

Aktenzeichen: 32-4354.2-B 23-004



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**B 23 Garmisch-Partenkirchen bis Bundesgrenze  
Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen  
mit Kramertunnel  
Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+564**

**München, 30.11.2007**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Deckblatt</b> .....	<b>1</b>
<b><u>Inhaltsverzeichnis</u></b> .....	<b>2</b>
<b><u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u></b> .....	<b>5</b>
<b>A Entscheidung</b> .....	<b>6</b>
1. <b><u>Feststellung des Plans</u></b> .....	<b>6</b>
2. <b><u>Festgestellte Planunterlagen</u></b> .....	<b>6</b>
3. <b><u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u></b> .....	<b>10</b>
3.1 <b>Unterrichtungspflichten</b> .....	<b>10</b>
3.2 <b>Bauausführung, Baubedingte Immissionen</b> .....	<b>11</b>
3.3 <b>Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)</b> .....	<b>13</b>
3.4 <b>Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz</b> .....	<b>15</b>
3.5 <b>Verkehrslärmschutz</b> .....	<b>16</b>
3.6 <b>Landwirtschaft</b> .....	<b>17</b>
3.7 <b>Fischerei</b> .....	<b>18</b>
3.8 <b>Wald</b> .....	<b>19</b>
3.9 <b>Militärische Belange</b> .....	<b>19</b>
3.10 <b>Denkmalschutz</b> .....	<b>20</b>
3.11 <b>Aushub, Altlasten und Altlastenverdachtsflächen</b> .....	<b>20</b>
3.12 <b>Belange der öffentlichen Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz</b> .....	<b>21</b>
3.13 <b>Sonstige Nebenbestimmungen</b> .....	<b>21</b>
4. <b><u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u></b> .....	<b>23</b>
4.1 <b>Gegenstand/Zweck</b> .....	<b>23</b>
4.2 <b>Plan</b> .....	<b>23</b>
4.3 <b>Erlaubnisbedingungen und -auflagen</b> .....	<b>24</b>
5. <b><u>Straßenrechtliche Verfügungen</u></b> .....	<b>26</b>
6. <b><u>Entscheidungen über Einwendungen</u></b> .....	<b>26</b>
6.1 <b>Anordnungen im Interesse von Betroffenen</b> .....	<b>26</b>
6.2 <b>Zurückweisungen</b> .....	<b>27</b>
7. <b><u>Sofortige Vollziehbarkeit</u></b> .....	<b>27</b>
8. <b><u>Kostenentscheidung</u></b> .....	<b>27</b>

<b>B</b>	<b><u>Sachverhalt</u></b> .....	<b>28</b>
1.	<b><u>Beschreibung des Vorhabens</u></b> .....	<b>28</b>
2.	<b><u>Vorgängige Planungsstufen</u></b> .....	<b>29</b>
2.1	<b>Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen</b> .....	<b>29</b>
2.2	<b>Raumordnung/Landesplanung</b> .....	<b>29</b>
2.3	<b>Linienbestimmung nach § 16 FStrG</b> .....	<b>31</b>
3.	<b><u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u></b> .....	<b>31</b>
4.	<b><u>Ablauf des vereinfachten Raumordnungsverfahrens</u></b> .....	<b>33</b>
<b>C</b>	<b><u>Entscheidungsgründe</u></b> .....	<b>34</b>
1.	<b><u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u></b> .....	<b>34</b>
1.1	<b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)</b> .....	<b>34</b>
1.2	<b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen</b> .....	<b>34</b>
1.3	<b>Verfahren zur FFH-Verträglichkeit</b> .....	<b>35</b>
1.4	<b>Verfahrensrechtliche Rügen</b> .....	<b>36</b>
2.	<b><u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u></b> .....	<b>37</b>
2.1	<b>Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)</b> .....	<b>37</b>
2.2	<b>Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)</b> .....	<b>51</b>
3.	<b><u>FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG</u></b> .....	<b>54</b>
4.	<b><u>Materiell-rechtliche Würdigung</u></b> .....	<b>87</b>
4.1	<b>Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b> .....	<b>87</b>
4.2	<b>Planrechtfertigung</b> .....	<b>87</b>
4.3	<b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b> .....	<b>90</b>
4.3.1	<b>Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung</b> .....	<b>90</b>
4.3.2	<b>Planungsvarianten und wesentliche Auswahlgründe</b> .....	<b>97</b>
4.3.2.1	<b>Beschreibung der Planungsvarianten</b> .....	<b>97</b>
4.3.2.2	<b>Vergleich der Planungsvarianten</b> .....	<b>101</b>
4.3.2.3	<b>Weitere geprüfte Planungsvarianten und Ablehnungsgründe</b> .....	<b>111</b>
4.3.3	<b>Ausbaustandard</b> .....	<b>121</b>
4.3.3.1	<b>Linienführung, Gradienten, Lüfterbauwerk</b> .....	<b>121</b>
4.3.3.2	<b>Querschnitt B 23 mit Kramertunnel</b> .....	<b>124</b>
4.3.3.3	<b>Anschlussstellen</b> .....	<b>125</b>
4.3.3.4	<b>Nachgeordnetes Wegenetz</b> .....	<b>128</b>
4.3.4	<b>Immissionsschutz/Bodenschutz</b> .....	<b>129</b>
4.3.4.1	<b>Verkehrslärmschutz</b> .....	<b>129</b>
4.3.4.2	<b>Schadstoffbelastung</b> .....	<b>138</b>
4.3.4.3	<b>Bodenschutz</b> .....	<b>140</b>
4.3.5	<b>Naturschutz und Landschaftspflege</b> .....	<b>140</b>
4.3.5.1	<b>Vorbemerkung</b> .....	<b>140</b>

4.3.5.2 Verbote/Öffentlicher Belang .....	141
4.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation/Folgenbewältigung.....	142
4.3.5.4 Artenschutz.....	150
4.3.6 Gewässerschutz .....	167
4.3.7 Landwirtschaft .....	170
4.3.8 Wald .....	171
4.3.9 Fischerei .....	172
4.3.10Jagd.....	173
4.3.11Denkmalschutz .....	173
4.3.12 Tunnelausbruch/Altlasten .....	175
4.3.13 Militärische Belange.....	175
4.3.14 Sonstige öffentliche Belange .....	177
<b>4.4 Private Einwendungen .....</b>	<b>180</b>
4.4.1 Bemerkungen, die von mehreren Einwendungsführern erhoben wurden.....	180
4.4.2 Einzelne Einwender .....	190
<b>4.5 Gesamtergebnis .....</b>	<b>201</b>
<b>4.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....</b>	<b>201</b>
<b>5. <u>Sofortige Vollziehbarkeit</u>.....</b>	<b>202</b>
<b>6. <u>Kostenentscheidung</u> .....</b>	<b>202</b>
<b><u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>.....</b>	<b>203</b>
<b><u>Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung</u>.....</b>	<b>203</b>

### Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	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
FDB	Fledermausdatenbank
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVStr.	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
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
SDB	Standard-Datenbogen
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: 32-4354.2-B 23-004

**Vollzug des FStrG;  
B 23 Garmisch-Partenkirchen bis Bundesgrenze  
Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen  
mit Kramertunnel  
Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+564**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

#### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan für die Verlegung der Bundesstraße 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+564 wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses (sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen) festgestellt.

#### **2. Festgestellte Planunterlagen**

Die festgestellten Pläne, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
<b>1</b>	Erläuterungsbericht	-
<b>2 Bl. 1</b>	Übersichtskarte	1:100.000
<b>3.1 Bl. 1</b>	Übersichtslageplan	1:25.000
<b>3.2 Bl. 1</b>	Luftbildübersichtsplan	1:5.000
<b>6 Bl. 1</b>	Straßenquerschnitt Regelquerschnitt Freie Strecke	1:50
<b>7.1 Bl. 1</b>	Lageplan Bau-km 0+000 - Bau-km 1+400	1:1.000

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
7.1 Bl. 2	Lageplan Bau-km 1+400 – Bau-km 2+800	1:1.000
7.1 Bl. 3	Lageplan Bau-km 2+800 – Bau-km 4+200	1:1.000
7.1 Bl.4	Lageplan Bau-km 4+200 – Bau-km 5+564	1:1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	-
7.3	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1:5.000
8 Bl. 1	Höhenplan Verlegung B 23neu	1:5.000/500
8 Bl. 2	Höhenplan Verlegung B 23neu/Fahrstreifen München - Bundesgrenze	1:2.000/200
8 Bl. 3	Höhenplan B 23alt/Gemeindestraße Richtung Burgrain	1:2.000/200
8 Bl. 4	Höhenplan Anschlussrampen AS Garmisch/Burgrain	1:2.000/200
8 Bl. 5	Höhenplan Anschlussrampen AS Garmisch/Grainau	1:2.000/200
8 Bl. 6	Höhenplan Verlegung Gemeindestraße zur Maximilianshöhe	1:2.000/200
8 Bl. 7	Höhenplan Zufahrt Lüfterstation	1:2.000/200
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	-
11.2 Bl. 1	Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen – Freie Strecke Nord	1:2.000
11.2 Bl. 2	Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen – Freie Strecke Süd	1:2.000
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	-
12.2 Bl. 1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (Bau-km 0+000 – 2+900)	1:2.500

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
12.2 Bl. 2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (Bau-km 2+900 – 5+564)	1:2.500
12.3 Bl. 1	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000
12.3 Bl. 2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Bau-km 0+000 – 0+800)	1:1.000
12.3 Bl. 3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Bau-km 0+800 – 1+700)	1:1.000
12.3 Bl. 4	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Bau-km 1+700 – 4+900)	1:1.000
12.3 Bl. 5	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Bau-km 4+900 – 5+564)	1:1.000
12.3 Bl. 6	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Ausgleichsflächen	1:2.500
12.3 Bl. 7	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Ausgleichsflächen	1:2.500
12.4	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	-
13.1	Erläuterungsbericht – Hydrotechnische Berechnungen	-
13.2 Bl. 1	Übersichtslageplan Niederschlagsgebiete Einzugsgebiet Nordabschnitt (Bau-km 0+000 – 0+580)	1:2.500
13.2 Bl. 2	Übersichtslageplan Niederschlagsgebiete Einzugsgebiet Südabschnitt (Bau-km 4+170 – 5+564)	1:2.500
14.1 Bl. 1	Grunderwerbsplan Bau-km 0+000 – Bau-km 1+400 Grunderwerbspläne	1:1.000
14.1 Bl. 2	Grunderwerbsplan Bau-km 1+400 – Bau-km 2+800	1:1.000
14.1 Bl. 3	Grunderwerbsplan Bau-km 2+800 – Bau-km 4+200	1:1.000
14.1 Bl. 4	Grunderwerbsplan Bau-km 4+200 – Bau-km 5+565	1:1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	-



<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
<b>17.1</b>	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das gemeldete SPA-Gebiet DE 8330-471 „Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“	-
<b>17.2</b>	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das gemeldete FFH-Gebiet DE 8431-371 „Ammergebirge“	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Weilheim aufgestellt und tragen das Datum vom 30.03.2007.

Nachrichtlich beigefügt sind folgende Unterlagen:

Unterlage 10.1 Bl. 1: Regelquerschnitt Tunnelröhre – offene Bauweise M=1:50

Unterlage 10.1 Bl. 2: Regelquerschnitt Tunnelröhre – geschlossene Bauweise mit Regenschirmabdichtung M=1:50

Unterlage 10.1 Bl. 3: Regelquerschnitt Tunnelröhre – geschlossene Bauweise mit Rundumabdichtung M=1:50

Unterlage 10.1 Bl. 4: Regelquerschnitt Pannenbucht M=1:50

Unterlage 10.1 Bl. 5 : RQ befahrbarer Erkundungsstollen und befahrbarer Querschlag mit Regenschirmabdichtung M= 1:50

Unterlage 10.1 Bl. 6: RQ befahrbarer Erkundungsstollen und befahrbarer Querschlag mit Rundumabdichtung M= 1:50

Unterlage 10.1 Bl. 7: Regelquerschnitte begehrbarer Querschlag M=1:50

Unterlage 10.1 Bl. 8: Grundriss Pannenbucht und befahrbarer Querschlag M=1:100

Unterlage 10.1 Bl. 9: Grundriss begehrbarer Querschlag M= 1:100

Unterlage 10.1 Bl. 10 Lüfterstation Obertag, Grundriss, Schnitt und Ansicht, km 1+615 M=1:200

Unterlage 10.2 Bl. 1 BW/01:Loisachbrücke bei Burgrain M=1:100

Unterlage 10.2 Bl. 2 BW0/2:Überführungsbauwerk, BW 0/3:Grundwasserwanne M=1:100/250

Unterlage 10.2 Bl. 3: BW 4/2: Überführung der B 23neu über die GVS zur Maximilianshöhe M=1:100/250

Unterlage 10.2 Bl. 4: BW 5/2 Loisachbrücke bei Grainau- westl. Zufahrtsrampe M=1:100/200

Unterlage 10.5 Bl. 5: BW 5/3 Loisachbrücke bei Grainau- östl. Zufahrtsrampe M=1:100/200

Unterlage 16: Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Textteil, Realnutzung und Biotoptypen Bl.1 M= 1.5000, Raumempfindlichkeit Bl. 2 M=1:10.000)

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

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, T-Com, PTI 25, Bauherrenberatungsbüro, Dingolfinger Straße 5, 81673 München, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen (Bau-km 0+300 bis 0+580 bzw. Bau-km 4+300) 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 AG einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.
- 3.1.2 Der E.ON Netz GmbH Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen 110-kV-Leitung Murnau - Garmisch (Ltg. Nr. J 214) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.3 Dem Bergamt Südbayern, Maximiliansstraße 39, 80538 München, um die erforderliche fachliche Aufsicht bei der Durchführung von Maßnahmen gewerblicher Unternehmer zum Zweck der Herstellung, wesentlichen Erweiterung oder wesentlichen Veränderung von Hohlräumen, die in nichtoffener Bauweise unter Tage errichtet werden, rechtzeitig sicher zustellen.
- 3.1.4 Der Ergas Südbayern GmbH (ESB), Ungsteiner Straße 31, 81539 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Erdgashochdruckleitung Murnau - Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald DN 200 DP 70 mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Dem Markt Garmisch-Partenkirchen, Rathausplatz 1, 82467 Garmisch-Partenkirchen.
- 3.1.6 Der Gemeinde Grainau, Am Kurpark 1, 82491 Grainau.
- 3.1.7 Den Stadtwerken München GmbH (SWM), Emmy-Noether-Straße 2, 80287 München.
- 3.1.8 Den Gemeindewerken Garmisch-Partenkirchen, Adlerstraße 25, 82467 Garmisch-Partenkirchen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen zur Strom-, Gas-, Wasser- und Fernwärmeversorgung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.9 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, 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.
- 3.1.10 Den Fischereiberechtigten in den direkt oder indirekt betroffenen Gewässerabschnitten (mindestens 4 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen, insbesondere dem Brückenbau) sowie dem Fischereiverband Oberbayern e.V., Nymphenburger Str. 154/II (Karl-Albrecht-Hof), 80634 München, um die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen zu können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich der betroffenen Gewässerabschnitte zu unterrichten.

## **3.2 Bauausführung, Baubedingte Immissionen**

- 3.2.1 Der Vorhabensträger hat gemäß § 2 Abs.3 der Baustellenverordnung (BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. I S. 1283) für Baustellen mit besonders gefährlichen Arbeiten (z. B. Tunnelbau und/oder Sprengarbeiten) vor der Errichtung der Baustelle einen Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGe-Plan) zu erstellen. Der SiGe-Plan ist auf der Baustelle zur Einsichtnahme ab dem Baubeginn vorzuhalten.
- 3.2.2 Der Vorhabensträger hat gemäß § 4 Abs. 4 ArbStättV einen Flucht- und Rettungsplan zu erstellen, da Lage und Ausdehnung und Art der Benutzung der Arbeitsstätte dies erfordern. Im Flucht- und Rettungsplan sind auf einer Seite die wichtigsten Telefonnummern und Anweisungen zur Einleitung der Erstmaßnahmen bei Unfällen durch die Belegschaft vor Ort aufzulisten. Der Flucht- und Rettungsplan soll eine umfassende Darstellung zu Standort, Anzahl und Beschreibung der vorhandenen Flucht- und Rettungsmittel und der Sicherheitseinrichtungen, die sich im Tunnel befinden, enthalten.
- 3.2.3 Der Vorhabensträger hat vor Beginn der Arbeiten dem Bergamt Südbayern, Maximiliansstraße 39, 80358 München, einen detaillierten Schichtenplan vorzulegen. Feststellungen nach § 13 Abs. 3 Nr. 1 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) vom 06.06.94 oder Ausnahmen (z. B. Arbeiten an Sonn- und Feiertagen, Arbeitszeitverlängerungen) nach dem Arbeitszeitgesetz sind rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten und mit einer stichhaltigen Begründung für die Notwendigkeit beim Bergamt Südbayern gesondert zu beantragen.
- 3.2.4 Der Vorhabensträger hat beim Einsatz von dieselbetriebenen Arbeitsgeräten zur Erstellung untertägiger Hohlraumbauten die Vorschriften der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) Nr. 554 "Dieselmotoremissionen (DME)" vom März 2001 zu beachten und einzuhalten. Wenn das vorgesehene Arbeitsverfahren, nach eingehender Prüfung durch den Vorhabensträger, nicht so gestaltet werden kann, dass keine Dieselmotoremissionen entstehen, ist der Einsatz von Partikelfiltern beim Betrieb von dieselgetriebenen Arbeitsgeräten oder -maschinen als Stand der Technik anzusehen. Beim Umgang mit Gefahrstoffen (z. B. Erstarrungsbeschleuniger für Spritzbeton) sind die Vorschriften der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) zu beachten und einzuhalten.
- 3.2.5 Der Vorhabensträger hat bezüglich eventuell durchzuführender untertägiger Sprengarbeiten die entsprechenden Anzeigen gemäß Sprengstoffgesetz vor Beginn der Arbeiten rechtzeitig und unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen beim Bergamt Südbayern zur Genehmigung vorzulegen. Eine eventuell erforderliche Lagergenehmigung ist ebenfalls rechtzeitig mit den entsprechenden Planunterlagen beim Bergamt Südbayern zu beantragen.
- 3.2.6 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass die Bestimmungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV vom 29.08.2002 (BGBl. S.3478) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen vom 19.08.1970 -AVV-Baulärm- (MABl 1/1970 S. 2) beachtet und ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schallimmissionen dem Stand der Technik entsprechen. Hierfür sind baubegleitende Messungen durchzuführen. Bei der Überprüfung der Einhaltung der AVV-Baulärm durch baubegleitende Messungen, ist besondere Sorgfalt anzuwenden und ggf. die Sprengweise (z. B. die Größe der Sprengladung oder Bohrlochtiefe) und die Sprengzeiten entsprechend anzupassen. Bei Überschreitung von Immissionsrichtwerten sind entsprechende Maßnahmen zur Unterschreitung dieser Richtwerte vorzunehmen. In den Ausschreibungsunterlagen ist darauf hinzuweisen.

- 3.2.7 Der Vorhabensträger hat mit geeigneten Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung für den Baustellenverkehr, Beschränkung des maximalen Lkw-Gewichtes, laufende Ausbesserungsarbeiten an der Straße) baubedingte Beeinträchtigungen (z. B. Lärm, Staub, Erschütterungen) der angrenzenden Wohnbebauung und Arbeitsstätten durch die Baustellenabwicklung (Transporte der Massen usw.) soweit wie möglich zu reduzieren. Ebenso ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Bauaktivitäten auf sämtlichen Bauflächen sind so zu konzipieren, dass sie in größtmöglichem Abstand zu der umliegenden Wohnbebauung stattfinden. Insbesondere ist der Baustellenverkehr nach Möglichkeit über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten und/oder ggf. auch über die neue Trasse abzuwickeln. Der Baustellenverkehr soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, soweit als möglich tagsüber abgewickelt werden. Die Maßnahmen zum Schutz gegen Baulärm sind laufend zu überwachen.
- 3.2.8 Der Vorhabensträger hat zum Schutz vor bauzeitlichen Schwingungsbelastungen (Erschütterungen und sekundärer Luftschall) beim Baubetrieb erschütterungsarme Bauverfahren einzusetzen, wobei die Erschütterungen die Grenzwerte nach DIN 4150 – 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und DIN 4150 – 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) nicht überschreiten dürfen. Insbesondere sollen nachts in den benachbarten Wohngebieten die Schwingstärken der Sprengungen nicht  $KB = 0,2$  und in Mischgebieten nicht  $KB = 0,3$  überschreiten. Bei den Überwachungsmessstellen ist eine Messtoleranz von 15% zu berücksichtigen. Kurzzeitige Geräuschspitzen des sekundären Luftschalles infolge Bautätigkeiten dürfen in schutzbedürftigen Räumen bei Nacht den Wert von  $L_{A,F,max} = 45$  dB(A) nicht überschreiten. Hierbei gilt auf Grund der Messungenauigkeit ein Toleranzbereich von  $\pm 3$  dB(A). Dies ist so zu handhaben, dass ab einem  $L_{A,F,max} = 42$  dB(A) Maßnahmen im Baubetrieb zu setzen sind, um ein Überschreiten des Grenzwertes zu vermeiden. Bei Überschreiten eines Wertes  $L_{A,F,max} = 48$  dB(A) dürfen nachts keine Sprengungen erfolgen, bis Messungen zeigen, dass der Grenzwert von  $L_{A,F,max} = 45$  dB(A) wieder eingehalten wird. Zusätzlich ist anzustreben, dass der Beurteilungspegel  $L_r$  während der lautesten Nachtstunde in schutzbedürftigen Räumen in der Regel 35 dB(A) nicht überschreitet.
- 3.2.9 Der Vorhabensträger hat durch baubegleitende durchgehende messtechnische Überwachung in kritischen Gebäuden die Immissionssituation zu überwachen. Die Auswahl der Gebäude ist entsprechend der Immissionssituation und des Gebäudebestandes durchzuführen. Für alle Gebäude, die sich näher als 300 m am Vortrieb befinden, sind in jedem Falle Messungen durchzuführen. Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass die baubegleitenden Erschütterungs- und Schallmessungen von entsprechend sachkundigem Personal durchgeführt werden und gegebenenfalls eine befugte Messstelle zur Überwachung beizuziehen. Die Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren und aufzubewahren. Auf Verlangen sind die Betroffenen über die Messergebnisse zu informieren.
- 3.2.10 Bei Überschreitungen der oben genannten Grenz- und Anhaltswerte sind geeignete Maßnahmen zum Schutz der Anwohner, Gebäude und sonstigen Anlagen vorzunehmen. Solche Maßnahmen können insbesondere eine Anpassung des Sprengschemas (Entlastungsbohrloch, Reduktion der Sprengmittelmenge pro Zündstufe, Reduktion der Abschlagslänge etc.) oder Beschränkungen der Baubetriebszeiten sein, die in Abstimmung mit dem Bergamt Südbayern zu treffen sind.

- 3.2.11 Der Vorhabensträger hat für die Zeit der Baudurchführung einen Immissionsschutzbeauftragten zur Überwachung bzw. Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Emissionen zu bestellen. Dieser hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. bei bevorstehenden Belästigungen zu deren Vorabinformation über deren Art und Dauer zur Verfügung zu stehen.
- 3.2.12 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, während der Bauzeit in vertretbarem Umfang geeignete Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung einer möglichen gravierenden Staubbelastung und Straßenverschmutzung (z. B. Radwaschanlagen an allen Ausfahrten von Baustraßen bzw. Baustellenbereichen in den öffentlichen Verkehrsraum) zu ergreifen. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin laufend zu überwachen und ggf. anzupassen.
- 3.2.13 Die Entscheidung über gegebenenfalls weitere noch erforderliche Schutzmaßnahmen gegen baubedingte Immissionen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG (z. B. nach dem Ergebnis der baubegleitenden durchgehenden messtechnischen Überwachung) bzw. über eine dem Grunde nach angemessene Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG, wenn solche weiteren Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig sind und eine Einigung darüber nicht erzielt wird, behält sich die Planfeststellungsbehörde gem. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG vor.

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

Es wird darauf hingewiesen, dass für das Vorhaben die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und Bayerischen Wassergesetzes (BayWG) mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend sind. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den Bedingungen und Auflagen dieses Bescheides grundsätzlich nicht enthalten.

- 3.3.1 Ausbaumaßnahmen an Gewässern
- 3.3.1.1 Die gesamten Baumaßnahmen sind nach dem festgestellten Plan, den geltenden technischen Bestimmungen und anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen.
- 3.3.1.2 Durch eine geeignete Bauwasserhaltung und durch bauliche Vorkehrungen ist darauf zu achten, dass Hochwasserabflüsse während der Bauzeit schadlos abgeführt werden können.
- 3.3.1.3 Die Arbeiten sind möglichst naturschonend durchzuführen.
- 3.3.1.4 Die Bauwerke sind so zu gestalten, dass sie sich gut in die Landschaft einfügen.
- 3.3.1.5 Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist darauf zu achten, dass der Boden und das Gewässer nicht verunreinigt werden.
- 3.3.1.6 Bei der Schüttung von Dämmen ist Material zu verwenden, von dem eine ausreichende Dichtigkeit und Standfestigkeit erwartet werden kann. Die Böschungen sind zu humusieren und zu begrünen.
- 3.3.1.7 Notwendige Ufersicherungen in Form von Neuversteinungen an der Loisach sind durch das Wasserwirtschaftsamt Weilheim bzw. im Einvernehmen mit demselben ausführen zu lassen.
- 3.3.1.8 Rechtzeitig vor Baubeginn sind eventuelle Inhaber von Rechten und Befugnissen an der Loisach zu verständigen.

- 3.3.1.9 Der Vorhabensträger hat die Ausführung der Umlegungsarbeiten der Kramerlaine (Durerlaine) als ausgebautes Gewässer III. Ordnung mit dem Markt Garmisch-Partenkirchen abzustimmen.
- 3.3.2 Anlagen an Gewässer
- 3.3.2.1 Die anerkannten Regeln der Baukunst, insbesondere die gültigen DIN-Vorschriften sind zu beachten.
- 3.3.2.2 Der Durchflussquerschnitt muss mindestens auf das im Durchschnitt hundertjährige Hochwasser plus einem Freibord von 1,00 m ausgelegt sein.
- 3.3.2.3 Die durch die Baumaßnahme berührten Wasserbauten sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim auf Kosten des Vorhabensträgers wieder in stand zu setzen.
- 3.3.2.4 Gegenstände, die während der Bauarbeiten in das Gewässerbett gelangen und nicht zum fertigen Bauwerk gehören, sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder restlos zu entfernen.
- 3.3.2.5 Während des Baubetriebes und bei der Errichtung von Gerüsten innerhalb des Gewässerbettes ist darauf zu achten, dass der Abflussquerschnitt so wenig wie möglich eingengt wird. Eventuell erforderliche Lehrgerüste dürfen nur im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim errichtet werden.
- 3.3.2.6 Konstruktionsmerkmale der Brückenbauwerke sind im Detail anhand von Plänen oder im Gelände mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim abzustimmen. Hierzu zählen neben den Brücken unter anderem auch Baustraßen in Gewässernähe, Behelfsbrücken über Gewässer, Lehrgerüste von Brücken, Absetzbecken, Leichtstoffabscheider, Düker sowie Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen längs von Gewässern.
- 3.3.2.7 Auf die Belange der Fischerei ist bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen oder beim Lagern dieser Stoffe darauf zu achten, dass die Gewässer nicht verunreinigt werden.
- 3.3.2.8 Die Anlagen sind vom Vorhabensträgers so zu unterhalten, dass nachteilige Einwirkungen auf die Rechte Beteiligter nicht zu besorgen sind. Im Übrigen gilt Art. 43 Abs. 3 BayWG.
- 3.3.2.9 Dem Vorhabensträger obliegt die Gewässerunterhaltung insoweit, als sie durch die Kreuzungsbauwerke bedingt ist (Art. 43 Abs. 4 BayWG). Insoweit ist sie im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim durchzuführen.
- 3.3.2.10 Der Vorhabensträgers hat seine Anlagen ausreichend gegen Wasser- und Eisschäden zu sichern.
- 3.3.2.11 Nach starken Hochwasserereignissen hat der Vorhabensträgers die Anlage von einem Sachkundigen überprüfen zu lassen. Über die Nachprüfung ist eine Niederschrift zu fertigen, aus der hervorgeht, ob eine für die Anlage nachteilige Gewässeränderung stattgefunden hat.

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

- 3.4.1 Der Vorhabensträger hat bei der erforderlichen Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. auf die Fauna Rücksicht zu nehmen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist. Die erforderlichen Rodungsmaßnahmen sind im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar zur Vermeidung der Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern und Eiern außerhalb der Brutzeit durchzuführen. Hierzu sind alle Strukturen im Bereich des Baufeldes zu roden und das Baufeld vollständig zu räumen. Sollten aus wichtigen Gründen Rodungsmaßnahmen außerhalb des Zeitraums zwischen Oktober und Februar vorgenommen werden müssen, behalten wir uns eine Entscheidung vor.
- 3.4.2 Die in der Planunterlagen 12.1 und 12.3 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zur Vermeidung von Funktionsverlusten zeitgleich zum Bauvorhaben durchzuführen und sollen mit der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Soweit die Flächen bereits erworben sind, sind dort die Maßnahmen vor dem eigentlichen Baubeginn so weit wie möglich durchzuführen. Abweichungen von der Planung, die sich durch den Grunderwerb oder im Zuge der Umsetzung möglicherweise ergeben, sind bei gutachtlichem Nachweis der Gleichwertigkeit und in Abstimmung mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, möglich (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.4.3 Der Vorhabensträger hat für alle Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen in Abstimmung mit dem Landratsamt Garmisch - Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Weilheim und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Geschäftsbereich Bundesforst - Bundesforstamt Stockdorf, rechtzeitig vor Baubeginn einen landschaftspflegerischen Ausführungsplan aufzustellen.
- 3.4.4 Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen für die Bauzeit eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde zu benennen. Der/die ökologische Bauleiter/in muss über ein abgeschlossenes Hochschul- oder Fachhochschulstudium verfügen, welches vertiefte Kenntnisse auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftsökologie vermittelt und darüber hinaus über praktische Erfahrung verfügen. Der hierfür vorgesehene Ansprechpartner ist dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, spätestens drei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich mitzuteilen.
- 3.4.5 Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Ausführungsplanung auf der Ausgleichsfläche A1 (Niedermoorbereiche am Sonnenbichl und am Schmölzer See) geeignete Maßnahmen zur rechtzeitigen Erkennung und Feststellung von hydrologischen Auswirkungen auf die Kalk-Flachmoore in Abstimmung mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, festzulegen und die weitere Vegetationsentwicklung für die Dauer von mindestens drei Jahren zu dokumentieren. Die Ergebnisse der Vegetationsentwicklung dienen als Grundlage für das weitere Risikomanagement.
- 3.4.6 Der auf der Ausgleichsfläche A2 vorgesehene Waldumbau ist unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten (gemäß Unterlage 12.3) durchzuführen, so dass ein strukturreicher Bergmischwald entsteht.
- 3.4.7 Der Vorhabensträger hat die Baustelleneinrichtungen für die ökologischen Maßnahmen jeweils vor Baubeginn der einzelnen Abschnitte im Rahmen einer Begehung mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.

- 3.4.8 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- 3.4.9 Die Baudurchführung hat im gesamten Trassenverlauf unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.4.10 Der Vorhabensträger hat Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatstrukturen der Gelbbauchunke nördlich und südlich der Teilflächen der Ausgleichsmaßnahme A2 sowie entlang eines Weges und an Waldrändern am nördlichen Loisachufer durchzuführen. Die Maßnahmen haben die Anlage von mehreren ephemeren Kleinstgewässern unter Berücksichtigung der bestehenden Geländemorphologie, die Schaffung von Sukzessionsstandorten an den Gewässern sowie die langfristige Sicherung der Stillgewässer durch turnusmäßige Räumung der Vertiefungen zu beinhalten. Die Maßnahmen sind so weit wie möglich vor Baubeginn herzustellen. Der konkrete Umfang (ca. 700 m<sup>2</sup>) und der genaue Standort dieser Maßnahmen sind mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, abzustimmen. Sofern eine Einigung nicht möglich sein sollte und/oder die benötigten Flächen nicht spätestens zum Beginn der Straßenbaumaßnahme zur Verfügung stehen, behalten wir uns dazu gem. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG eine abschließende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat in diesem Fall spätestens zum oben genannten Zeitpunkt die dafür erforderlichen Unterlagen vorzulegen.
- 3.4.11 Die ordnungsgemäße Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, unaufgefordert und fristgerecht durch eine Bestätigung des Vorhabensträgers, Sachgebiet Naturschutz und Landschaftspflege, nachzuweisen.
- 3.4.12 Der Vorhabensträger hat entsprechend Grundsatz 10 der Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbaumaßnahmen eine gemeinsame Schlussbegehung mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, und der Regierung von Oberbayern, höhere Naturschutzbehörde, durchzuführen.

### **3.5 Verkehrslärmschutz**

- 3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.5.2 Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung und des Einbaus des lärmmindernden Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des lärmmindernden Belages hat sorgfältig zu erfolgen.
- 3.5.3 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen bis zur Inbetriebnahme des Bauvorhabens zu errichten und auf Dauer zu unterhalten.
- 3.5.4 Der Vorhabensträger hat im Bereich der Tunneleinfahrten des Tunnels eine hochabsorbierende Verkleidung ( $h = 3,0$  m) bis zu einer Tiefe von ca. 50 m anzubringen.
- 3.5.5 Die Eigentümer der nachfolgend angeführten im Markt Garmisch-Partenkirchen und der Gemeinde Grainau liegenden Anwesen haben gegen den Vorhabensträger einen grundsätzlichen 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 im Markt Garmisch-Partenkirchen liegenden Anwesen (vgl. Unterlagen 11.1, 11.2, Bl. 1):

- Am Weidlegraben 1 (N 001)
- Am Weidlegraben 1a (N 025)
- Am Weidlegraben 1b (N 026)
- Werdenfelser Straße 2 (N 102)

O.g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer der in der Gemeinde Grainau liegenden Anwesen (vgl. Unterlagen 11.1, 11.2 Bl. 2):

- Schmölzstraße 17 (S 201)
- Schmölzstraße 13 (S 202)
- An der Wies 25 (S 203)
- An der Wies 17 (S 204)
- An der Wies 17 (S 205)
- An der Wies 13 (S 206)
- An der Wies 13 (S 207)
- An der Wies 11 (S 208)

Der Vorhabensträger hat die Erfüllung der obigen grundsätzlichen Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen bereits während der Bauphase sicher zu stellen.

- 3.5.6 Die Eigentümer der unter A.3.5.5 aufgeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger darüber hinaus einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 1997". Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche vorhanden sind, d.h. Balkone, Loggien, Terrassen oder sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen eines Grundstückes. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

- 3.5.7 Bei der Erstellung der Lärmschutzanlagen dürfen grundsätzlich nur gewässerunschädliche Materialien verwendet werden. Sollte der Einbau von anderem Material vorgesehen werden, ist dies vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim abzustimmen.

### **3.6 Landwirtschaft**

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

- 3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Insbesondere hat der Vorhabensträger auch während der Bauphase den Weidebetrieb und die Durchgängigkeit der Triebwege so weit wie möglich zu gewährleisten und gegebenenfalls alternative Triebwege und

Abzäunungen einzurichten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

- 3.6.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen sowie Ausgleichs- und Ersatzflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke 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. Die Bepflanzung von Straßenböschungen hat mit autochthonem Material zu erfolgen.
- 3.6.4 Alle vom Bauvorhaben berührten, bestehenden Drainagen sind vom Vorhabensträger in Abstimmung mit dem betroffenen Grundeigentümer funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.6.5 Das Befahren landwirtschaftlicher Flächen durch Baufahrzeuge ist soweit wie möglich zu vermeiden.
- 3.6.6 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden (Arbeitstreifen, Bauzwischenlager, Deponien etc.) müssen nach Abschluss der Bauarbeiten so rekultiviert werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung in der ursprünglichen Ertragslage erfolgen kann (keine Untergrundverdichtung, Aufkalkung, Auftrag einer aktiven humosen Oberschicht).
- 3.6.7 Der Vorhabensträger hat durch die Trennung des Weidegebiets verursachte Wirtschafterschwernisse (längere Triebwege, Mehraufwendungen bei der Tränke der Tiere) in Absprache mit der Forst- und Weiderechtler Genossenschaft Garmisch e. G. so weit wie möglich zu minimieren.
- 3.6.8 Der Vorhabensträger hat bei der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen auf den Ausgleichsflächen A1, A 2 und A3 eine Aufrechterhaltung dinglich gesicherter Weide-, Waldweide- und Holzrechte der Forst- und Weiderechtler Genossenschaft Garmisch e. G. sicherzustellen.

### **3.7 Fischerei**

- 3.7.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Gewässergüteverhältnisse in den beanspruchten Vorflutern nicht nachteilig verändert werden.
- 3.7.2 Der Vorhabensträger hat mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere durch geeignete und der Situation angepasste Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit an den von den Straßenentwässerungsanlagen betroffenen Gewässern zu vermeiden. Maßnahmen an Gewässern sollten außerhalb der Schonzeiten stattfinden. Auf die Laichzeit dominanter Fischarten ist Rücksicht zu nehmen.
- 3.7.3 Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung der Brückenbauwerke auf größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten. Die gegebenenfalls unumgängliche Entfernung von Bäumen und Sträuchern ist nach Beendigung der Maßnahme durch entsprechende Anpflanzungen auszugleichen.
- 3.7.4 Der Vorhabensträger hat dem Fachberater für Fischerei des Bezirks Oberbayern die Besichtigung aller Anlagen zur Abwasserbeseitigung einschließlich der Vorfluter im Benutzungsbereich zu gestatten.
- 3.7.5 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlage in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten und das Wasserwirtschaftsamt Weilheim sofort durch den Vorhabensträger zu verständigen.

### **3.8 Wald**

- 3.8.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ersatzaufforstungen sind im Einvernehmen mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Weilheim mit standortgerechten Baumarten zum frühestmöglichen Zeitpunkt, möglichst bereits vor Beginn der Baumaßnahme, vorzunehmen. Waldrand- und Waldrandmantelbepflanzungen sind ebenfalls mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Weilheim abzustimmen. Nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger bis spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Weilheim nachzuweisen, dass die Ersatzaufforstungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn vom zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten Weilheim in einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstungen gesichert sind.
- 3.8.2 Innerhalb der Ausgleichsmaßnahme A3 mit einer Fläche von 6,8 ha ist im Rahmen der Ausführungsplanung eine behutsame Auflichtung in sinnvollen, noch zu konkretisierenden Teilbereichen in einer Größenordnung von 2,6 ha in Abstimmung mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Weilheim, und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Geschäftsbereich Bundesforst - Bundesforstamt Stockdorf, vorzusehen und langfristig zu sichern, um einen zusammenhängenden Korridor von Offenlandflächen u.a. für Trockenlebensräume zu ermöglichen. Diese Kernflächen sind durch Randflächen zu ergänzen, wie etwa durch Freistellen vorhandener Solitärbäume, die u.a. den wertgebenden Fledermaus- und Vogelarten als Lebensraum dienen. Zur Gewährleistung der Waldfunktionen ist auf der insgesamt 6,8 ha großen Ausgleichsfläche ein Überschirmungsgrad von 0,6 einzuhalten. Die Flächen sollen anschließend wieder extensiv beweidet werden, wobei die Möglichkeit der natürlichen Verjüngung gewährleistet bleibt. Die Maßnahme ist unter der fachlichen Leitung der Umwelt-Baubegleitung und des Bundesforstamtes auszuführen.
- 3.8.3 Sämtliche sonstigen den Wald betreffende Maßnahmen, wie z. B. Baustelleneinrichtungen, sind in Abstimmung mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Weilheim vorzunehmen.

### **3.9 Militärische Belange**

- 3.9.1 Bundeswehr  
Der Vorhabensträger hat bei Baumaßnahmen an der B 23 das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 BMVBW „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.
- 3.9.2 US-Stationierungstreitkräfte
- 3.9.2.1 Der Wall zur Seitenablagerung von Überschussmassen (Bau-km 4+720 - Bau-km 5+564) hat aus Sicherheitsgründen eine Höhe von mindestens 6,0 m über der Gradienten der Straße einzuhalten.
- 3.9.2.2 Der Vorhabensträger hat im Rahmen der konkreten Bauausführungsplanung die geplante Zaunführung den Sicherheitsbedingungen der US-Stationierungstreitkräfte anzupassen und auf einem Abstand von mindestens 45 m zu den Gebäuden zu verlegen. Die Radwegführung ist ebenso wie die entlang der neu gestalteten Grundstücksgrenze und der neu gestalteten Zaunführung vorgesehene Sicherheitsbeleuchtung/Beleuchtung entsprechend anzupassen.

- 3.9.2.3 Die Umgestaltung des US-Golfplatzes hat durch den Vorhabensträger entsprechend dem mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und den US-Stationierungsstreitkräften abgestimmtem Umbau der Bahnen 8, 9 und 4 (Variante 2) und gemäß den geltenden Regeln der United States Professional Golf Association (USPGA) zu erfolgen.
- 3.9.2.4 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Beeinträchtigungen für den Betrieb der Golfanlage während der Umgestaltungsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten und die Spielbarkeit des Platzes als 9-Loch-Anlage auch während der baulichen Veränderungen an einzelnen Bahnen bestmöglich aufrechterhalten werden.
- 3.9.2.5 Der Vorhabensträger hat den in unmittelbarer Nähe zu den Löchern 8 und 9 liegenden vorübergehenden Bauzaun entlang der Loisach mit einem entsprechenden Golfballnetz auszustatten. Der US-Golfplatz ist während der Bauzeit entsprechend der Sicherheitsvorschriften der US-Stationierungsstreitkräfte („force protection“) vor unbefugtem Zutritt durch den Bauzaun zu sichern. Dieser „Behelfszaun“ ist unmittelbar nach Abschluss der Umgestaltungsmaßnahmen durch eine feste Installation sowie eine mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und den US-Stationierungsstreitkräften abgestimmte Neubepflanzung zu ersetzen. Die Begrünung soll derart gestaltet sein, dass mögliche Beeinträchtigungen durch den entlang der Liegenschaft verlaufenden Verkehr minimiert und durch die Bepflanzung sowohl der auf den Golfplatz einwirkenden Immissionen als auch der visuellen Nähe (Einsehbarkeit des Straßenverkehrs) gegengesteuert wird.

### **3.10 Denkmalschutz**

Der Vorhabensträger hat vor dem eigentlichen Baubeginn nach Abschiebung des Oberbodens dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege die Erkundung etwaiger Fundstellen zu ermöglichen.

### **3.11 Aushub, Altlasten und Altlastenverdachtsflächen**

- 3.11.1 Der Vorhabensträger hat unbelastetes Aushubmaterial zu verwerten, sofern ein Wiedereinbau vor Ort nicht möglich ist. Dies gilt insbesondere für Oberboden.
- 3.11.2 Der Vorhabensträger hat sich vor Baubeginn mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen bezüglich aktueller Informationen zu Altlasten und Altlastenverdachtsflächen in Verbindung zu setzen.
- 3.11.3 Sofern bei Aushubmaterial Belastungen festgestellt werden, hat der Vorhabensträger unverzüglich das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen zu informieren.
- 3.11.4 Belasteter Aushub ist vor Ort zu beproben bzw. es sind Haufwerke zu bilden, die dann beprobt werden. Bei der Festlegung der Verwertungs- bzw. Entsorgungswege sind derzeit bei einer Verwertung die Regelungen „LAGA 20 Technische Länderarbeitsgemeinschaft Abfall: Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – technische Regeln-, Stand 07.09.1994, Berlin: Erich Schmidt; Mitteilung 20 (ISBN 3 503 03943 0)“ und bei einer Ablagerung die „Verordnung über die umweltverträgliche Ablagerung von Siedlungsabfällen (Ablagerungsverordnung – AbfAbIV, BGBl. Nr. 10, S. 305, 2001)“ bzw. die „Verordnung über Deponien und Langzeitlager und zur Änderung der Abfallagerungsverordnung vom 24.07.2002 (BGBl. 2807/2002) )“ sowie bei der Verwertung auf einer Deponie die „Verordnung über die Verwertung von Abfällen auf Deponien über Tage und zur Änderung der Gewerbeabfallverordnung vom 25.07.2005 (BGBl. 2005, Nr. 46, S. 2252 – 2260)“ zu beachten.

### **3.12 Belange der öffentlichen Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz**

- 3.12.1 Der Vorhabensträger hat sowohl für die Dauer der Bauzeit als auch für die Zeit ab Verkehrsübergabe der Ortsumgebung Garmisch-Partenkirchen im Zuge der B 23 neu für den Notfall Alarmierungspläne im Einvernehmen mit der Kreisbrandinspektion Garmisch-Partenkirchen zu erstellen und laufend zu aktualisieren.
- 3.12.2 Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Bausführungsplanung am Südportal des geplanten Tunnels als Abzweig der bereits vorhandenen Straße zur Maximilianshöhe eine zusätzliche Feuerwehrezufahrt anzulegen.
- 3.12.3 Der Vorhabensträger hat sowohl im Tunnel als auch im Erkundungsstollen eine ausreichende Löschwasserversorgung im Wege einer zirkulierenden Ringleitung sicherzustellen. Entnahmestellen sind dabei im Bereich aller Querschläge vorzusehen.
- 3.12.4 Für das gesamte Objekt ist eine Brandmeldeanlage mit Direktaufschaltung auf die erstalarmierende Stelle (z. Zt. PI GAP, zukünftig ILS Oberland) vorzusehen.
- 3.12.5 Sowohl im Tunnel als auch im Erkundungsstollen ist eine flächendeckende Funkversorgung in Digitaltechnik vorzusehen.
- 3.12.6 Der Vorhabensträger hat zur schnellstmöglichen Information und Koordination von Rettungseinsätzen im Gefahrenfall in einem Konzept zur Videoüberwachung im Kramertunnel eine Option vorzusehen, die neben der „Tunnelzentrale“ die Videobilder auch an die Polizei und die Rettungskräfte überträgt.
- 3.12.7 Der Vorhabensträger hat vor den jeweiligen Tunneleinfahrten des Kramertunnels eine effiziente Höhenkontrolle gemäß der RABT 2006 zu installieren.

### **3.13 Sonstige Nebenbestimmungen**

- 3.13.1 Belange der E.ON. Netz GmbH, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg
  - 3.13.1.1 Der Vorhabensträger hat für alle entstehenden Kreuzungen der B 23 neu mit der 110 kV-Leitung Murnau – Garmisch rechtzeitig vor Baubeginn Kreuzungshefte mit numerischen Abstandsnachweisen zu erstellen. Die Abstandsnachweise sind von einer qualifizierten Trassierungsfirma durchzuführen.
  - 3.13.1.2 Innerhalb des Leitungsschutzbereiches (20,00 m beiderseits der Leitungssachse) der Freileitung ist jede Geländeneiveauveränderung nur zulässig, wenn die Mindestabstände zu den Leiterseilen eingehalten werden. Geländeneiveauerhöhungen sind deshalb vorab rechtzeitig mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen. Dies betrifft sowohl dauerhafte wie auch vorübergehende Maßnahmen (z.B. die Lagerung von Mutterboden). Abgrabungen im Bereich der Leitungsmaste sind ebenfalls zur Aufrechterhaltung der Maststandsicherheit rechtzeitig abzustimmen.
  - 3.13.1.3 Die Errichtung von Bauwerken wie auch von Lärmschutzwällen und -wänden, Verkehrssignalanlagen, größeren Verkehrszeichen etc. ist vorher gesondert mit der E.ON Netz GmbH rechtzeitig abzustimmen.
  - 3.13.1.4 Innerhalb des Leitungsschutzbereiches dürfen nur Gehölze mit niedrigen Wuchseigenschaften angepflanzt werden. Die geplanten Anpflanzungen sind deshalb vorab rechtzeitig mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen.

- 3.13.1.5 Die Baustelleneinrichtung (Aufstellung von Büro- und Lagercontainern, Baulager) muss außerhalb des Leitungsschutzbereiches in Abstimmung mit der E.ON. Netz GmbH erfolgen.
- 3.13.1.6 Der Einsatz von Baukränen (Turmdrehkran, Autokran o. ä.) und größeren Baumaschinen (Lader, Bagger, Muldenkipper u. ä.) innerhalb des Leitungsschutzbereiches ist hinsichtlich ihrer Höhe beschränkt und daher gesondert mit der E.ON Netz GmbH rechtzeitig abzustimmen. Auf die erhöhten Gefahren bei Bauarbeiten in der Nähe von Hochspannungsleitungen und das Sicherheitsmerkblatt der E.ON Netz GmbH wird hingewiesen. Der Vorhabensträger hat die Hinweise an die bauausführenden Firmen weiterzuleiten.
- 3.13.2 Belange der Stadtwerke München GmbH (SWM), Emmy-Noether-Straße 2, 80287 München
- 3.13.2.1 Der Vorhabensträger hat durch geeignete Maßnahmen in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim und der SWM sicherzustellen, dass die Wassergewinnung der SWM durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt wird.
- 3.13.2.2 Der Vorhabensträger hat bei Vorerkundungen, die den Grundwasserstock betreffen, und bei Störfällen die Wassergewinnung der SWM, Betriebshof Thalham bzw. den Betriebshof Oberau, zu verständigen und die Bauausführung abzustimmen.
- 3.13.2.3 Der Vorhabensträger hat eine Beteiligung der SWM am Beweissicherungsverfahren für die Trinkwasserversorgung sicherzustellen.
- 3.13.3 Belange des Marktes Garmisch-Partenkirchen, Rathausplatz 1, 82467 Garmisch-Partenkirchen
- 3.13.3.1 Vor Beginn der Baumaßnahmen ist hinsichtlich des baulichen Zustandes der betroffenen Straßen (Thomas-Knorr-Straße, Pflegerseestraße) durch den Vorhabensträger eine Beweissicherung durchzuführen. Der Vorhabensträger hat den Markt Garmisch-Partenkirchen rechtzeitig vorher zu informieren und das Beweissicherungsverfahren mit diesem abzustimmen.
- 3.13.3.2 Der Vorhabensträger hat vor der Übergabe der im Planfeststellungsbeschluss abgestuften Straßenteile eine gemeinsame Abnahme mit dem Markt Garmisch-Partenkirchen vorzunehmen, damit eventuell noch zu erfolgende Sanierungsmaßnahmen, die die Bundesrepublik Deutschland als bisheriger Straßenbaulastträger zu tragen hat, festgelegt werden können.
- 3.13.4 Belange der Gemeinde Grainau, Am Kurpark 1, 82491 Grainau
- Der Vorhabensträger hat vor der Übergabe der im Planfeststellungsbeschluss abgestuften Straßenteile eine gemeinsame Abnahme mit der Gemeinde Grainau vorzunehmen, damit eventuell noch zu erfolgende Sanierungsmaßnahmen, die der Bundesrepublik Deutschland als bisheriger Straßenbaulastträger zu tragen hat, festgelegt werden können.
- 3.13.5 Belange der Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen, Adlerstraße 25, 82467 Garmisch-Partenkirchen
- 3.13.5.1 Der Vorhabensträger hat den Bestand des im Bereich Breitenau Family Housing bestehenden 10 kV-Mittelspannungskabel vor Beginn der Baumaßnahmen in Abstimmung mit den Gemeindewerken Garmisch-Partenkirchen zu sichern.

- 3.13.5.2 Vor Beginn der Baumaßnahmen sind entsprechend der neuen Gesamtsituation die im Bereich der Zufahrt zum nördlichen Tunnelportal (Kreisverkehr usw.) befindlichen Gas- und Wasserleitungen in Abstimmung mit den Gemeindewerken Garmisch-Partenkirchen zu sichern oder so zu verlegen und in Betrieb zu nehmen, dass an den neuen Leitungsbereichen während der Bauzeit keine Betriebsunterbrechungen mehr nötig sind. Erst dann können eventuell störende Leitungsbereiche außer Betrieb genommen bzw. abgebaut werden.
- 3.13.5.3 Der Vorhabensträger hat etwaige Umlegungsmaßnahmen von Einrichtungen der Gas-Wasser- und Fernwärmeversorgung vorab mit den Gemeindewerken Garmisch-Partenkirchen abzuklären und schriftlich in Auftrag zu geben.
- 3.13.5.4 Der Vorhabensträger hat vor dem Anschluss der ca. 300 m langen Kanalisationsleitung DN 300 an die Abwasserleitung der Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen bei Bau-km 0+535 deren Zustimmung einzuholen.
- 3.13.6 Belange der Ergas Südbayern GmbH, Ungsteiner Straße 31, 81539 München
- 3.13.6.1 Der Vorhabensträger hat die Verlegung der Erdgashochdruckleitung Murnau - Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald mit der Erdgas Südbayern GmbH vor Beginn der Baumaßnahme abzustimmen.
- 3.13.6.2 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass durch die Verlegung die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes der Erdgashochdruckleitung durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt wird.

#### **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

##### **4.1 Gegenstand/Zweck**

- 4.1.1 Der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers aus den Einzugsbereichen der Straßenentwässerungsanlagen der freien Strecken Nord und Süd und des anfallenden Drainagewassers aus dem Tunnel und dem Erkundungsstollen im Zuge der Verlegung der Bundesstraße 23 westlich von Garmisch-Partenkirchen mit Untertunnelung des Kramers über entsprechende Vorreinigungsanlagen in bestehende Vorfluter und über Versickerungsanlagen in den Untergrund nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 WHG erteilt.

##### 4.1.2 Hinweis:

Wir weisen darauf hin, dass eine wasserrechtliche Erlaubnis nach Art. 17a BayWG zum eventuell erforderlichen Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser zur Bauwasserhaltung während der Bauausführung noch gesondert vom Vorhabenssträger beim Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Wasserrechtsbehörde, beantragt werden muss. Sofern bei den Baumaßnahmen Grundwasser freigelegt wird, ist vorher eine Anzeige nach Art. 34 BayWG erforderlich.

##### **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

### 4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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

- 4.3.1 Die gesamte Maßnahme ist nach den geprüften Plänen, nach den vorgeschriebenen Auflagen und Bedingungen, ferner nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.
- 4.3.2 Die Einleitmengen im Bereich der Freien Strecke Nord und dem Tunnel im Endzustand (Betrieb) aus den verschiedenen Teileinzugsgebieten, bezogen auf den 1-jährigen Bemessungsregen und die Einleitungsstellen in Vorfluter bzw. Versickerungsanlagen, sind wie folgt definiert:
- ca. 11 l/s bei Bau-km 0+160 in die Loisach
  - ca. 61 l/s bei Bau-km 0+340 in die Loisach
  - ca. 78 l/s bei Bau-km 0+340 in die Loisach
  - ca. 35 l/s bei Bau-km 0+340 in die Loisach
- 4.3.3 Die Einleitmengen im Bereich der freien Strecke Süd und dem Tunnel im Endzustand (Betrieb) aus den verschiedenen Teileinzugsgebieten, bezogen auf den 1-jährigen Bemessungsregen und die Einleitungsstellen in Vorfluter bzw. Versickerungsanlagen, sind wie folgt definiert:
- ca. 39 l/s bei Bau-km 4+300 in einen Graben neben der Gemeindeverbindungsstraße zur Maximilianshöhe
  - ca. 85 l/s bei Bau-km 4+750 in eine Versickermulde
  - ca. 7 l/s bei Bau-km 5+564 in die Loisach
  - ca. 34 l/s bei Bau-km 5+356 in ein Mulden-Rigolen-System
  - ca. 50 l/s bei Bau-km 4+700 bis 5+356 in ein Mulden-Rigolen-System
  - ca. 32 l/s bei Bau-km 5+356 bis 5+540 in ein Mulden-Rigolen-System
- 4.3.4 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig durch den Vorhabensträger auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.
- 4.3.5 Die Absetzanlagen für das beim Tunnelvortrieb während der Bauausführung anfallende Bergwasser sind nach der tatsächlichen Durchlaufmenge so zu bemessen, dass Sand und Feinteile vor der Einleitung in den Vorfluter zurückgehalten werden. Die Aufenthaltszeit in den Absetzanlagen ist deshalb so zu wählen, dass die abfiltrierbaren Stoffe aus einer qualifizierten Stichprobe den Grenzwert von 100 mg/l gemäß Analysen-Methode DIN EN 872 nicht überschreiten (Abwasserverordnung AbwV mit Anlagen). Der pH-Wert muss zwischen 6,5 und 9,0 liegen. Die Kohlenwasserstoffe gesamt dürfen höchstens 10 mg/l gemäß Analysen-Methode DIN EN ISO 9377-2 betragen. Die Werte beziehen sich auf das Abwasser am Ablauf der letzten Absetzanlage bzw. an der Einleitungsstelle in den Vorfluter.
- 4.3.6 Die Absetzanlagen, Neutralisationsanlagen und Ölabscheider sind regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit hin zu überprüfen und rechtzeitig zu räumen und zu warten.
- 4.3.7 Anfallendes Abwasser aus den Baustelleneinrichtungen, insbesondere von Waschplätzen, Werkstätten und Wirkungsbereichen von Tankstellen, sind der Schmutzwasserkanalisation zuzuführen.



- 4.3.8 Der Vorhabensträger ist für den sachgemäßen Betrieb und die ordnungsgemäße Wartung der Anlagen verantwortlich.
- 4.3.9 Die baulichen Anlagen sind mindestens einmal jährlich durch einfache Sichtprüfung auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Sie sind bei Bedarf von Sand, Schlamm und Laub zu reinigen.
- 4.3.10 Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass oberirdische Gewässer und das Grundwasser nicht durch häusliche und gewerbliche Abwässer, sowie allgemein wassergefährdende Stoffe und Flüssigkeiten verunreinigt werden. Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist deshalb äußerste Vorsicht zu walten.
- 4.3.11 Für einen eventuellen Havariefall durch Mineralöle sind in ausreichendem Umfang jeweils geeignete Bindemittel auf der Baustelle vorzuhalten.
- 4.3.12 Bei der Pflege von Pflanz- und Rasenflächen im Bereich der Entwässerungseinrichtungen dürfen keine Pestizide verwendet werden.
- 4.3.13 Sollte bei einem Unfall oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser über die Entwässerungsanlagen in oberirdische Gewässer oder das Grundwasser gelangen, sind das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen oder die Polizei zu verständigen.
- 4.3.14 Zum vorbeugenden Schutz der Trinkwassergewinnungsanlagen der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Farchant (Brunnen Burgrain) sind die Stadtwerke München und die Gemeinde Farchant bei allen Planungsvorgängen und Maßnahmen, die in den Grundwasserstock eingreifen, zu beteiligen und zu informieren.
- 4.3.15 Die Entwässerung der Kreisverkehrsanlage und der Schleifenrampe beim Anschluss Garmisch/Burgrain soll vollständig über eine belebte Bodenzone erfolgen.
- 4.3.16 Der Auslauf von Rohrleitungen in die Loisach und sonstige Vorfluter ist fachgerecht mittels ausreichend tief gegründeten Steinwurfs zu sichern.
- 4.3.17 Bei allen Einleitungsstellen in die Loisach hat sich der Vorhabensträger an der Unterhaltung der Auslaufbauwerke sowie der betroffenen Flussufer der Loisach im Bereich von 5,00 m oberhalb bis 10,00 m unterhalb der Einleitungsstellen entsprechend zu beteiligen. Die Arbeiten sind nach Anweisung des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim auszuführen.
- 4.3.18 Der Vorhabensträger hat regelmäßige hydrochemische Untersuchungen von Grundwassermessstellen, Quellen und Oberflächengewässern durchzuführen. Bei Schadensfällen sind zusätzliche hydrochemische Untersuchungen an Messstellen im Nahbereich der Schadensstelle zur Überwachung der Maßnahmenwirksamkeit in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim durchzuführen.
- 4.3.19 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Planfeststellungsbehörde und dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Weilheim und dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Wasserrechtsbehörde, anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis zu beantragen.

## **5. Straßenrechtliche Verfügungen**

### **5.1 FStrG**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden von den Bundesfernstraßen

- 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 nach § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

### **5.2 BayStrWG**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen (Unterlagen 7.2 und 7.3). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6. Entscheidungen über Einwendungen**

### **6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

6.1.1 Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung soweit als möglich Bauweisen zu wählen, die nachteilige Auswirkungen auf Gebäude benachbarter Grundstücke (z.B. durch Erschütterungen) vermeiden. Es ist rechtzeitig vor Baubeginn auf Kosten des Vorhabensträgers der baubedingte Einwirkungsbereich zu ermitteln und eine Sachverständigenbeweissicherung z. B. mittels Pegelmessungen, geologisch-geotechnischer Baudokumentation, geodätischen Messungen usw. durchzuführen. Der Vorhabensträger hat die jeweiligen Grundstückseigentümer rechtzeitig vorher zu informieren und das Beweissicherungsverfahren mit diesen abzustimmen.

6.1.2 Der Vorhabensträger darf auf den für die Baustelleneinrichtung vorgesehenen Flächen von Gut Schwaigwang keine Ablagerungen von erbohrtem Gestein, Geröll,

Schotter, Schutt und Füllmaterial vornehmen. Dies gilt für auch eine zeitweilige Zwischenlagerung von solchen Materialien.

- 6.1.3 Der Vorhabensträger hat für die Zeit des Baubetriebes am südlichen Rand der Baustelleneinrichtungsfläche entlang der Straße zur Maximilianshöhe eine Sichtschutzwand zu errichten, um baubedingte Beeinträchtigungen des Tierheimbetriebes zu minimieren.

## **6.2 Zurückweisungen**

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

## **7. Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG sofort vollziehbar.

## **8. Kostenentscheidung**

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

## **B Sachverhalt**

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

Die Bundesstraße 23 ist als südliche Fortsetzung der B 17 ab dem Mittelzentrum Schongau/Peiting - zusammen mit der Bundesautobahn A 95 und der B 2 - als wichtiges Teilstück der straßenverkehrlichen Verbindung zwischen den großen Verdichtungsräumen München und Augsburg und den Urlaubsregionen um Garmisch-Partenkirchen und Tirol anzusehen. Ebenso gilt sie neben der A 7 als bedeutende Nord-Süd-Verbindung zum Fernpass mit der Verknüpfungsmöglichkeit zur österreichischen Inntalautobahn und darüber hinaus zum Reschenpass.

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel. Zusammen mit der Maßnahme „B 2, Verlegung östlich Garmisch-Partenkirchen mit Wanktunnel“ bildet sie die Gesamtumfahrung des größten deutschen Wintersportortes und des Hauptortes der bedeutsamen Urlaubsregion am Fuße des Wettersteingebirges. Beide Maßnahmen zusammen bilden den südlichen Abschluss des Gesamtkonzeptes zur Ertüchtigung des Bundesstraßenzuges B 2/B 2 neu in Fortführung der Bundesautobahn A 95, München - Garmisch-Partenkirchen, die südlich der AS Eschenlohe endet und in die B 2/B 2 neu übergeht.

Die geplante Trasse der B 23 neu folgt in ihrem nördlichen Bereich bis zur Loisachüberquerung dem Verlauf der im Jahr 2000 fertig gestellten Verlegung südlich Burgrain und kreuzt die ehemalige B 23 zwischen Garmisch-Partenkirchen und dem Ortsteil Burgrain höhenfrei. Nach ca. 150 m quert sie im Bereich eines stillgelegten Steinbruchs den Ostabhang des Kramermassivs mit einem 3,6 km langen einröhrigen Tunnelbauwerk, das für Gegenverkehr ausgelegt ist. Das Lüftungskonzept sieht eine zentrale Zu- und Abluftversorgung des Tunnels vor. Der Standort des Lüfterbauwerkes liegt in einer Lichtung oberhalb des Kramerplateauweges südwestlich des Schmölzer Sees. Vom Tunnelende im Süden aus verläuft die Straße östlich des Tierheims von Garmisch-Partenkirchen und in weiterer Folge nördlich entlang des von den US-Stationierungsstreitkräften genutzten Gebietes, überquert die Loisach mit zwei Brückenbauwerken und schließt an die vorhandene B 23 an. Für die Anschlussstelle Garmisch/Burgrain im Norden wird für die Fahrbeziehung München - Garmisch/Burgrain eine Schleifenrampe, die mit einem Kreisverkehr an die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Garmisch und Burgrain angeschlossen wird, und für die Hauptverkehrsbeziehung Garmisch - München eine zusätzliche Direktrampe errichtet. Der Anschluss an die bestehende B 23 im Süden wird mit einem Kreisverkehr ausgebildet.

Die Länge der Verlegungsstrecke beträgt ca. 5,6 km, die Anschlusslängen an der Anschlussstelle Garmisch/Burgrain betragen ca. 105 m (Schleifenrampe) bzw. 174 m (Direktrampe), die Anschlusslängen an der Anschlussstelle Garmisch/Grainau betragen ca. 203 m (Westrampe) bzw. 216 m (Ostrampe).

Insgesamt werden im Planfeststellungsabschnitt 7 Brückenbauwerke (3 Loisachbrücken, Brücke über die Durer-Laine, 2 Straßenüberführungen, Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges) geplant. Außerdem ist im Bereich der Tieferlegung der Gemeindeverbindungsstraße nach Burgrain bzw. B 23 alt eine Grundwasserwanne vorgesehen. Gemeindestraßen und das landwirtschaftliche Wegenetz werden den geänderten Verhältnissen angepasst.

Zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem Umfang von 27,4 ha vorgesehen.

Zu den Einzelheiten nehmen wir Bezug auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und in den Lageplänen (Unterlagen 3.1, 3.2, 7.1).

## **2. Vorgängige Planungsstufen**

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

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 2004 ist die Maßnahme „B 23 - Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel“ in der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I 2004, Seite 2574ff).

### **2.2 Raumordnung/Landesplanung**

#### **2.2.1 Vorgeschichte**

Zu Beginn der 70er Jahre wurde der Ingenieurgesellschaft Dorsch-Consult, München, von der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen der Auftrag erteilt, im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung ein den damaligen Umweltbelangen genügendes und wirtschaftlich vertretbares Verkehrskonzept zu entwickeln, mit dem die Ortschaft wirkungsvoll vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann. Anlass für die Untersuchung waren die damals bereits vorhandenen, hohen Verkehrsbelastungen innerhalb der Ortschaft sowie die vorauszusehende Verkehrszunahme bei einem Weiterbau der A 95 München - Garmisch-Partenkirchen. Neben der Prüfung des kommunalen Straßennetzes waren auch mögliche Trassen für eine westliche (am Kramer) und eine östliche (am Wank) Umfahrung von Garmisch-Partenkirchen Bestandteil der Verkehrsuntersuchung, die 1977 abgeschlossen wurde.

Im Jahr 1981 hat die Regierung von Oberbayern auf Antrag des Straßenbauamtes Weilheim ein Raumordnungsverfahren (Az. 800-8254-5-81) eingeleitet, bei welchem – aufbauend auf dieser Verkehrsuntersuchung – für die Ortsumgehung am Kramer insgesamt drei Trassen (mit den Bezeichnungen „K I mit Alternativlösung G“, „K II“ und „Wahllinie KD 76“) und einer alternativen Lösung G überprüft wurden. Diese Lösung G aus dem Jahr 1982 verläuft im Westteil der Ortsumgehung nördlich der US-Wohnsiedlung (Breitenau Family Housing) am Fuße des Höhenrückens entlang nach Westen und schließt – nach Kreuzung der Loisach und Unterquerung der Bahnlinie – im Bereich der Einmündung der St 2061 an die bestehende B 23 an. Sie kann mit jeder der drei Wahllinien kombiniert werden. Zur Anbindung des Ortsteils Garmisch sieht diese Lösung G zudem einen zusätzlichen Verkehrsknoten südlich des Tunnels mit Anschluss zur Ortsstraße „Maximilianshöhe“ vor. Die untersuchten Linien beginnen sämtlich im Anschluss an die bereits fertig gestellte Ortsumgehung von Burgrain und enden südwestlich von Garmisch-Partenkirchen im Ortsteil Breitenau. Alle Linien sind in etwa gleich lang, wobei die Tunnellänge der Variante K I 1,9 km, der Variante K II 2,4 km und der Variante KD 76 2,1 km bei einer Gesamtlänge von jeweils ca. 5,1 km beträgt (G-Linie ca. 0,7 km länger). Sie unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Lage und Länge des erforderlichen Tunnelbauwerkes.

Die landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde wurde am 24.11.1982 abgeschlossen und kam zu dem Ergebnis, dass von den überprüften Trassen nur die sog. K II-Trasse bei Berücksichtigung von Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang zu bringen sei. Die anderen landesplanerisch überprüften Trassen wie auch die Alternativlösung G wurden hingegen negativ beurteilt.

## 2.2.2 Vereinfachtes Raumordnungsverfahren

Auf Antrag des staatlichen Bauamts Weilheim vom 02.04.2007 wurde zur Überprüfung der Raumverträglichkeit der Planfeststellungsstrasse durch die Regierung von Oberbayern als höherer Landesplanungsbehörde gemäß Art. 21 Abs.1 Nr. 1 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) ein Raumordnungsverfahren eingeleitet. Dieses wurde als vereinfachtes Raumordnungsverfahren nach Art. 23 BayLPIG parallel zum straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren durchgeführt und mit der landesplanerischen Beurteilung vom 26.07.2007, Az. 24.1-8254-2-07, abgeschlossen. Die landesplanerische Beurteilung kommt zu dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben unter Berücksichtigung folgender Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht:

- Im gesamten Trassenverlauf ist auf eine möglichst natur- und landschaftsschonende Bauausführung hinzuwirken. Für unvermeidbare Eingriffe in schutzwürdige Gebiete sind Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen vorzusehen, wie sie im landschaftspflegerischen Begleitplan zum Antrag auf Planfeststellung vom 13.04.2007 festgehalten sind.
- Der Kreisverkehr mit den Brückenbauwerken am Anschluss Garmisch/Grainau ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde so zu gestalten, dass die Beeinträchtigungen für den Naturraum Loisachau und das Landschaftsbild so weit wie möglich reduziert werden.

## 2.2.3 Landesentwicklungsprogramm Bayern

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 01.09.2006 (LEP 2006) werden u. a. als Ziele festgesetzt, dass die Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden sollen. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden (LEP B V 1.4.2).

Ferner sollen nach dem LEP die Oberzentren, möglichen Oberzentren (Garmisch-Partenkirchen), und Mittelzentren möglichst günstig in das überregionale Verkehrsnetz eingebunden werden. Im ländlichen Raum und insbesondere in nachhaltig zu stärkenden Grenzregionen soll die Verkehrserschließung verbessert werden (LEP B V 1.1.3 S.1).

## 2.2.4 Regionalplan Region Oberland (17)

Der Regionalplan für die Region Oberland sieht zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse die Schaffung von Ortsumgehungen vor (RB 17 B IX 2.2.3). Besonders vordringlich sind dabei die Ortsumgehungen Garmisch-Partenkirchen im Zuge der B 23/B 24 (RP 17 B IX 2.2.3.1).

Eine leistungsfähige Straßenverbindung soll zwischen dem derzeitigen Ende der Autobahn bei Eschenlohe und dem Mittelzentrum (Anmerkung: zwischenzeitlich Einstufung als mögliches Oberzentrum) Garmisch-Partenkirchen einschließlich der Umgehungsstraßen von Garmisch und Partenkirchen geschaffen werden (RP 17 B IX 2.2.2).

Der durchgehende Fernverkehr, insbesondere der überregionale Schwerlastverkehr, soll von den Hauptsiedlungsgebieten ferngehalten werden (RP 17 B IX 2.1.2).

### **2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG**

Nach Durchführung des Raumordnungsverfahrens wurde von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern mit Schreiben vom 11.11.1983 die Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen beantragt. Die Durchführung des Verfahrens wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen ausgesetzt, da mit dem vorgesehenen Straßenbauvorhaben Gelände in Anspruch genommen werden sollte, das den US-Stationierungsstreitkräften zur Nutzung überlassen wurde. Nach den Regelungen des geltenden NATO-Truppenstatus ist es unerlässlich, bei der Inanspruchnahme solchen Geländes eine einvernehmliche Lösung mit den US-Stationierungsstreitkräften herbeizuführen. In mehreren Verhandlungen mit Vertretern der US-Behörden konnte schließlich im August 1990 eine vorläufige Einigung über den Trassenverlauf innerhalb des US-Geländes erzielt werden. Wesentlicher Bestandteil dieser Einigung war die Unterfahrung des US-Geländes mit einer Einhausung.

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

Mit Schreiben vom 02.04.2007 beantragte das Staatliche Bauamt Weilheim für das Bauvorhaben Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 16.04.2007 bis 23.05.2007 beim Markt Garmisch-Partenkirchen und in der Gemeinde Grainau vom 16.04.2007 bis 16.05.2007 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan beim Markt Garmisch-Partenkirchen bis spätestens 06.06.2007 und der Gemeinde Grainau bis spätestens 30.05.2007 oder jeweils bis zum genannten Datum bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Markt Garmisch-Partenkirchen
- Gemeinde Grainau
- Gemeinde Farchant
- Landratsamt Garmisch-Partenkirchen
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Vermessungsamt Weilheim
- Landesamt für Finanzen - Dienststelle München

- Bayerisches Landesamt für Steuern - Dienststelle München
- Wehrbereichsverwaltung Süd - Außenstelle München
- Polizeipräsidium Oberbayern
- Bundesanstalt für Immobilien
- Bezirk Oberbayern - Fachberatung für Fischerei
- Bayerischer Bauernverband
- Deutsche Telekom AG
- Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen
- Stadtwerke München GmbH (SWM)
- E.ON Netz GmbH
- E.ON Energie AG
- E.ON Bayern AG - Steuerung Kundencenter
- Erdgas Südbayern GmbH
- Sachgebiet 24.1 der Regierung von Oberbayern - höhere Landesplanungsbehörde
- Sachgebiet 26 der Regierung von Oberbayern - Bergamt Südbayern
- Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern - höhere Naturschutzbehörde

Aufgrund des Beteiligtenkreises nach Art. 22 Abs. 4 BayLplG wurden im ergänzenden Raumordnungsverfahren (B.4) noch folgende anerkannte Vereine beteiligt:

- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
- Deutscher Alpenverein e. V.
- Verein zum Schutz der Bergwelt e. V.

Sie wurden darauf hingewiesen, dass die Beteiligung der anerkannten Vereine im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren ebenso wie für private Personen durch ortsübliche Bekanntmachung in den betroffenen Gemeinden erfolgt. Ferner wurden Sie darauf hingewiesen, dass Sie Ihre Stellungnahme bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der (jeweiligen) Auslegungsfrist für die Planunterlagen bei der Regierung von Oberbayern oder den betroffenen Gemeinden schriftlich oder zur Niederschrift erheben müssen und mit Ablauf dieser Einwendungs- bzw. Äußerungs-



frist Einwendungen und Stellungnahmen im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen sind.

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

Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden am 01.10.2007 und am 04.10.2007 im Olympiasaal des Kongresshauses im Markt Garmisch-Partenkirchen erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, anerkannten Vereine sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte öffentliche und ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis der Erörterungstermine ist in zwei Niederschriften festgehalten.

#### **4. Ablauf des vereinfachten Raumordnungsverfahrens**

Aufgrund der neuen Linienführung hat das Staatliche Bauamt Weilheim – zeitgleich mit dem Antrag auf Planfeststellung – am 02.04.2007 bei der Regierung von Oberbayern als höherer Landesplanungsbehörde die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für die zur Planfeststellung vorgelegten Trasse (A-Linie) beantragt. Aufgabe des Raumordnungsverfahrens war die grundsätzliche Prüfung, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen die gewählte Planfeststellungstrasse den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und wie sie mit Vorhaben anderer Planungsträger unter Gesichtspunkten der Raumordnung abgestimmt werden kann (Art. 23 Abs. 2 BayLplG). Da das Planfeststellungsverfahren bereits eingeleitet war, hat sich die höhere Landesplanungsbehörde entschieden, ein vereinfachtes Raumordnungsverfahren nach Art. 23, 21 Abs. 1 BayLPIG durchzuführen.

Gemäß Art. 23 Satz 2 BayLplG erfolgt die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Vereine nach Art. 22 Abs. 4 BayLplG und die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach Art. 22 Abs. 5 im vereinfachten Raumordnungsverfahren durch Heranziehung von für das Raumordnungsverfahren erheblichen Stellungnahmen sowie Äußerungen der Öffentlichkeit, die im jeweiligen Zulassungsverfahren abgegeben werden. Um sicherzustellen, dass alle raumrelevanten Informationen in das Verfahren Eingang finden, wurde im Einleitungsschreiben zum Planfeststellungsverfahren vom 13.04.2007 daher darauf hingewiesen, dass die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde das Vorhaben in einem vereinfachten Raumordnungsverfahren auf seine Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung überprüfen und dazu keine eigene Anhörung durchführen werde.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch Auslegung der Unterlagen in der Gemeinde Grainau vom 16.04.2007 bis 16.05.2007 und im Markt Garmisch-Partenkirchen vom 16.04.2007 bis 23.05.2007.

Über die oben unter B.3 aufgeführten Stellen hinaus, wurden mit Rücksicht auf den Beteiligtenkreis nach Art. 22 Abs. 4 BayLplG noch folgende Träger öffentlicher Belange und anerkannte Vereine ergänzend beteiligt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme zur Raumbedeutsamkeit des Vorhabens gegeben:

- Regionaler Planungsverband Region Oberland
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
- Deutscher Alpenverein e. V.
- Verein zum Schutz der Bergwelt e. V.
- Landesverband Bayern e. V. der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine

Die im Rahmen der beiden Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen wurden zur Erstellung der landesplanerischen Beurteilung ausgewertet. Die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde hat das ergänzende Raumordnungsverfahren inzwischen mit der landesplanerischen Beurteilung vom 26.07.2007, Az. 24.1-8254-2-07, abgeschlossen.

## **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 für die Bundesstraßenbaumaßnahme.

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

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

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

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

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.

Die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 Satz 1 FStrG i.V.m. § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i. V. m. Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) obligatorisch ist. Nach Anlage 1 zum UVPG handelt es sich bei dem Vorhaben um den Bau einer sonstigen Bundesstraße (Verlegung einer bestehenden Bundesstraße mit einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km). Nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG ist jedoch für den Bau einer "sonstigen Bundesstraße" eine UVP nach § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG vorgeschrieben, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles ergibt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Der Bau des Kramertunnels fällt unter diese Kategorie, da nach überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der Kriterien laut Anlage 2 zum UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen offensichtlich nicht ausgeschlossen werden können. Die UVP ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Plan-

feststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften Alternativen und Angaben der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Satz 1 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677). Hinsichtlich möglicher Planungsvarianten verweisen wir auf die Ausführungen unter C.2.1.5.

### 1.3 Verfahren zur FFH-Verträglichkeit

Mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ein Netz von Gebieten besonderer ökologischer Bedeutung einzurichten und unter Schutz zu stellen. Die FFH-Richtlinie wurde in deutsches Recht übernommen und zwar in den §§ 32 ff BNatSchG/Art. 13b und 13c i. V. m. 49a BayNatSchG. Das Bundesrecht gilt zum Teil unmittelbar (§ 39 i.V.m. § 4 BNatSchG). Ein Projekt ist nach Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 der FFH-Richtlinie (§§ 34 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art 13c Abs. 2 BayNatSchG) grundsätzlich unzulässig, wenn anhand einer Verträglichkeitsprüfung festgestellt wird, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebietes (Art. 4 Abs. 1 der FFH-Richtlinie) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Abweichend davon kann ein Projekt nur nach Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 der FFH-Richtlinie (§ 34 Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG) unter den dort genannten Voraussetzungen zugelassen werden.

Die Planfeststellungsstrasse berührt Gebiete, die auf Grund ihrer Arten- und Lebensraumausstattung besondere Bedeutung für den Schutz des europäischen Naturerbes besitzen. Derartige Gebiete sind gemäß Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 zum Schutz des europäischen Naturerbes als Bestandteil des europäischen Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ zu sichern. Vom Freistaat Bayern wurde das Ammergebirge und angrenzende Gebirgsmassive als „Vogelschutzgebiet“ (special protected area; SPA-Gebiet) im Sinne § 33 BNatSchG und Art. 13b und 13c BayNatSchG in Verbindung mit Art. 3 (1) FFH-RL unter DE 8330-471 „Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“ und als „Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung“ (special area of Conservation; FFH-Gebiet) unter DE 8431-371 „Ammergebirge“ erfasst und 2001 erstmalig an die Europäische Kommission gemeldet.

Das FFH-Gebiet „Ammergebirge“ (neue Nummerierung: DE8330301) ist in die Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung für die alpine biogeografische Region gemäß Richtlinie 92/43/EWG vom 22.12.2003, Az. K(2003) 4957, aufgenommen worden. Das FFH-Gebiet stellt ein rechtskräftig geschütztes Schutzgebiet dar.

Durch die Vogelschutz-Verordnung des Freistaates Bayern vom 12.07.2006 (BayRS Nr. 791-8-1) und den „förmlichen Akt“ der Erklärung zum Schutzgebiet wurde das Gebiet vom Schutzstatus eines „Faktischen Vogelschutzgebietes“ in ein, durch einschlägige Normen des nationalen Rechts geschütztes SPA-Gebiet (Vogelschutzgebiet) überführt und das Schutzregime des Art. 7 i. V. m. Art. 6 Abs. 2-4 FFH-RL bzw. der §§ 34ff BNatSchG aktiviert.

Der Vorhabensträger hat zur Abschätzung der Auswirkungen des Projekts auf die Schutzgebiete eine FFH-Verträglichkeitsstudie erstellen lassen (Unterlagen 17.1 und 17.2).

#### **1.4 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen**

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde von der Stadtwerke München GmbH (SWM) die fehlende Nichtbeteiligung im Anhörungsverfahren ausdrücklich mit Schreiben vom 28.09.2007 gerügt. Wir weisen diesen Einwand zurück. Es ist richtig, dass anstelle der Stadtwerke München bei Einleitung des Planfeststellungsverfahrens versehentlich die Landeshauptstadt München mit Schreiben vom 13.04.2007 aufgefordert wurde, zu dem Bauvorhaben unter Übersendung der Planunterlagen bis zum 15.06.2007 Stellung zu nehmen. Die Landeshauptstadt München hat daraufhin nach Rücksprache mit uns der SWM Infrastruktur GmbH mit Schreiben vom 23.04.2007 die Planunterlagen mit der Aufforderung zur Stellungnahme wegen der möglichen Auswirkungen auf die Münchner Trinkwasserversorgung im Loisachtal unter Anzeige der fehlenden Betroffenheit der Belange der Landeshauptstadt München weitergeleitet. Die SWM hat bei uns eine Fristverlängerung bis zum 21.06.2007 erwirkt. Mit Schreiben vom 19.06.2007, Az. S70280/ChS hat die SWM Infrastruktur GmbH in ihrer Stellungnahme Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung erhoben und verschiedene Forderungen an den Vorhabensträger gestellt. Eine fehlende Verfahrensbeteiligung wurde bis zum Erörterungstermin am 01.10.2007 nicht gerügt und liegt angesichts des beschriebenen Verfahrensablaufs auch nicht vor. Sinn und Zweck der Beteiligung im Planfeststellungsverfahren ist es, die betroffenen Verfahrensbeteiligten von dem Bauvorhaben so zu unterrichten, dass diese erkennen können, ob ihre Belange berührt werden, um Anlass zu geben, sich näher mit der Planung zu befassen. Dieser Zweck wurde erreicht. Die SWM hat innerhalb angemessener Frist ihre Belange schriftlich und später mündlich im Erörterungstermin vorgebracht. Ihre Belange wurden unter Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim bei der Planungsentscheidung (C.4.3.14.1) und den getroffenen Nebenbestimmungen unter A.3.1.7 und A.3.13.2 in diesem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat das Fehlen einer Linienbestimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 16 Abs. 1 Satz 1 FStrG für die planfestgestellte Trasse im Erörterungstermin gerügt. Die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen dient der Beseitigung der Ortsdurchfahrt dieser Bundesfernstraße durch den Neubau einer Ortsumgehung. Nach § 16 Abs. 1 Satz 2 und Satz 3 FStrG gilt das Erfordernis einer Linienbestimmung aber nicht für den Neubau einer Ortsumgehung. Zudem gehört eine Linienbestimmung auch dort, wo eine Linienbestimmung zwingend vorgeschrieben ist, nach der Rechtsprechung nicht zu den Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen einer Planfeststellung. Auch aus diesem Grund wäre das Fehlen einer Linienbestimmung unerheblich.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat gerügt, dass trotz Vorliegens einer landesplanerischen Beurteilung aus dem Jahr 1982 im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf Antrag des Staatlichen Bauamtes Weilheim vom 02.04.2007 ein neues vereinfachtes Raumordnungsverfahren nach Art. 23 BayLPIG bei der Regierung von Oberbayern, höhere Landesplanungsbehörde, mit dem vorgeschobenen Ziel einer zustimmenden Bewertung der durch den Vorhabensträger beantragten Trasse (A-Linie) eingeleitet worden ist. Wir weisen diesen Einwand zurück:

Mit der A-Linie wurde eine neue Trasse vorgelegt, welche sich von allen im Jahr 1982 landesplanerisch überprüften Kramer-Trassen erheblich unterscheidet. Weder die Lage des nördlichen Tunnelportals, noch der Tunnelverlauf, die Lage des südlichen Tunnelportals oder die Linienführung am Anschluss Breitenau entspricht einer der bereits überprüften Trassen. Auch dem Verlauf der ursprünglich geprüften Variante G des Raumordnungsverfahrens von 1982 folgt die A-Linie des laufenden Plan-

feststellungsverfahrens lediglich auf einer Länge von ca. 800 m und zweigt bereits 1.100 m vor dem westlichen Bauende der ursprünglichen Variante G nach Süden ab. Die Variante G des Raumordnungsverfahrens von 1982 sah einen großzügigen, höhenfreien Anschluss an die B 23 Richtung Ehrwald vor. Außerdem war noch eine Unterquerung der Bahnlinie Garmisch-Partenkirchen - Ehrwald vorgesehen. Mit diesem weiträumigen Umgriff mit großen Einschnittsböschungen und Überführungsbauwerken über die Loisach und unter der Bahn waren erhebliche, nicht ausgleichbare Eingriffe im Bereich der Loisach und des Landschaftsschutzgebietes Loisachtal zwischen Schmölz und Griesen verbunden. Angesichts der Kritik des Bund Naturschutz in Bayern e.V. soll an dieser Stelle noch einmal klarstellend betont werden, dass sich die 1982 von den meisten Beteiligten abgelehnte „Alternativtrasse G“ auch erheblich von der im Rahmen der Variantenauswahl der vorliegenden Planfeststellung ausgeschiedenen „neuen“ G-Linie unterscheidet. Demgegenüber endet die „neue“ G-Linie bereits nach der Querung der Loisach in einem Kreisverkehr und verzichtet auf einen weiteren Anschluss etwa in Höhe des Tierheims. Die Ausführungen des Bund Naturschutz in Bayern e.V. zur landesplanerischen Beurteilung vom 26.07.2007 sind insoweit irreführend. Sie scheinen mit ihrem Hinweis, bei der A-Linie handle es sich um eine G-Linie in modifizierter Form, auf einen Vergleich der A-Linie zur „neuen“ G-Linie (die zu keiner Zeit landesplanerisch überprüft worden ist) abzustellen. Relevant sind jedoch alleine die gravierenden Unterschiede zur 1982 landesplanerisch überprüften „Alternativtrasse G“.

Es darf in diesem Zusammenhang weiter darauf hingewiesen werden, dass im Verfahren aus dem Jahr 1982 schon die Linien K I und K II als eigenständige Alternativtrassen getrennt beurteilt worden waren, obwohl sie sich untereinander viel mehr ähneln als eine der überprüften Trassen aus dem Raumordnungsverfahren von 1982 der neuen A-Linie.

Im Ergebnis kann damit festgehalten werden: Die beantragte A-Linie war als eigenständige neue Trassenführung in einem gesonderten Raumordnungsverfahren landesplanerisch zu beurteilen.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat ferner im Erörterungstermin am 01.10.2007 eine Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis zur Durchführung eines Freigabe- bzw. Streitbeilegungsverfahrens mit den US-Stationierungsstreitkräften nach Art. 48 und Art. 80A ZA-NTS über die von ihm favorisierte alternative Trassenführung (BN-Linie) beantragt. Eine Aussetzung kam nicht mehr in Betracht, da nach der Würdigung des Gesamtergebnisses des Anhörungsverfahrens die Sache entscheidungsreif war.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

#### **2.1.1 Beschreibung des Vorhabens**

Das planfestgestellte Vorhaben ist oben unter B.1 dieses Beschlusses sowie in der festgestellten Unterlage 1 und in Unterlage 16 näher beschrieben. Hierauf wird verwiesen.

#### **2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens**

Das planfestgestellte Vorhaben liegt an der Grenze zwischen den naturräumlichen Haupteinheiten "Ammergebirge" (Untereinheit „Kramerspitz“, Nr. 22-15) und "Niederwerdenfelser Land" (Untereinheit „Loisachtal“, Nr. 23-01) und „Wettersteingebirge“ (Untereinheit „Zugspitzgebiet“ Nr. 13-01) am Nordrand der Nördlichen Kalkalpen. Es ist geprägt durch den Wechsel zwischen den steil aufragenden Bergmassiven des Kramers, des Wetterstein- und des Estergebirges und dem weitgehend ebenen

Talraum des Niederwerdenfelser Landes. Der Talraum öffnet sich nach Norden und Westen durch das Loisachtal und nach Osten durch den Übergang in Richtung Mitlenwald.

Der geologische Untergrund wird im Kramermassiv von während des Trias abgelagerten und später zu den Gebirgen gefalteten Karbonatgesteinen unterschiedlicher Zusammensetzung, v. a. Hauptdolomit und im Nordosten Plattenkalk und Kössener Schichten gebildet. Auf diesen Schichten liegen in unterschiedlicher Mächtigkeit quartäre Lockergesteinskörper auf. Eine markante morphologische Bildung stellt die Mittelgebirgsterrasse des Kramerplateaus mit ihrer besonders mächtigen Lockergesteinsüberdeckung dar. Der südliche Teil des Untersuchungsgebietes wird von Hangschutt, Moräne und Niederterrasse bestimmt. Im Talraum erfolgt der Übergang zu den alluvialen Schotterablagerungen im Loisachtal sowie im Südwesten des Untersuchungsgebietes der Übergang zu den Konglomeraten des Herrgottschofen Nagelfluh. Die Spanne der Bodenbildungen im Untersuchungsgebiet reicht von Initialstadien, die noch keinen durchgehenden Humushorizont besitzen, über flachgründige Rendzinen bis zu Kalksteinbraunlehm (Bodentyp Terra fusca), der in erosionsgeschützten Geländepositionen als Lösungsrückstand der Karbonatverwitterung vorliegt. Die weniger verwitterungsbeständigen Gesteine tragen häufig eine blockreiche, lehmige Schuttdecke mit tiefgründigen, örtlich vernässten Böden.

Als potentiell natürliche Vegetation (pnV) wird dem Ammergebirge im Untersuchungsgebiet als zonale Vegetation der Waldmeister-Buchenwald auf mittleren Standorten am Unterhang des Kramermassivs zugeordnet, mit unterschiedlicher Ausprägung je nach Standort. Oberhalb, bis zu 1.500 m sind Bergmischwälder (Hainlattich-Tannen-Buchenwald, stellenweise Orchideen-Buchenwald, in Bachschluchten teils Schluchtwälder (Ahorn-Buchen-Wald)) zu erwarten. Auf extremen flachgründigen Standorten ist der Nordalpine Schneeheide-Kiefernwald als azonale Waldgesellschaft auf Sonderstandorten zugeordnet. Auf nicht waldfähigen Feuchtstandorten bilden sehr kleinräumig Hoch- und Niedermoore, auf Felsstandorten v. a. der Hochlagen Kalksteinfelsspaltengesellschaften, Kalksteinschuttfuren, Kalksteinrasen und Alpenrosen-Latschengebüsche die pnV. Im Talraum der Loisach wäre im Überschwemmungsbereich großflächig Erlen-Eschen-Auwald (stellenweise Fichten-Erlen-Auwald) und Grauerlen-Auwald, auf der Hochterrasse sehr kleinflächig auch präalpinen Schneeheide-Kiefernwald zu erwarten.

Die reale Vegetation des Untersuchungsgebietes ist hauptsächlich anthropogen geprägt. Die Freiflächen im Loisachtal werden überwiegend als Grünlandflächen genutzt. Des Weiteren befindet sich im Norden von Garmisch-Partenkirchen direkt an der Loisach ein Golfplatz mit entsprechenden Grünflächen und Gehölzstrukturen. Im Süden grenzt die US-Wohnbausiedlung nördlich der Loisach (Breitenau Family Housing) direkt an den Ort. Das Gelände umfasst unter anderem ein großes Sportgelände, einen Campingplatz und Waldbestände. Die Loisach selbst wird nördlich und südlich von Garmisch-Partenkirchen von Auwäldern und Gewässerbegleitgehölz gesäumt und stellt somit einen naturnahen Fluss dar, innerhalb des Ortes sind die Ufer dagegen verbaut. Die Hänge des Kramermassivs werden beherrscht von zusammenhängenden Waldflächen unterschiedlicher Ausprägung, in die magere Trockenstandorte, kleinere Bachläufe und vereinzelt Vermoorungen eingelagert sind. Obwohl die Waldbestände als Forste oder Weidewälder bewirtschaftet werden, sind sie äußerst strukturreich und weisen oftmals einen kleinräumigen Wechsel an Beständen unterschiedlichsten Alters auf. Im Norden überwiegen die typischen Waldmeister-Buchenwälder und insbesondere Hainlattich-Buchenwälder im Wechsel mit Nadelholz- und Mischwaldforsten. Im Südwesten werden die buchenreichen Wälder zunehmend von lichten, nadelholzbetonten Weidewäldern aus Fichte und Kiefer, mit eingelagerten Schneeheide-Kiefernwäldern, abgelöst. Die zahlreichen kleineren und größeren Offenlandstandorte werden überwiegend von beweideten Kalkmagerrasen und mageren Extensivweiden eingenommen und stellen wertvolle Trockenlebensräume dar. Eine Ausnahme bildet eine Offenlandfläche südlich des Tierheimes in-

nerhalb des Standortübungsplatzes. Sie ist aufgrund der ehemaligen Nutzung als Lagerfläche und die Nähe zum Tierheim deutlich vorbelastet. Der südlichste Teil der Fläche wird immer noch als Lagerfläche genutzt, bei der restlichen Fläche handelt es sich um Grünland- und Extensivweideflächen. Auf den im Norden durch Hangquellen vermoorten Standorten finden sich mit kleinen naturnahen Bächen und Quellrinnsalen durchzogene kalkreiche Niedermoore, kleinere Feuchtgebüsche und Übergänge zu Pfeifengrasstreuwiesen, die von einer ehemaligen Nutzung der Bestände zeugen.

Prägendes Fließgewässer im Talraum ist die Loisach, ein Gewässer 1. Ordnung, die das Untersuchungsgebiet von Süden nach Norden durchfließt. Entsprechend der alpinen Lage sind die Wasserstände im Frühjahr zur Schneeschmelze sowie im Juni/Juli durch sommerliche Starkregen hoch. Außerhalb des flussbaulichen Ausbaus im Siedlungsgebiet von Garmisch-Partenkirchen zeigt sie ihren Charakter als Alpenfluss gemäß eine ausgeprägte Dynamik und ist als weitgehend naturnah zu bezeichnen. Ihre Gewässergüte liegt oberhalb von Garmisch-Partenkirchen bei I-II (gering belastet) und unterhalb bei II (mäßig belastet). Als weitere Fließgewässer kommen mehrere Gebirgsbäche vor, die hauptsächlich zur Zeit der Schneeschmelze Wasser führen und sich daher die meiste Zeit des Jahres als vegetationsarme Schotterrinnen darstellen. Sowohl nördlich als auch südlich von Garmisch-Partenkirchen sind Flächen im Loisachtal als Überschwemmungsgebiete amtlich festgelegt. Als Stillgewässer existieren ein Teich oberhalb der Siedlung an der Maximilianshöhe und der Schmölzer See, ein künstlicher Stauweiher, im Norden des Untersuchungsgebietes. Diese werden von Quellen gespeist. Zahlreiche naturnahe Quellen sind zu finden, die v. a. im nördlichen Untersuchungsgebiet entlang einer Linie - vom Sonnenbichl über den Westrand des Schmölzer Sees und entlang des Fußweges zum Pfleger See - die Grundlage der Hangquellmoore sind. Zum Teil, v. a. westlich des Sonnenbichl, treten auch gefasste Quellen auf, die als Trink- und Brauchwasser genutzt werden. Im Bereich Garmisch-Partenkirchen gibt es zwei rechtlich festgesetzte Trinkwasserschutzgebiete, wovon das südlichere bei Schmölz in das Untersuchungsgebiet hineinragt. Der Grundwasserspiegel variiert im Untersuchungsgebiet. Im Tal ist der Grundwasserstand in etwa auf dem Niveau der Loisach, am Berg steigt der Grundwasserspiegel ebenfalls mit an. Zu berücksichtigen sind weiter eventuell vorkommende Hangwasserbereiche.

Ackerbau wird im Untersuchungsgebiet aufgrund der klimatischen Bedingungen nicht betrieben. Die nicht mit Wald bestockten Flächen unterliegen größtenteils einer Grünlandnutzung mit Beweidung. Vor allem im Talbereich befinden sich extensiv genutzte Wirtschaftswiesen, die landschaftlich prägend sind. Der Nordwesten des Untersuchungsgebietes, der Berghang des Kramers, ist fast vollständig bewaldet. Die Waldflächen sind z. T. naturnah aufgebaut, nehmen mehrere Waldfunktionen nach Waldfunktionsplan wahr oder sind als Schutzwald ausgewiesen (Bodenschutz, Erholung, Gesamtökologie, Lawinenschutz, Verkehrsschutz, Wasserschutz). Die Wälder an den Hängen des Kramers werden vorwiegend plenterartig forstwirtschaftlich genutzt.

Dem Untersuchungsgebiet kommt hinsichtlich der Arten- und Lebensraumausstattung eine hohe bis sehr hohe naturschutzfachliche Bedeutung mit einer Vielzahl seltener oder gefährdeter Tieren und Pflanzen zu. Das Vorhaben liegt größtenteils innerhalb des Naturschutzgebietes „Ammergebirge“, dem FFH-Gebiet DE 8431-371 „Ammergebirge“, dem „Vogelschutzgebiet“ DE 8330-471 „Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“ und dem Landschaftsschutzgebiet „Loisachtal zwischen Schmölz und Griesen“. Es kommen zahlreiche Biotope wie Gewässer, Feuchtflächen, Gebüsche und Waldbestände im Bereich der Loisach, Quellbereiche und Feuchtflächen der Niedermoorbereiche, alpine Rasen, Magerrasen, Wälder und Gebüsche im Bereich des Kramer massivs vor. Im Untersuchungsgebiet befindet sich der Markt Garmisch-Partenkirchen sowie die Gemeinde Grainau. Die Bundesstraße B 23 verläuft durch den Ortskern von Garmisch-Partenkirchen und durchquert das Untersuchungsgebiet von Norden nach Südosten.

Es handelt sich vor allem um Wohnbauflächen des Marktes Garmisch-Partenkirchen mit eingestreuten Flächen für den Gemeinbedarf (z. B. Schulen, Kirchen), Sonderbauflächen (z. B. Hotels), gemischten Bauflächen und öffentlichen Grünflächen (z. B. Sportplätze, Parks). Daran schließen im Süden Sonderbauflächen für die US-Wohnbausiedlung an. Südlich der Loisach befinden sich Wohnbauflächen des Ortes Schmölz, ein kleinflächiges Gewerbegebiet sowie ein Campingplatz. Im Norden liegen die Wohnbauflächen des Ortes Burgrain sowie ein Golfplatz. Flächen mit Entwicklungspotential für die Gemeinden befinden sich vorrangig im Süden und Norden von Garmisch-Partenkirchen in Bereichen östlich der Loisach. Weitere Verkehrsflächen sind innerörtliche Straßen von Garmisch-Partenkirchen, das landwirtschaftliche Straßen- und Wegenetz sowie im Bereich des Kramermassivs die Wanderwege und Erschließungsstraßen zu den Erholungszielen. Das Gebiet wird als bedeutsame Erholungslandschaft sowohl für Tourismus als auch für Naherholung großflächig genutzt. Neben seiner noch weitgehend unbelasteten Lage, seiner landschaftlich reizvollen Ausstattung mit bewegtem Relief und einer Vielzahl natürlicher und naturnaher Strukturen sowie öffentlicher und privater Grünflächen, ist das Gebiet durch seine gute Ausstattung mit erholungsrelevanter Infrastruktur und "Sehenswürdigkeiten" für eine Erholungsnutzung besonders geeignet.

Nördlich von Garmisch-Partenkirchen und östlich der Loisach befindet sich eine Kläranlage. Eine Fläche zur Stromversorgung liegt ebenfalls östlich der Loisach auf Höhe der US-Wohnbausiedlung. Aktuell genutzte Abbaugelände sind nicht bekannt. Zwei ehemalige Steinbrüche liegen nördlich von Garmisch-Partenkirchen.

Im Norden des Untersuchungsgebietes liegen einige Baudenkmäler, v. a. im Ortsbereich von Garmisch-Partenkirchen, und zwei Bodendenkmäler (Burgruine „Werdenfels“, frühmittelalterliches Grab).

### 2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Die vollständige Vermeidung bau- und anlagebedingter Wirkungen der Straßenbaumaßnahme in der planfestgestellten Variante ist nicht möglich.

Verschiedene projektbedingte Auswirkungen des Straßenbauvorhabens werden durch folgende Maßnahmen vermieden:

- Vollständige Beseitigung aller Gehölze und Waldflächen im Bereich des Baufeldes in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison zum Schutz der gehölzwohnenden Vogelarten durch die Vermeidung der Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern und Eiern (Vermeidungsmaßnahme V1).
- Situierung des nördlichen Tunnelportales und den damit in Zusammenhang stehenden Bauwerken im Bereich eines aufgelassenen Steinbruches (Vermeidungsmaßnahme V2).
- Bau eines 3,6 km langen Tunnelbauwerkes (davon 3.522 m in bergmännischer Bauweise) zur Vermeidung von Eingriffen in trockene und feuchte Offenlandlebensräume sowie in zusammenhängenden Waldbestände (Vermeidungsmaßnahme V3).
- Vermeidung von Veränderungen im Bergwasserhaushalt mit schwerwiegenden Auswirkungen für ökologisch hochwertige Feuchtgebiete und deren Arteninventar (geschützter Landschaftsbestandteil „Hangquellmoor am Beginn der Pflegerseestraße“, Niedermoorgebiet am Schmölzer See) durch ein geeignetes Maßnahmenpaket, bestehend aus einer Intensivierung der wasserwirtschaftlichen Beweissicherung (wie z.B. Verkürzung der Messintervalle für die Beobachtung der Grundwassermessstellen; Vorausboreungen in hydrogeologisch sensiblen Zonen), Abdichtung durch diskretes oder flächenhaftes Injizieren der Wasserwegigkeit (Umfang je nach Art des Wasserzutritts) und im Bedarfsfall ein druckdichter Ausbau in Gebirgsabschnitten mit Grundwasserständen über Sohle < 50 m,



vgl. ILF Beratende Ingenieure „Hydrogeologischer Bericht“ v. 28.02.2007 (Vermeidungsmaßnahme V4).

Verschiedene projektbedingte Auswirkungen der Baumaßnahme werden im Wesentlichen durch folgende Maßnahmen (M1 - M 15) soweit wie möglich minimiert:

- Begrenzung des Arbeitsstreifens auf das mindest notwendige Maß (z.B. „Vor-Kopf-Bauweise“), um angrenzende Vegetationsbestände möglichst zu erhalten, insbesondere im Bereich von Biotopflächen sowie Gehölz- und Waldbeständen (Minimierungsmaßnahme M1).
- Minimierung der Neuversiegelung als auch der Beeinträchtigungen des Lebensraumes Loisach durch Bau des neuen Brückenbauwerkes in den bereits vorbelasteten Bereich direkt nördlich angrenzend an die bestehende Brücke unter deren Weiternutzung für den Verkehr in Richtung Farchant. Bei Eingriffen in den Lebensraum Loisach wird beim Baubetrieb auf umweltverträgliche Bedingungen wie z. B. die Verwendung von biologisch abbaubaren Hydraulikölen für die Baufahrzeuge und Betankung der Fahrzeuge außerhalb Wasser gefährdender Bereiche geachtet (Minimierungsmaßnahme M2).
- Eingriffe in den Lebensraum Loisach bei Verlegung des Flussufers werden sowohl durch die Durchführung der Maßnahme in ökologisch weniger bedenklichen Zeiten (Zeiten geringer Wasserführung) als auch durch die Berücksichtigung umweltverträglicher Bedingungen (Verwendung von biologisch abbaubaren Hydraulikölen für die Baufahrzeuge und Betankung der Fahrzeuge außerhalb Wasser gefährdender Bereiche) minimiert (Minimierungsmaßnahme M3).
- Minimierung von Eingriffen in den Lebensraum Loisach durch Errichtung von Gewässerschutzanlagen (Ölabscheider, Neutralisationsanlage etc.). Das während des Tunnelbaus beim Vortrieb anfallende Wasser wird vor der Einleitung in die Loisach über diese geführt. Die Gewässerschutzanlagen werden so dimensioniert, dass auch nach Inbetriebnahme des Tunnels die Tunnelabwässer über die Absetzbecken geleitet werden können (Minimierungsmaßnahme M4).
- Naturnahe Ausgestaltung des weiter nach Norden verlegten Bachlaufes beim Nordportal (Minimierungsmaßnahme M5).
- Anschluss des Lüfterbauwerkes an einen vorhandenen, unbefestigten Waldweg. Dieser Weg wird während der Baumaßnahme um drei Ausweichstellen verbreitert, die nach Abschluss der Bauphase wieder zurückgebaut werden. Auch als Pflegeweg wird der Weg nur als Schotterweg befestigt (Minimierungsmaßnahme M6).
- Maßnahmen zur Minimierung von Eingriffen in zusammenhängende Waldbestände als Lebensraum für wertgebende Vogelarten werden in Form geeigneter technischer Maßnahmen zur Schalldämpfung beim Betrieb des Lüfterbauwerkes und durch die Wahl des Standorts außerhalb von geschlossenen Waldflächen ergriffen. Zudem sollen die Baumaßnahmen für das Lüfterbauwerk vorrangig außerhalb brut- und nistrelevanter Zeiträume in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung durchgeführt werden (Minimierungsmaßnahme M7).
- Einbindung des Lüfterbauwerkes in die Landschaft und in das bestehende Gelände durch landschaftsgerechte Gestaltung zur Minimierung von Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Minimierungsmaßnahme M8).
- Verlegung der Wasserleitung zur Löschwasserversorgung im Bereich des Südportales unter Berücksichtigung des Bestandes auf der Ostseite der Straße im Straßenbankett (Minimierungsmaßnahme M9).

- Minimierung des Gefährdungspotentials (betriebsbedingtes Kollisionsrisiko) für streng geschützte Fledermausarten durch das Bepflanzen des Tunnelportales mit standortheimischen Bäumen und Sträuchern als Leiteinrichtungen (Minimierungsmaßnahme M10).
- Rückbau von bestehenden Straßenflächen zu Straßenbegleitflächen (im Bereich des Südportales) (Minimierungsmaßnahme M11).
- Verlegung des Grabens im Süden der Zufahrtsstraße zum Tierheim unter Offenhaltung des Gewässerverlaufes (Minimierungsmaßnahme M12).
- Entwässerung der Verkehrsflächen im Süden des Planungsgebietes über eine parallel zur Straße verlaufende flächige Sickermulde unter Einbeziehung der Böschung unter Verzicht auf den Bau eines Sickerbeckens (Minimierungsmaßnahme M13).
- Trassenführung unter Berücksichtigung des größtmöglichen Erhalts des naturschutzfachlich hochwertigen Feuchtkomplexes im Osten sowie der landschaftsbildprägenden Felswand auf Höhe der US-Wohnbausiedlung Breitenau, um die Eingriffe in diese beiden empfindlichen Bereiche auf ein Mindestmaß zu reduzieren (Minimierungsmaßnahme M14).
- Großzügige Dimensionierung bzgl. der Länge und Höhe der Brückenbauwerke an der Loisach, um die Durchgängigkeit des Fließgewässers für wertgebende Tierarten zu gewährleisten und das Risiko betriebsbedingter Kollisionen zu reduzieren (Minimierungsmaßnahme M15).

Bezüglich der Einzelheiten der Maßnahmen wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) und die Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 16) Bezug genommen.

#### 2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind grundsätzlich folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen der Planfeststellungsstrasse auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

Baubedingte Auswirkungen können sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponie von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen ergeben.

Verkehrsbedingte Auswirkungen können Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sein.

Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz, sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Intensität und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), z. T. lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (z. B. die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

Für das Gesamtvorhaben werden einschließlich Kramertunnel (4,8 ha) insgesamt rd. 23,4 ha Grund und Boden benötigt. Es werden davon ca. 3,4 ha Fläche für Straßentrasse und Tunnel mit Portalen und Zufahrt neu versiegelt bzw. 6,6 ha überbaut.

Es werden insgesamt ca. 3,91 ha Fläche vorübergehend für die Baumaßnahme (Arbeitsbereich, Baustraßen, temporäre Brücken und Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen) in Anspruch genommen.

Es werden zudem zur erforderlichen Kompensation der Eingriffe nach dem Naturschutzrecht ca. 21 ha Ausgleichs- und Ersatzflächen benötigt.

Im Folgenden werden die Auswirkungen der planfestgestellten Trasse hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter dargestellt. Bezüglich der Auswirkungen der übrigen noch näher untersuchten Planungsvarianten auf die Umwelt verweisen wir auf die vergleichenden Ausführungen zu den Planungsvarianten unter C.4.3.2 und die Unterlagen 1 und 16.

#### 2.1.4.1 Schutzgut Menschen

Die Betroffenheit des Menschen durch das Straßenbauvorhaben wird anhand der Auswirkungen auf die Erhaltung gesunder Lebensverhältnisse für Wohnqualität und Erholungseignung der Landschaft bewertet.

Ein anlagebedingter Verlust von Flächen mit Bedeutung für das Schutzgut Menschen findet bei der Plantrasse vorrangig durch die Überbauung von siedlungsnahem Freiraum mit hoher Bedeutung westlich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ statt. Ein direkter Flächenverlust von Wohnbebauung erfolgt nicht. Auswirkungen auf das Entwicklungspotential der Gemeinden Garmisch-Partenkirchen und Grainau sind nur auf kleiner Fläche und in den Randbereichen des US-Sondergebietes zu erwarten. Flächen mit optimalem Entwicklungspotential sind davon nicht betroffen.

Baubedingte Flächen- bzw. Funktionsverluste durch Überbauung oder Zerschneidung sind temporärer Art und können nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt und genutzt werden. Beeinträchtigungen durch baubedingten Lärm, Abgase oder andere Schadstoffe sind zwar ebenfalls temporärer Art, jedoch aufgrund des langen Zeitraumes und der Intensität (Materialtransport Tunnelbau) der Bauarbeiten als erheblich zu werten.

Baubedingte Erschütterungswirkungen durch den Tunnelbau und die damit verbundenen Auswirkungen sind aufgrund der Lage des Tunnels weitestgehend abseits von Siedlungen und aufgrund ihrer zeitlich begrenzten Wirkung als nicht erheblich zu werten (vgl. „Erschütterungstechnischer Bericht“ IC CONSULENTEN 2006).

Durch die betriebsbedingten Lärmimmissionen sind mehrere geschlossene Siedlungsgebiete sowie Einzelanwesen, insbesondere kleine Bereiche des im Süden des Untersuchungsgebietes südlich der Loisach gelegenen Ortsteiles Schmölz, mit Grenzwertüberschreitungen betroffen (vgl. C.4.3.4.1, Unterlagen 11.1 und 11.2 bzw. ILF BERATENDE INGENIEURE 2007/c: B23 neu Umfahrung Garmisch-Partenkirchen. Kramertunnel. Lärmisophonen). Wegen der gegebenen Vorbelastung sowie wegen der geplanten aktiven Lärmschutzeinrichtungen treten zusätzliche Belastungen im Verhältnis zu den Entlastungen nur in geringem Umfang auf. Berücksichtigt man zusätzlich die innerörtliche Entlastung der Siedlungsgebiete von Garmisch-

Partenkirchen durch Lärminderung, überwiegen die Entlastungswirkungen gegenüber der Neubelastung.

Etwaige betriebsbedingte Lärmimmissionen durch das Lüftergebäude des Kramer-tunnels sind aufgrund der zu berücksichtigenden Maßnahmen zur Schallminderung als nicht erheblich zu beurteilen. Für die Berechnung der Schallausbreitung an der Lüfterstation des Kramer-tunnels wurde die Öffnung der Luftkanäle als Flächen-schallquelle mit einem Schalleistungspegel  $LW = 70 \text{ dB(A)}$  angesetzt. Das Design der Ventilatoren und der Lüftungskaverne einschließlich Luftkanäle ist so ausgelegt, dass im Normalbetrieb der Wert für den Schalleistungspegel von  $70 \text{ dB(A)}$  an der Öffnung der Luftkanäle nicht überschritten wird. Im Brandfall liegt die Schallbelastung temporär höher. Der Brandfall ist ein außerordentliches Ereignis und daher für die Beurteilung nicht maßgebend (Ausbreitungsberechnung nach DIN 18005 Ge-  
werbe: 1987-05). Im Ergebnis zeigt sich, dass unterhalb der Öffnungen der Luftkanäle die Schallbelastung stark abnimmt. Die Öffnungen der Luftkanäle liegen in einer horizontalen Ebene auf Höhe  $826.7 \text{ m}$ , damit etwa  $20 \text{ m}$  über Gelände. Ab rund  $10 \text{ m}$  unterhalb der Ebene der Luftkanalöffnungen, also ca.  $10 \text{ m}$  über Gelände liegt die Schallbelastung bereits unter  $40 \text{ dB(A)}$ . Die größte Schallausbreitung in Folge der Lüfterstation tritt in einer horizontalen Ebene etwa  $4 \text{ m}$  über den Öffnungen der Luftkanäle auf. In diesem Horizont (Ebene auf Höhe  $831 \text{ m}$ ) ist ein Umkreis mit einem Radius von  $40 - 50 \text{ m}$  rund um den Luftkanalturm über  $40 \text{ dB(A)}$  belastet. In diesem Umkreis befinden sich weder Flächen mit Wohnfunktion noch bedeutende Flächen zur Erholung.

Auswirkungen auf die Erholungsnutzung werden durch den Verlust des Erlebniswertes von freier Landschaft gekennzeichnet. Bei der Bestimmung der Erholungsqualität wird dabei der potenzielle Erlebniswert von Natur und Landschaft ermittelt. Dabei spielen neben naturwissenschaftlichen Kriterien auch sozialwissenschaftliche und wahrnehmungspsychologische Momente eine wichtige Rolle. Eine neue betriebsbedingte Zerschneidung bzw. Trennung von bedeutenden Flächen für Freizeit und Erholung und einem damit einhergehenden Funktionsverlustes findet aufgrund der Lage der Trasse am Rande des Siedlungsgebietes nicht statt. Die Loisach wird zwar durch Brückenbauwerke überquert, bleibt aber weiterhin zu Freizeit Zwecken nutzbar. Der Verlust sowie die Beeinträchtigung von Flächen mit Freizeit- und Erholungsfunktion durch das planfestgestellte Bauvorhaben beziehen sich hauptsächlich auf das bestehende Wanderwegesystem.

Eine entwässernde Wirkung der Tunnelbaumaßnahme mit Folgen für benachbarte bzw. darüber liegende Feuchtgebiete, Moore (Schmölzer See) und dadurch eine Veränderung der Erholungslandschaft und etwaiger Quellen zur Trinkwasserversorgung durch den Bau und die Anlage des Tunnels, die über das Maß natürlicher Schwankungen hinausgeht, ist unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (C.2.1.3), insbesondere im Bereich Schmölzer See nicht zu erwarten.

#### 2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen und deren Lebensräume

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Strukturdiversität, Flächengröße, Repräsentativität im Naturraum, Artenvielfalt, dem Vorkommen gegenüber schwankenden Naturbedingungen empfindlicher Arten, der Regenerationsfähigkeit und Ersetzbarkeit. Darüber hinaus werden räumlich-funktionale tier-ökologische Zusammenhänge berücksichtigt und Vorbelastungen und Störungen erfasst. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt ergeben sich aus dem Verlust ihrer Lebensräume einerseits als auch durch Zer-

schneidungs-, Isolations- und Verinselungseffekte andererseits (bau- und anlagebedingte Wirkungen). Die betriebsbedingten Wirkungen ergeben sich aus Lärm-, Licht- und Schadstoffemissionen sowie Kollisionswirkungen. Die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt werden über den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Lebensräumen wertvoller Arten ermittelt.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Flächen und Arten ist vor allem auf die Beeinträchtigung störungsempfindlicher Arten hinzuweisen. Aufgrund der an die Topographie angepasste Trassierung und der Minimierungsmaßnahmen (Schutzwall, Lärmschutzwände, Tunnel) sind diese schon stark minimiert. Bei der Beeinträchtigung störungsempfindlicher Arten wurde von einem pauschalen 150 - 250 m-Korridor ausgegangen (vgl. Unterlagen 16).

Trotz der Untertunnelung der besonders sensiblen Bereiche sind immer noch wertvolle Biotope/Lebensräume von mittlerer und hoher Bedeutung durch die planfestgestellte Trasse betroffen (ca. 11,3 ha durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme, 2,9 ha durch betriebsbedingte Immissionen und mittelbare Beeinträchtigung störungsempfindlicher Arten auf 39,0 ha), die nur mittel- bis langfristig wiederherstellbar sind. Dies sind vor allem Feuchtlebensräume sowie naturnahe Waldbestände im gesamten Bereich der offenen Trassenführung im südlichen Untersuchungsgebiet. Die Feuchtstrukturen treten vorrangig entlang der Fließgewässer (Loisach) und in Senken wie unterhalb des Hangrückens westlich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ auf. Betroffene naturnahe Waldbestände befinden sich in den Hangbereichen und kleinflächig im Bereich der Tunnelportale sowie vereinzelt im Bereich der Zufahrt zum Lüftergebäude.

Es kommt zu einer bau-, betriebs- und anlagebedingten Zerschneidung der Loisach- aue als bedeutsamer Leitlinie für wertgebende Arten und dem kleinflächigen Verlust von Feuchtstrukturen in den Uferbereichen. Diese können durch die geplanten Brückenbauwerke und durch eine entsprechende Gestaltung der verbleibenden Uferbereiche minimiert werden. Jedoch ist nicht gewährleistet, dass alle Arten deren Lebensräume durch die Trasse zerschnitten werden entsprechende Leiteinrichtungen nutzen. Zudem kommt es vor allem bei bodengebundenen Arten zu Kollisionen. Hier verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen.

Weiter erfolgen erhebliche betriebs- und anlagebedingte Beeinträchtigungen durch Zerschneidung/Trennung von Lebensräumen und Wechsel- und Austauschbeziehungen von mittlerer und hoher Bedeutung im Hangbereich westlich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ sowie beim Nordportal durch die Zerschneidung des Hangfußes. In geringerer Ausdehnung sind Flächen betroffen, die aufgrund der langen Entwicklungszeit als nicht wiederherstellbar zu werten sind (z. B. verbrachte Streuwiese, Nasswiese, Sumpfwald, magere Felsstandorte, basenreicher Kiefernwald am Südportal, schmaler Auwaldbestand an der Loisach).

Zusätzliche Zerschneidungswirkungen durch baubedingte Beeinträchtigungen erfolgen nur zeitlich begrenzt durch den Materialabtransport beim Bau des Lüftergebäudes. Diese sind als nicht erheblich zu beurteilen. Bei den sonstigen baubedingten Beeinträchtigungen sind meist Flächen betroffen, die nach Beendigung der Baumaßnahme durch vom Betrieb der Straße hervorgerufene Störungen beeinträchtigt werden. Eine Beeinträchtigung von Lebensräumen durch baubedingte Erschütterungen erfolgt nur zeitlich beschränkt und wirkt vorrangig auf störungsempfindliche Arten. Da für diese genügend Rückzugsräume vorhanden sind, sind die Beeinträchtigungen als nicht erheblich zu beurteilen. Entsprechende Lebensräume können nach Beendigung der Baumaßnahme durch die Arten wieder genutzt werden.

Baubedingte Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase und Schadstoffe werden aufgrund ihrer zeitlichen Begrenzung und der Beanspruchung bereits vorbelasteter Gebiete (Siedlungsrandbereiche, Straßennahbereich) sowie der Nutzung zukünftiger Straßenflächen als nicht erheblich betrachtet. Eine bau- und anlagebedingte Entwässerungswirkung mit erheblichen Folgen für benachbarte bzw. darüber liegende Feuchtgebiete, Moore oder den Schmölder See durch den Kramertunnel ist unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, insbesondere dem hydrogeologischen Risikomanagement, auszuschließen (C.2.1.3).

Entlastungswirkungen sind zwar vorhanden, werden insgesamt aber als nicht erheblich bewertet, da die bestehende Straße kaum besonders wertvolle Lebensräume und Biotope tangiert bzw. die Flächen weiterhin durch ein Restverkehrsaufkommen belastet werden.

#### 2.1.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine wichtige Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Als wesentliche Folge der zu errichtenden Verkehrsflächen können ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss als Folge der Versiegelung, die Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung auftreten. Durch die Versiegelung wird in die Regelungsfunktionen, die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen des Bodens eingegriffen.

Trotz Berücksichtigung der oben aufgeführten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind die anlagebedingten Auswirkungen aufgrund von Versiegelung (2,1 ha) und Flächeninanspruchnahme (11,8 ha Überbauung, Verdichtung bzw. Umlagerung) von überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzten Böden durch die Trasse als erheblich zu beurteilen. Böden mit sehr hohem Bodenfunktionswert, wie z. B. nicht wieder herstellbare Hochmoorböden sind von der Baumaßnahme aber nicht betroffen. Beeinträchtigungen von Böden mit hoher Bedeutung (Standortpotential/Seltenheit) wie westlich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ erfolgen nur kleinflächig und meist „nur“ durch Überbauung (ca. 0,32 ha) und nicht durch Versiegelung (ca. 0,07 ha). Vorrangig betroffen sind Böden mit mittlerer Bedeutung. Hierbei handelt es sich meist um die zahlreich vorhandenen Waldböden mit mittlerer Lebensraumfunktion.

Ebenso sind die betriebsbedingten Auswirkungen auf den Boden durch die Emission von Kfz-Abgasen, Reifen- und Bremsabrieb, Schmiermittel, Streusalz, etc. über die Verfrachtung mit der Luft oder über das Straßenwasser als erheblich zu sehen, da vor allem im Nahbereich der Straße eine Überschreitung der Vorsorgewerte stattfindet. Der überwiegende Teil dieser Schadstoffe verbleibt im Nahbereich der Straßen.

Baubedingte Beeinträchtigungen durch Schadstoffe sind temporärer Art und unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als nicht erheblich zu beurteilen.

Durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen können die verloren gegangenen Bodenfunktionen in einem gewissen Umfang wiederhergestellt werden. Insgesamt werden ca. 0,85 ha bisherige Straßenfläche entsiegelt. Die vorhandenen Entlastungswirkungen werden aber als gering bewertet.

#### 2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung. Das Schutzgut Wasser wurde hinsichtlich der Betroffenheit von Oberflächengewässern und dem Grundwasser untersucht. Trotz Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen sind die flächig ermittelten Auswirkungen aufgrund von Versiegelung, Flächeninanspruchnahme und Beeinträchtigung von Oberflächengewässern durch die Trasse als erheblich zu beurteilen.

Eine bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme von Oberflächengewässern wird durch den Bau von Brückenbauwerken und Durchlässen vermieden. Eine Versiegelung von Flächen mit Retentionsvermögen mit sehr hoher Bedeutung findet ebenso nicht statt. Vorrangig werden Flächen mit mittlerer Bedeutung versiegelt. Eine Verringerung des Retentionsraumes durch Überbauung von Auen-/Überschwemmungsbereich findet nur kleinflächig durch die Anlage der Straßenböschung im Zuge der Erweiterung der Loisachbrücke am Tunnelnordportal (auf einer Fläche von ca. 0,18 ha) und kleinflächig im Süden im Bereich des Anschlusses an die bestehende B 23 (auf einer Fläche von ca. 0,02 ha) südlich der Loisach statt und kann durch flussbauliche Maßnahmen im Zuge der Uferverlegung der Loisach (Geländemodellierungen) ausgeglichen werden.

Eine Beeinträchtigung der Dynamik und Durchgängigkeit von Fließgewässern durch das Bauvorhaben wird mit Hilfe von ausreichend dimensionierten Brückenbauwerken bzw. Durchlässen verhindert, so dass erhebliche Beeinträchtigungen dadurch nicht verbleiben. Eine temporäre baubedingte Zerschneidung/Trennung der Durerlaine ist aufgrund der zeitlichen Begrenzung und einer Sicherung der Durchgängigkeit der Durerlaine durch geeignete technische Maßnahmen als nicht erheblich zu werten. Nach Verwirklichung des Vorhabens kann der Verlauf der Durerlaine an selbigem Ort wiederhergestellt werden.

Unter Berücksichtigung des oberflächennahen Verlaufes unter Verzicht auf größere Einschnittsböschungen im Grundwasserbereich (Umfeld der Loisach) und aufgrund der geringen Dimension der Rad- und Fußwegunterführung am Nordportal mit Grundwasserwanne ist bei der Plantrasse eine bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen der vermutlich hoch anstehenden Grundwasserströme als nicht erheblich zu werten. Bau- und anlagebedingte Änderungen im Grundwasserhaushalt und dadurch bedingte Veränderungen der Quellschüttungen und der von diesen Quellen gespeisten Oberflächengewässer vor allem im Umfeld des Schmölder Sees sowie des geschützten Landschaftsbestandteiles am Sonnenbichl sind durch den Bau des Kramertunnels unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (M1.1 - M 1.3) als nicht erheblich anzusehen.

Während des Betriebes werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickerungsanlagen bzw. gelangen in Vorfluter. Betriebsbedingte Auswirkungen der Trasse durch Schadstoffe auf das Grundwasser sind als nicht erheblich zu beurteilen. Schutzplanken an sensiblen Bereichen, eine geregelte Entwässerung sowie der über dem Grundwasserkörper liegende Boden als Puffer sorgen dafür, dass die Gefahr der Beeinträchtigung von Grundwasser durch Schadstoffe auf ein Minimum reduziert wird. Eine baubedingte Beeinträchtigung von Oberflächen- und Grundwasser, insbesondere im Bereich Loisach, durch Schadstoffe (Betriebsstoffe) ist auf-

grund der zeitlichen Begrenzung und der entsprechenden Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen als nicht erheblich einzustufen.

Beeinträchtigungen von Quellen durch baubedingte Erschütterungen beim Tunnelbau sind unter Berücksichtigung der entsprechenden Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen ebenfalls nicht zu erwarten (vgl. Erschütterungstechnischer Bericht“ IC CONSULENTEN 2006).

Die vorhandenen Entlastungswirkungen sind als gering zu bewerten, da die Oberflächengewässer sowie das Grundwasser weiterhin durch ein Restverkehrsaufkommen auf den bestehenden Straßen belastet werden. Die Entsiegelung von Flächen findet unerheblichem nur in für die Grundwasserneubildung sehr geringem Ausmaße statt.

#### 2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend im gasförmigen, z. T. auch im festen Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Blei, Staub und Ruß. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie meteorologische Bedingungen, fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topografie und Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen ergeben, dass Schadstoffkonzentrationen mit zunehmender Entfernung zum Fahrbahnbereich abnehmen (vgl. C.4.3.4.3 bzw. ILF BERATENDE INGENIEURE (2007/a): B 23 neu Umfahrung Garmisch-Partenkirchen. Kramertunnel. Lufthygienische Untersuchungen. Stand 25.01.2007).

Wichtige Kaltluftbahnen von Bedeutung für den Luftaustausch im Untersuchungsgebiet sind neben der Loisach vor allem die Ackerlaine, die Durerlaine und das Tal auf dem Standortübungsplatz. Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen gehen von der Versiegelung von Kaltluftproduktionsflächen sowie vom Verlust von klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsflächen aus. Eine geringfügige bau- und anlagebedingte Behinderung des Abflusses von Kaltluft und belasteter Luft erfolgt durch die Zerschneidungswirkung ausgehend von Brückenbauwerken. Diese Behinderung erfolgt im kompletten Bereich der Baumaßnahme. Im Norden sind vorrangig Loisach sowie ein Bachlauf am Nordportal betroffen. Beim Südportal erfolgt zusätzlich durch die offene Bauweise eine temporäre Beeinträchtigung der Durerlaine. Durch die Straße und die damit verbundenen Bauwerke sind aufgrund der relativ großen Brückenweiten aber keine erheblichen Beeinträchtigungen von Frischluftabflüssen, Kaltluftbildungen und -abflüssen zu erwarten. Der Straßenverkehr wird eine dauerhafte Beeinträchtigung der Luftqualität im Nahbereich der Straßen verursachen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Frischluftbahnen mit Bedeutung für Siedlungsflächen sind jedoch nicht erkennbar. Es kommt lediglich im Bereich der offenen Trassenführung zur Versiegelung und Überbauung von klimawirksamen Flächen mit geringer bis mittlerer Bedeutung. Der Bereich der Durerlaine wird nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in seinen ursprünglichen Zustand versetzt. Eine erhebliche dauerhafte Veränderung von Kaltluftabflüssen ist nicht zu erwarten. Durch die Anreicherung und Konzentration in bestimmten Flächen entstehen örtliche Belastungen im Außenbereich.



Hinsichtlich betriebsbedingter Beeinträchtigungen erfolgt durch das Bauvorhaben keine wesentliche Änderung. Ein deutlicher Anstieg des Verkehrsaufkommens aufgrund der Baumaßnahme ist nicht zu erwarten. Entsprechende Grenzwerte werden nicht überschritten (C.4.3.4.2). Während der Bauphase werden vorübergehende, nicht erhebliche Beeinträchtigungen der Luftqualität durch die Emissionen der Baufahrzeuge sowie durch Staubemissionen entstehen, allerdings wirken diese nur auf begrenzte Zeit und sind deshalb als nicht erheblich anzusehen. Es wird mit hoher Wahrscheinlichkeit nach der lufthygienischen Untersuchung 2007 durch das Büro ILF Beratende Ingenieure zu keiner anhaltenden Grenzwertüberschreitung von Abgasen kommen.

Es erfolgt eine Verlagerung der betriebsbedingten Schadstoffemittenten aus der Ortschaft hinaus und daher kommt es zu einer Entlastung der Siedlungsräume. Die Entlastungswirkungen werden aber insgesamt als gering bewertet, da das Schutzgut Luft und Klima weiterhin durch ein Restverkehrsaufkommen auf den bestehenden Straßen belastet wird. Die Entsiegelung von Flächen findet nur in sehr geringem Ausmaße statt.

#### 2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: Dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung, Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen, Unterbrechung von Sichtbeziehungen zu optisch wirksamen Leitpunkten.

Trotz Berücksichtigung der oben aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen sind die bau- und anlagebedingten Auswirkungen (Veränderung der Geländemorphologie, Verlust von Reliefformen) durch die planfestgestellte Trasse als erheblich zu beurteilen. Aufgrund der stark bewegten Landschaft und der hohen Bedeutung für das Landschaftsbild sind aber aufgrund der bestandsorientierten Planung und der Untertunnelung der sensibelsten Bereiche nur kleinflächig Bereiche von hoher Bedeutung durch die planfestgestellte Trasse betroffen. Diese befinden sich vor allem im exponierten Hangbereich nordwestlich der US-Wohnbausiedlung und im Umfeld der Loisachau im Süden des Untersuchungsgebietes. Vorwiegend werden Flächen und Strukturen mit mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild durch die offene Trassenführung beansprucht.

Die Zerschneidung/Trennung von Flächen mit Bedeutung für die Landschaftsbildqualität ist unter Berücksichtigung der entsprechenden Neugestaltung des Landschaftsraumes und aufgrund der bestandsorientierten Trassierung in vorbelasteten Bereichen (Siedlungsgebiet, Verkehrsflächen, Tierheim) als nicht erheblich anzusehen. Eine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft mit hoher bis sehr hoher Bedeutung bzw. Naturraumeinheiten auf langer Strecke erfolgt aufgrund des Tunnels nicht. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch zusätzliche technische Bauwerke wird unter Berücksichtigung von Minimierungsmaßnahmen (Einbindung in die Landschaft durch Gehölzpflanzung) als nicht erheblich gewertet. Durch die der Topographie angepasste Situierung der Bauwerke (z. B. die ebenerdigen Loisachbrücken, teils bestehend, das Nordportal in bestehendem Steinbruch) können erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden. Das Landschaftsbild kann neu gestaltet werden. Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Bau des Lüfterbauwerkes entstehen aufgrund der Situierung in bestehender Waldlichtung und aufgrund einer entsprechenden landschaftsgerechten Gestaltung nicht.

#### 2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziele sind der Erhalt von Baudenkmälern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie der Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft und sonstiger Sachgüter wie die im Untersuchungsgebiet vorkommende Infrastruktur und die Land- und Forstwirtschaft. Es kann festgestellt werden, dass Baudenkmäler, Ensembles und bekannte Bodendenkmäler durch die planfestgestellte Trasse nicht beeinträchtigt werden.

Aufgrund der nur bedingt nutzbaren Flächen für die Land- und Forstwirtschaft sind die Projektauswirkungen auf hochwertige Flächen allenfalls kleinflächig vorhanden. Vorwiegend sind Flächen mit mittlerer Bedeutung (bestehende Waldflächen) und sehr geringer Bedeutung (Landwirtschaft) betroffen. Die baubedingte Beeinträchtigung von Flächen mit Bedeutung für Land- und Forstwirtschaft durch Schadstoffe wird unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen aufgrund ihrer zeitlichen und örtlichen Begrenzung als nicht erheblich beurteilt. Die beanspruchten Flächen der technischen Infrastruktur/gewerbliche Nutzung können wiederhergestellt werden. Betroffen sind hierbei Randflächen des Sondergebietes der „US-Wohnbausiedlung“ sowie das untergeordnete Wegenetz. Die wegen der Baumaßnahme notwendige Verlegung von wichtigen Ver- und Entsorgungsanlagen (Strom-, Fernwärme-, Gasleitung) im Norden und Süden des Untersuchungsgebietes wird unter Berücksichtigung etwaiger Folgemaßnahmen für angrenzende Bereiche als erheblich bewertet.

Bau- und anlagebedingte Veränderung von Standortbedingungen beim Tunnelbau sind aus selbigen Gründen wie in den Schutzgütern vorher unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als nicht erheblich zu werten.

Die Entlastungswirkungen sind insgesamt als gering zu werten, da mögliche Bau- oder Kulturdenkmäler entlang der B 23 (alt) weiterhin durch ein Restverkehrsaufkommen auf den bestehenden Straßen belastet werden. Die Entsiegelung von Flächen findet nur in sehr geringem Ausmaße statt. Diese Flächen sind aufgrund ihrer Lage und Größe nicht wieder land- oder forstwirtschaftlich nutzbar. An der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung entlang der alten B 23 wird sich nichts Wesentliches ändern.

#### 2.1.4.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern wurden bei der Auswahl der einzelnen Untersuchungsgegenstände soweit wie möglich einbezogen. Zur Vereinfachung und zur Beschränkung auf wesentliche Auswirkungen wurden zusätzlich Wechselwirkungen innerhalb von Ökosystemen heraus erfasst. Wir verweisen insofern auf die Ausführungen in der Unterlage 16. Durch Minimierungsmaßnahmen für einzelne Schutzgüter können Wirkungen auf andere Schutzgüter verlagert werden. So kommt es beispielsweise aufgrund der Lage der planfestgestellten Trassenführung mit begleitendem Schutzwall am Rande der „Feuchtstandorte westlich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ zur bau-, anlage- und betriebsbedingten Zerschneidung/Trennung des Ökosystems. Wechselbeziehungen zu den westlich angrenzenden Wald- und Feuchtflächen werden stark eingeschränkt. Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm, Licht, Abgase oder Schadstoffe auf das Ökosystem werden jedoch durch den Schutzwall minimiert.

### 2.1.5 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Satz 1 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677). Denkbare Varianten im Norden bis zum Südportal des Kramertunnels bzw. vom Südportal bis zum US-Gelände in der Breitenau, die eindeutig sehr hohe Eingriffe für alle relevanten Belange nach sich ziehen oder sich als nicht umsetzbar und kostenintensiv darstellten bzw. keine nennenswerten Entlastungen erzielten, wurden im Rahmen des langjährigen Planungsprozesses bereits ausgesondert, so dass in der Umweltverträglichkeitsstudie nur noch vier Varianten (A-Linie = Planfeststellungslinie, G-Linie, VE-Linie, Variante zur VE-Linie) im Bereich des offenen Trassenverlaufs südlich des Kramertunnels bis zum Anschluss an die bestehende B 23 näher untersucht wurden. Wir haben uns darüber hinaus mit weiteren im Anhörungsverfahren vorgebrachten Trassenvarianten und Ausführungsvarianten auseinandergesetzt, z. B. mit der vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. vorgeschlagenen sog. BN-Linie. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses zur Abwägung der Trassenvarianten unter C.4.3.2 bzw. in den Unterlagen 1 und 16 wird verwiesen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass aufgrund der topographischen Lage Garmisch-Partenkirchens im Loisachtal zwischen Wank im Osten, Kramer im Westen und dem Wettersteingebirge mit der Alpspitze und Zugspitze im Süden eine Verlegung der in südwestlicher Richtung verlaufenden B 23, unabhängig bei welcher Variante, über weite Strecken nur im Tunnel möglich ist, zumal die Bebauung jeweils unmittelbar bis an den Fuß der Berge heranrückt. Vom nordöstlichen Anschluss an das bestehende Straßennetz mit Nordportal des Kramertunnels, Kramertunnel mit Lüfterbauwerk und südliches Tunnelportal existieren aber keine weiteren vorzugswürdigen Varianten, die sich aufdrängen mussten.

## 2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauswirkungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauswirkungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoprüfung anhand einer in der UVS gewählten fünfstufigen ordinalen Skala mit den Begriffen

sehr gering, gering, mittel, hoch, sehr hoch.

Bei Zuweisung der Wertstufe "sehr hoch" sind erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes bzw. der Funktion zu erwarten, für die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen von besonderer Wichtigkeit sind. Im Falle "hoher" Risiken können auch nach erfolgtem Ausgleich eines Eingriffs - zumindest vorübergehend - Beeinträchtigungen geringer bis mäßiger Art verbleiben. Bei "mittlerem" bzw. "geringem" ökologischen Risiko ist in der Regel die Ausgleichbarkeit einer Beeinträchtigung gewährleistet. Teilweise wurden auch Zwischenstufen vergeben.

Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf die Untersuchung der Umweltauswirkungen in der Unterlage 16, Ziff. 2.4 S. 25ff und Ziff. 4.4.9, S. 84, verwiesen. Im Verfahren erhobene Bedenken, dass die vom Vorhabensträger vorgelegten Planunterlagen zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht den Vorgaben des UVPG entsprechen, werden hiermit zurückgewiesen. Die vom Bauamt erstellten Unterlagen entsprechen in Form und Inhalt den einschlägigen Rechtsvorschriften, insbesondere den „Hinweisen zu den Unterlagen gemäß § 6 UVPG für Bundesfernstraßen“. Die Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Neuere Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes (Bundesnaturschutzgesetz, FFH - Richtlinie etc.) wurden bei der Überarbeitung der umweltfachlichen Planungen in vollem Umfang berücksichtigt. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Insgesamt ergeben sich durch die planfestgestellten Vorhaben folgende Schwerpunkte der Umweltauswirkungen:

Die bisherige schutzgutbezogene Wertung zeigt, dass sich die Eingriffe durch die Plantrasse aufgrund der umfangreichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Kramertunnel, bestandsorientierte Trassierung, Schutzwall, Lärmschutz, Brückenbauwerke, etc.) vorrangig auf Bereiche mit mittlerer Bedeutung und in geringerem Ausmaß auch auf Bereiche mit hoher Bedeutung, vor allem bei den Schutzgütern Menschen und Tiere und Pflanzen beziehen. Nur kleinflächig werden Bereiche mit sehr hoher Wertigkeit der Schutzgüter bezogen auf den sehr sensiblen Raum betroffen. Außerdem erfolgt die Trassierung zumeist in vorbelasteten Bereichen (B 23(alt), Ausflugsverkehr, Vorbelastungen durch Tierheim, Siedlungsrandbereiche).

Beim Schutzgut Mensch sind bau- und betriebsbedingte Lärm- und Abgasimmissionen oder Schadstoffe auf Flächen mit Bedeutung für Wohnen und Freizeit unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Minimierungsmaßnahmen und Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der 16. BImSchV und der zeitlichen Begrenzung der Auswirkungen als nicht erheblich zu werten. Das Fuß- und Radwegenetz wird wieder hergestellt. Bau- und anlagebedingte Veränderung der Standortbedingungen (entwässernde Wirkung mit Folgen für benachbarte bzw. darüber liegende Feuchtgebiete und Moore bzw. Quellen) werden, wie auch bei den anderen davon betroffenen Schutzgütern unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als nicht erheblich beurteilt.

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen sind trotz Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen auch Biotop/Lebensräume betroffen, die nur mittel- bis langfristig wiederherstellbar sind. Es handelt sich hierbei vorrangig um feuchte und trockene naturnahe Gehölzstrukturen mit eingelagerten Offenlandstrukturen mit hoher und mittlerer Bedeutung. Der Verlust der ökologischen Funktionen der meisten Flächen und eine Beeinträchtigung wertgebender Tierarten ist im Rahmen eines entsprechenden Ausgleichskonzeptes als, wenn teilweise auch langfristig gesehen, wiederherstellbar anzusehen. In geringer Ausdehnung sind Flächen betroffen, die aufgrund der langen Entwicklungszeit als nicht wiederherstellbar zu werten sind und durch entsprechende Ersatzmaßnahmen kompensiert werden müssen. Für die Loissachquerungen wurde eine entsprechende Dimensionierung der Brücken gewählt, so dass die Durchgängigkeit dieser bedeutsamen Entwicklungsachse bedingt gewährleistet bleibt. Beein-

trächtigungen der ökologischen Funktionsbeziehungen (Zerschneidungseffekte) können durch Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen reduziert werden. Auch mit Hilfe einer entsprechenden Gestaltung der Straßenebenenflächen (z. B. bepflanzter Schutzwall zur US-Wohnbausiedlung zur Lenkung der vorkommenden Fledermausarten) können Beeinträchtigungen auf Funktionsbeziehungen und Wechsel- und Austauschbeziehungen vermieden bzw. minimiert werden. Ausgleichsflächen werden so angelegt, dass beidseitig der Trasse in sich funktionsfähige Lebensraumkomplexe (Sommer- und Winterhabitate etc.) und neue Leitlinien entstehen. Die Böschungs- und anfallenden Zwickelflächen können bei entsprechender Gestaltung bedingt wieder Biotopfunktionen übernehmen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Eingriffe in das Schutzgut Boden langfristig durch entsprechende aufwertende Maßnahmen wie etwa durch Waldumbau oder Nutzungsextensivierung ausgeglichen werden können.

Beim Schutzgut Wasser können negative Auswirkungen auf den Landschaftswasserhaushalt durch Versiegelung durch Maßnahmen zur Verbesserung der Retentionsvermögen des Bodens im Gebiet (z. B. Aufforstung und Entwicklung naturnaher Wälder) verringert und ausgeglichen werden. Der Verlust von Retentionsraum durch Überbauungen durch entsprechende Geländemodellierungen und ausreichend große Durchlässe bzw. Brücken auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Beim Schutzgut Luft und Klima kann der Verlust von klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktionen durch Schaffung und Optimierung von klimawirksamen Flächen im Rahmen des planfestgestellten Ausgleichskonzeptes ausgeglichen werden. Der Verlust und Funktionsverlust von Kaltluftproduktionsflächen kann in einem gewissen Umfang durch eine entsprechende Entsiegelung ausgeglichen werden.

Beim Schutzgut Landschaft kann der Verlust von landschaftsbildprägenden Gehölzen ebenso wie die Beeinträchtigung benachbarter Flächen z. B. durch Abpflanzen oder die Anlage eines Waldmantels ausgeglichen werden. Die Beeinträchtigung von Landschaftsbildqualität und Erholungseignung lässt sich durch entsprechende Eingrünungsmaßnahmen zwar minimieren, aber trotzdem wird eine Neugestaltung der Landschaft erforderlich.

Bei den Schutzgütern Kultur- und sonstige Sachgüter besteht kein Ausgleichserfordernis. Verbindungen wie Leitungstrassen, Straßen und Wege müssen durch den Bauträger wieder hergestellt werden.

Eingriffe führen zu qualitativen Veränderungen, die aber durch das vorliegende Ausgleichskonzept abgemildert werden können. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen. Beeinträchtigungen durch bau- und betriebsbedingte Lärm-, Licht-, Abgasimmissionen, Schadstoffe entstehen vor allem auf das Schutzgut Tiere/Pflanzen und Wasser durch den Verkehr. Allerdings ist das Gebiet durch die bestehende B 23 als vorbelastet zu werten. Durch die ausreichend dimensionierten Brückenbauwerke über die Loisach sind Austausch- und Wechselbeziehungen von Arten weiter bedingt möglich. Die bestehende Wasserdynamik der Loisach bleibt ebenso erhalten wie ihre Funktion als Kaltluftabflussbahn.

Ingesamt ist daher im Ergebnis festzustellen, dass sich die Umweltbeeinträchtigungen, die durch die planfestgestellte Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel verursacht werden, in einem vertretbaren Rahmen bewegen und dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen.

### 3. Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG

Ausgangspunkt der Überprüfung ist Art. 13c Abs.2 BayNatSchG, wonach Projekte einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen unzulässig sind, wenn sie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können.

Mit dieser Vorschrift hat der Freistaat Bayern die Regelung des Art. 6 Abs. 3 Satz 2 der FFH-RL über die Zulassung von Projekten in nationales Recht umgesetzt. Die Zulassungsentscheidung darf nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL nur erlassen werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Das BVerwG hat im Urteil vom 17.01.2007 (Az. 9 A 20.05 „Westumfahrung Halle“, Leitsatz 2 – juris) nicht beanstandet, wenn im nationalen Recht die Zulassungsschwelle der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL) unter Rückgriff auf die Prüfschwelle der Vorprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) mit dem Begriff der „erheblichen Beeinträchtigung“ definiert wird. Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (BVerwG, aaO, Leitsatz 3). An die Zulassungsentscheidung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02 – juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Prüfmaßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt. Das BVerwG hat in seiner „Halle-Entscheidung“ hierzu konkretisiert, dass solche vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Projektauswirkungen nur dann ausgeräumt werden können, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Gegenbeweis geführt werden kann, der die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt und alle wissenschaftlichen Mittel und Quellen ausschöpft (BVerwG, aaO, Leitsatz 10). Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Eine Projektgenehmigung kann in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits im Rahmen einer Vorprüfung anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt FFH-Gebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich beeinträchtigt oder
- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (Art. 49a Abs. 2, 49 BayNatSchG) dennoch zugelassen werden kann.

Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die Erhaltungsziele sind der Gebietsmeldung (dem Standard-Datenbogen) zu entnehmen, weil das betroffene FFH-Gebiet noch nicht nach dem bayerischen Naturschutzrecht zu einem Schutzgebiet erklärt worden ist. Geeignetes Bewertungskriterium mit Blick auf die Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebiets

stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten dar. Wenn – auch ggf. unter Berücksichtigung von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen – gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle (BVerwG, aaO, Leitsätze 14, 3, 5). Die EU-Kommission führt in ihren Leitlinien zur Frage der Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets „als solchem“ aus (Natura 2000 – Gebietsmanagement: Die Vorgaben des Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, 4.6.3): „Die Beeinträchtigung eines Gebietes als solches bezieht sich auf dessen ökologische Funktionen. Die Entscheidung, ob eine Beeinträchtigung vorliegt, sollte sich auf die für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele konzentrieren und auf diese beschränkt bleiben“.).

Vom Schutz der FFH-Gebiete zu unterscheiden ist der allgemeine Artenschutz nach Art. 12 ff. FFH-RL, der jedoch nicht im Rahmen des Art. 6 FFH-RL relevant ist. Auf die Ausführungen unter C.4.3.5.4 (Artenschutz) wird verwiesen.

Auf die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit (Unterlagen 17.1 und 17.2) wird verwiesen.

### 3.1 FFH-Gebiet DE8330301 „Ammergebirge“

#### 3.1.1 Beschreibung des Gebiets und der maßgeblichen Bestandteile

Das in die Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung für die alpine biogeografische Region aufgenommene FFH-Gebiet DE8330301 „Ammergebirge“ stellt mit einer Flächengröße von 27.528 ha eines der größten und bedeutendsten FFH-Gebiete der bayerischen Alpen dar. Es liegt zwischen Schwangau im Westen, Oberammergau im Norden und Garmisch im Osten, im Landkreis Garmisch-Partenkirchen, Regierungsbezirk Oberbayern und Landkreis Ostallgäu, Regierungsbezirk Schwaben. Es erstreckt sich in Höhenlagen zwischen 665 m und 2.173 m ü. NN von der montanen Stufe bis in die alpinen Regionen der nördlichen Kalkalpen. Bis auf kleinere Gebietsanteile im Nordwesten ist es flächengleich mit dem SPA-Gebiet DE 8330-471 „Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“. Das Schutzgebiet umfasst großflächig zusammenhängende Waldflächen (teils naturnahe Laub, Misch- oder Nadelwälder, teils naturferne Nadelholzforste), alpine Hochgebirgsrasen und Felskomplexe, Gebüsch-, Heide- und Magerrasenformationen sowie bedeutsame Moore unterschiedlicher Ausprägung in der kalkalpinen und Flyschzone der Bayerischen Alpen. Im Süden ist die naturnahe Wildflusslandschaft der Loisach, im Norden bzw. Nordwesten die des Halblechs und der Liner (Quellzufluss zur Ammer) in das Schutzgebiet integriert. Kleinflächig sind Quellkomplexe und vereinzelt Stillgewässer sowie einige größere und zahlreiche kleinere, mehr oder weniger dauerhaft wasserführende naturnahe Bachläufe („Wildbäche“) im Schutzgebiet zu finden.

Das FFH-Gebiet wird in weiten Teilen von natürlichen Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-RL geprägt. Dabei finden sich sowohl Lebensraumtypen, die in hohem Maß von bestandsprägenden Nutzungen abhängig sind, als auch Lebensraumtypen, die weitgehend unabhängig von Nutzungen sind. In der Gesamtbewertung laut Standarddatenbogen besitzt das Schutzgebiet überwiegend zumindest hohe Bedeutung für den Erhalt der natürlichen Lebensraumtypen bezogen auf Deutschland. Für die Arten von gemeinschaftlicher Bedeutung ist das Schutzgebiet für die meisten Arten überwiegend von mindestens guter Wertigkeit für den Erhalt bezogen auf Deutschland.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich laut aktuellem Standarddatenbogen Lebensraumtypen (LRT) von gemeinschaftlichem Interesse gem. Anhang I FFH-RL:

- Alpine und subalpine Kalkrasen (EU-Code:6170)
- Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien Festuco-Brometalia, besonders Bestände mit bemerkenswerten Orchideen (Prioritärer Lebensraumtyp, EU-Code:6210)
- Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden Molinion caeruleae (EU-Code:6410)
- Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe (EU-Code:6430)
- Kalkreiche Niedermoore (EU-Code:7230)
- Kalk- und Kalkschieferschutthalden der montanen bis alpinen Stufe Thlaspietea rotundifolii (EU-Code:8120)
- Waldmeister-Buchenwald Asperulo-Fagetum (EU-Code:9130)
- Mitteleuropäischer Orchideen-Kalk-Buchenwald Cephalanthero-Fagion (EU-Code:9150)
- Schlucht- und Hangmischwälder Tilio-Acerion (Prioritärer Lebensraumtyp, EU-Code:9180)
- Kalkfelsen mit Felsspaltvegetation (EU-Code:8210)

Im Untersuchungsgebiet befinden sich laut aktuellem Standarddatenbogen ferner folgende Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse gem. Anhang II FFH-RL:

- Großes Mausohr *Myotis myotis* (EU-Code:1324)
- Mopsfledermaus *Barbastella barbastellus* (EU-Code:1308)
- Gelbbauchunke *Bombina variegata* (EU-Code:1193)
- Koppe *Cottus gobio* (EU-Code:1163)
- Alpenbock *Rosalia alpina* (prioritäre Art, EU-Code:1087)
- Schmale Windelschnecke *Vertigo angustior* (EU-Code:1014)
- Frauenschuh *Cypripedium calceolus* (EU-Code:1902)
- Grünes Besenmoos *Dicranum viride* (EU-Code:1381)
- Grünes Koboldmoos *Buxbaumia viridis* (EU-Code:1386)
- Rudolphs Trompetenmoos *Tayloria rudolphiana* (EU-Code:1399)

### 3.1.2 Erhaltungsziele

Die Erhaltungsziele spielen die zentrale Rolle für die Beurteilung der von einem Projekt ausgehenden Beeinträchtigungen. Nach Art. 49a Abs. 1 BayNatSchG erfordern Projekte, die ein Gebiet erheblich beeinträchtigen könnten, eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die für die FFH-Verträglichkeitsprüfung maßgebenden Erhaltungsziele sind dem Standard-Datenbogen zu entnehmen, solange das betreffende FFH-Gebiet – wie hier – noch nicht als nationales Schutzgebiet ausgewiesen worden ist. Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet sind die Erhaltung bzw. Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands der in dem Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL (Art. 2 Abs. 2 der FFH-RL, § 10 Abs. 1 Nr. 9a BNatSchG). Der Erhaltungszustand eines Lebensraums ist nach Art. 1e der FFH-RL als günstig einzustufen, wenn

- sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen und
- die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden und



- der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten im Sinne des Buchstabens i günstig ist.

Nach Art. 1i der FFH-RL ist der Erhaltungszustand einer Art als günstig einzustufen, wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird, und
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

Um den Umgang mit den Erhaltungszielen in der Verwaltungspraxis zu konkretisieren, wurden durch die Naturschutzbehörden Kriterien entwickelt, anhand derer die Beeinträchtigung der Erhaltungsziele untersucht werden können. Diese gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele stellen Aussagen zur genaueren naturschutzfachlichen Interpretation der durch den Standard-Datenbogen vorgegebenen Erhaltungsziele dar. Die abgestimmte Entwurfsversion (Stand 20.11.2006) der im Folgenden als „konkretisierte Erhaltungsziele“ bezeichneten Prüfkriterien ist nachfolgend aufgeführt:

1. Erhaltung des Ammergebirges als störungsarmen, strukturreichen Gebirgsstock mit hoher Lebensraum- und Artendichte insbesondere an Relikten. Erhalt der Lebensbedingungen der wertbestimmenden Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensgemeinschaften.
2. Erhaltung der temporär wasserführenden Karstseen der Turloughs insbesondere des Scheinbergkessels und des natürlichen Grund- und Karstwasserhaushalts.
3. Erhaltung der alpinen Flüsse mit krautiger Ufervegetation und mit Ufergehölzen von *Salix eleagnos* und *Myricaria germanica*, insbesondere von Linder und Loischach mit ihren Seitengewässern. Erhaltung der oligosaprobien Wasserqualität und der technisch unverbauten bzw. weitgehend unverbauten Abschnitte.
4. Erhalt der gewässertypischen Abfluss- und Geschiebedynamik sowie der natürlichen Gewässerbett- und Auendynamik mit Uferanbrüchen und Sedimentbänken. Erhalt der Durchgängigkeit der Fließgewässer und ihrer charakteristischen Arten. Gewährleistung der auetypischen Grundwasserstandsschwankungen.
5. Erhaltung der Buschvegetation mit *Pinus mugo* und *Rhododendron hirsutum* und der alpinen Heiden; Erhalt ihrer Ungestörtheit, Unzerschnittenheit und natürlichen Dynamik.
6. Erhaltung des boreo-alpinen Graslandes auf Silikatsubstraten und der alpinen und subalpinen Kalkrasen; Erhalt der natürlichen, biotopprägenden Dynamik; Erhaltung der gehölzarmen nutzungsgeprägten Bereiche.
7. Erhalt der Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, der naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien mit bemerkenswerten Orchideen (prioritär) und der extensiven Berg-Mähwiesen. Erhaltung des Wasser- und Nährstoffhaushalts und des Offenlandcharakters.
8. Erhaltung der subalpinen Hochstaudenfluren mit ihrem Wasserhaushalt und ihrer natürlichen Vegetationsstruktur.
9. Erhaltung der lebenden Hochmoore, Torfmoor-Schlenken und der Übergangs- und Schwinggrasmoore mit ihrem spezifischen Wasser-, Nährstoff- und Mineralhaushalt in ihrer natürlichen, biotopprägenden Dynamik und ihrem funktionalen Zusammenhang mit naturnahen, wenig gestörten Moor- und Bruchwaldrandzonen sowie mit Niedermoor- und Streuwiesen-Lebensräumen.
10. Erhaltung der Kalktuffquellen (prioritär) sowie der alpinen Pionierformationen des *Caricion bicoloris-atrofuscae* mit ihrem spezifischen Wasser-, Nährstoff- und Mi-

- neralhaushalt und der sie prägenden dynamischen hydrogeologischen Strukturen und Prozesse.
11. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der kalkreichen Niedermoore mit ihrem spezifischen Wasser-, Nährstoff- und Mineralhaushalt, ihrer natürlichen, biotopprägenden Dynamik und ihres Offenlandcharakters.
  12. Erhaltung der Kalkhaltigen Schutthalden der collinen bis montanen Stufe Mitteleuropas, der Kalkfelsen mit charakteristischer Felsspaltvegetation und der Kalk- und Kalkschieferschutt-Halden der montanen bis alpinen Stufe mit ihrer biotopprägenden natürlichen Dynamik.
  13. Erhaltung der touristisch nicht erschlossenen Höhlen mit ihrer Ungestörtheit und ihrem typischen Höhlenklima (Wasserhaushalt, Bewetterung) sowie der biotopprägenden Dynamik der geologischen Strukturen und Prozesse. Erhaltung der Funktion der Höhlen als ganzjährigem Fledermauslebensraum.
  14. Erhaltung der Hainsimsen-Buchenwälder und der mitteleuropäischen subalpinen Buchenwälder mit Ahorn und Rumex arifolius, jeweils mit ausreichendem Alt- und Totholzanteil. Erhaltung der naturnahen Bestands- und Altersstruktur und Baumartenzusammensetzung.
  15. Erhaltung der Waldmeister- und Orchideen-Kalk-Buchenwälder, ihrer naturnahen Struktur und Baumartenzusammensetzung, einschließlich des Vorkommens von Frauenschuh. Erhalt eines ausreichenden Angebots an Alt- und Totholz.
  16. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Schlucht- und Hangmischwälder, insbesondere der Linden-Schluchtwälder im Graswangtal. Erhalt der Störungsarmut und der natürlichen Dynamik auf extremen Standorten. Erhaltung des Wasser- und Nährstoffhaushaltes sowie der naturnahen Bestands- und Altersstruktur und Baumartenzusammensetzung. Erhaltung eines ausreichenden Angebotes an Alt- und Totholz.
  17. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Moorzwälder (prioritär) in naturnaher Baumartenzusammensetzung und Struktur. Erhalt eines naturnahen Nährstoffhaushalts sowie eines ausreichenden Angebots an Alt- und Totholz.
  18. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Erlen-Eschen-Auwälder. Erhaltung des Wasserhaushaltes, des natürlichen Gewässerregimes und einer naturnahen Bestands- und Altersstruktur sowie Baumartenzusammensetzung. Erhaltung eines ausreichenden Angebotes an Alt- und Totholz sowie der natürlichen Dynamik auf extremen Standorten.
  19. Erhalt der montanen bis alpinen bodensauren Fichtenwälder. Erhaltung eines ausreichenden Angebotes an Alt- und Totholz, der Störungsarmut sowie einer naturnahen Bestands- und Altersstruktur und Baumartenzusammensetzung.
  20. Erhaltung der Populationen des Großen Mausohrs und der Mopsfledermaus. Erhaltung ihrer Sommerlebensräume und Jagdhabitats in alt- und totholzreichen Mischwäldern sowie ihrer ungestörten Winterquartiere in Höhlen mit spezifischem Mikroklima und traditionellen Hangplätzen. Erhalt der Störungsfreiheit der Kolonien zur Fortpflanzungszeit.
  21. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Population der Gelbbauchunke mit Land- und Laichhabitats in fischfreien, ephemeren Lachen und Kleingewässern.
  22. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Population der Koppe und ihrer Lebensräume in unverbauten Fließgewässerabschnitten mit reich strukturiertem Gewässerbett, insbesondere mit kiesigem Sohlsubstrat und natürlicher Dynamik.
  23. Erhaltung der Population der Helm-Azurjungfer und ihrer Lebensräume mit Vernetzungsstrukturen wie besonnten, oligo- bis mesotrophen Bachläufen und Gräben. Vermeidung unangepasster Gewässerunterhaltung; Erhalt von extensiv genutzten Uferstreifen und kleinflächigen Brachen außerhalb des Waldes.
  24. Erhaltung der Population des Alpenbocks in strukturreichen Wäldern mit sonnigen, kalkhaltigen Standorten und ausreichendem Alt- und Totholzanteil.
  25. Erhaltung der Population der Schmalen Windelschnecke in naturnahen, gegen Nährstoffeinträge abgepufferten Fließgewässern. Erhaltung der Populationen der

Vierzähligen Windelschnecke und ihrer Habitate; Erhaltung der hydrologischen Verhältnisse.

26. Erhaltung der Populationen der Spanischen Flagge und ihrer Habitate. Erhaltung von Waldrändern und Säumen.
27. Erhaltung der Standorte des Grünen Koboldmooses, des Rudolfs Trompetenmooses und des Grünen Besenmooses in alten Waldbestandteilen mit luftfeuchtem Innenklima und ausreichenden Laubbaumanteilen.

### 3.1.3 Ermittlung der Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Erhaltungsziele und Beurteilung der Erheblichkeit

Beeinträchtigungen werden als erheblich eingestuft, wenn sie dazu führen können, dass ein Gebiet seine Funktion für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck nicht mehr oder nur noch in eingeschränktem Umfang erfüllen kann. Es muss sich dabei um Auswirkungen handeln, die sich auf die Erhaltungsziele und die dafür maßgeblichen Bestandteile (zu schützende Pflanzen- und Tierarten sowie deren Habitate) und den Zusammenhang des Netzes „Natura 2000“ nachhaltig und nicht nur vorübergehend auswirken können. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels hat eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebiets zur Folge. Damit wird die Betrachtung jedes einzelnen Erhaltungsziels notwendig. Zur Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen wird die im Leitfaden des BMVBW (2004) vorgeschlagene iterative Vorgehensweise angewandt sowie die jeweilige Erheblichkeitsschwelle in Bezug auf das konkret vorliegende Schutzgebiet („schutzgebietsbezogen“) ermittelt. Die Herleitung der Beeinträchtigungsintensität erfolgt auf verbalargumentative Weise und berücksichtigt für die relevanten Lebensraumtypen und Arten deren Erhaltungszustand, die Flächen- bzw. Populationsgröße im Gebiet sowie mögliche Funktionsbeziehungen innerhalb und außerhalb des Schutzgebiets. Zur Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen eines Lebensraumtyps werden auch - in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden nach fachlichen Kriterien ausgewählte - charakteristische Arten, die eine stärkere Bindung an den Lebensraumtyp besitzen, im Gebiet schwerpunktmäßig vorkommen und Reaktionen gegenüber möglichen Projektwirkungen zeigen (Indikatorfunktion), untersucht. Weist der derzeitige Bestand eines Lebensraumtyps oder einer Art einen „ungünstigen“ Erhaltungszustand auf, werden die Projektauswirkungen nicht nur im Hinblick auf den Erhalt des bisherigen Erhaltungszustands, sondern auch im Hinblick auf die Wiederherstellung eines „günstigen“ Erhaltungszustands untersucht.

Direkte Auswirkungen auf das FFH-Gebiet und seine für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile ergeben sich nur durch die Trassenwirkungen innerhalb bzw. in unmittelbarer Nähe zum Schutzgebiet (Abschnitte im Tunnel einschließlich Anschluss an das bestehende Straßennetz am Nordportal). Jedoch sind durch Projektwirkungen außerhalb des FFH-Gebietes (Abschnitte mit offener Linienführung und deutlichem Abstand zum FFH-Gebiet im Südwesten des Untersuchungsgebietes) indirekte Beeinträchtigungen und mittelbare Folgewirkungen nicht auszuschließen. Derartige Auswirkungen könnten sich ergeben, da Vorkommen in diesem Landschaftsausschnitt in funktionaler Verbindung mit Vorkommen im Schutzgebiet stehen und/oder weil schutzzweckrelevante Arten, deren Lebensraumschwerpunkt innerhalb der Schutzgebietsgrenzen liegen, Flächen außerhalb nutzen.

Unabhängig von der Rechtsfrage, ob vom FFH-Gebietsschutz mittelbare Beeinträchtigungen auf den Bestand bzw. die Erhaltung der in dem Schutzgebiet geschützten Arten auch außerhalb des Schutzgebietes umfasst werden, wurden in der Untersuchung (Unterlage 17.2) vorsorglich alle Projektwirkungen, sowohl Wirkungen im als auch Wirkungen außerhalb des Schutzgebietes, qualitativ und quantitativ erfasst. Von besonderer Bedeutung für die Abschätzung der FFH-Verträglichkeit sind dabei direkte dauerhafte und temporäre Flächenverluste an Lebensraumtypen und Habitatflächen relevanter Arten, bau- und betriebsbedingte Störungen durch stoffliche und nichtstoffliche Immissionen aber auch mögliche Standortveränderungen durch Ein-

griffe in den Gebirgswasserhaushalt. Zerschneidungswirkungen und Barriereeffekte sind ebenso wie direkte Tierverluste aufgrund der überwiegenden Führung im Tunnel von untergeordneter Bedeutung. Auch mittelbare Folgewirkungen wie Flächenveränderungen im Schutzgebiet durch veränderte Nutzung oder Erschließung sind nicht im entscheidungserheblichen Umfang zu erwarten.

Erhebliche Beeinträchtigungen können insbesondere durch die mögliche entwässernde Wirkung des Tunnelbauwerkes verursacht werden. Zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen wurde daher durch das mit der technischen Planung des Tunnels beauftragte Planungsbüro ein wirksames Maßnahmenpaket zur Minimierung quantitativer Einflüsse auf den Bergwasserhaushalt entwickelt (vgl. Hydrogeologischer Bericht ILF Beratende Ingenieure 2007/b). Die Einbeziehung von solchen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen in die FFH-Verträglichkeitsprüfung begegnet keinen rechtlichen Bedenken (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007, Az. 9 A 20.05 – juris, Leitsatz 5) In den Planunterlagen bzw. im Entscheidungstenor dieses Planfeststellungsbeschlusses sind zusammenfassend folgende Maßnahmen zur Vermeidung einer Beeinträchtigung des FFH-Gebiets berücksichtigt:

- Intensivierung der wasserwirtschaftlichen Beweissicherung, wie z.B. Verkürzung der Messintervalle für die Beobachtung der Grundwassermessstellen; Vorausb Bohrungen in hydrogeologisch sensiblen Zonen (Nordabschnitt) (M1.1);
- Abdichtung durch diskretes oder flächenhaftes Injizieren der Wasserwegigkeit, Umfang richtet sich nach Art des Zutritts (M1.2);
- Bei Bedarf druckdichter Ausbau in Gebirgsabschnitten mit Grundwasserständen über Sohle < 50 m (M1.3).

Im Übrigen wird auf die sonstigen vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen verwiesen, die als Planungsbestandteile bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen berücksichtigt werden (vgl. auch C.2.1.3, Unterlagen 12.1, 17.2).

3.1.3.1 Prüfung der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele von Lebensräumen nach Anhang I der FFH-Richtlinie anhand ausgewählter „konkretisierter Erhaltungsziele“

3.1.3.1.1 Konkretisiertes Erhaltungsziel 7: Erhalt bzw. Wiederherstellung der Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, der naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien mit bemerkenswerten Orchideen (prioritär) und der extensiven Berg-Mähwiesen. Erhaltung des Wasser- und Nährstoffhaushalts und des Offenlandcharakters.

Es wurden vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des LRT 6210\* „Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Festuco-Brometalia) (\*besonders Bestände mit bemerkenswerten Orchideen)“ untersucht. Dieser LRT befindet sich laut Standard-Datenbogen in einem hervorragenden Erhaltungszustand („A“) und wird wegen der nur geringen relativen Fläche, auf der er in dem FFH-Gebiet vorkommt, insgesamt mit „gut“ („B“) beurteilt. Beeinträchtigungen von Kalk-Trockenrasen können sich aus der Errichtung und dem Betrieb des Lüfterbauwerkes zum Kramertunnel auf einer Waldlichtung unweit des Schmolzer Sees und durch die Erweiterung der betriebsbedingten Vorbelastungszone durch bestehende Straßen in das Schutzgebiet ergeben. Der Standort des Lüfterbauwerkes wurde naturschutzfachlich so optimiert, dass weder für das Bauwerk selbst noch für die Zufahrt oder temporäre Lagerflächen direkt Flächen des LRT in Anspruch genommen werden müssen. Dadurch wird zudem eine baubedingte Belastung oder Gefährdung der Bestände des LRT Kalk-Trockenrasen durch direkten Eintrag von Fremdstoffen, etwa von Betriebsmitteln, verhindert. Bau- und betriebsbedingte Störungen durch Lärmimmissionen haben keinen Einfluss auf die Ausprägung der betroffenen Bestände des LRT, da die charakteristischen Tierarten des LRT (u. a. Trockenrasen-Gelbling (Co-

lias alfacariensis) und Silberbläuling (*Lysandra coridon*)) auf diese Wirkfaktoren nicht empfindlich reagieren.

Während der Bauphase werden an den LRT angrenzende kleinflächige und fragmentale Restbestände (keine prioritären Bestände) in den Extensivwiesen, westlich des Schmölzer Sees gelegene und eng mit diesen verzahnte Kalk-Trockenrasen durch Schad- und Nährstoffeinträge aus dem Baustellenbereich und durch den Baustellenverkehr auf dem Zufahrtsweg zum Schachtbauwerk durch diffuse weitreichende Stoffeinträge beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen während der Bauphase sind auf den Zeitraum von maximal zwei Vegetationsphasen begrenzt. Besonders während der Ausbaumaßnahmen am Zufahrtsweg ist mit einer starken Staubentwicklung und daher mit dem Eintrag von Stäuben in beiderseits des bestehenden und auszubauenden Weges gelegene Bestände des LRT zu rechnen. Weitere Staubentwicklung und Einträge resultieren aus dem Bau des Lüftungsschachtes, der Verladung des Materials auf Lkw, das Befahren des wassergebundenen Weges zur Baustelle und dem Baubetrieb der zum Abbau benötigten Gerätschaften.

Nach Inbetriebnahme des Tunnels kommt es zu betriebsbedingten Schad- und Nährstoffeinträgen. Diese gelangen über die Abluft der Tunnelentlüftung und über die Immissionen vom Nordportal des Kramertunnels in diese Kalk-Trockenrasen und die kleinflächigen prioritären (orchideenreiche Bestände) eng mit kalkreichem Niedermoor verzahnten Kalk-Trockenrasen im Westen des Schmölzer Sees. Mit Einträgen direkt pflanzenschädigender Stoffe in gefährdenden Konzentrationen (entsprechend der Richtlinie 1999/30/EG für Stickoxide ( $\text{NO}_x$ ) ein maximaler Jahresmittelwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ist bei einem Mindestabstand von 130 m zum nächstgelegenen Ausstoßort bzw. während der zeitlich eng begrenzten Bauphase nicht zu rechnen, zumal die Jahresmittelwerte der stofflichen Belastungen zur Seite bereits nach wenigen Metern abnehmen. Wesentlich für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens sind somit die dauerhaften Einträge düngender Stoffe durch Stickoxid und die Anreicherung ihrer, im Boden gebildeter, Folgeprodukte (Ammonium, Nitrat, etc.). Die errechneten Zusatzbelastungen liegen für Stickstoff beispielsweise in einer Größenordnung von 1 bis  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  über der geschätzten Grundbelastung. In der Summe ergeben sich damit einschließlich der Grundbelastung Einträge von bis zu  $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (vgl. lufthygienisches Gutachten ILF Beratende Ingenieure 2007/a). Diese liegen damit etwa nur halb so hoch wie es die vorliegenden Grenzwerte für Vegetationsbestände erlauben. Die kritischen Bereiche des tolerierbaren Eintrags werden durch einen derartig geringen Anstieg in nicht vorbelasteten Kalk-Trockenrasen ohne erkennbare Vorschädigung auch bei dauerhafter Exposition mit Sicherheit nicht überschritten. Ein derartiger Zusatzeintrag ist in nicht vorbelasteten Beständen des LRT in gutem Pflegezustand (Austrag von Nährstoffen über Mahd oder extensive Beweidung) ohne weiteres tolerierbar. Für die prioritären Bestände des LRT im Westen des Schmölzer Sees, die außer Filzanreicherung infolge mangelnder Pflege keine erkennbaren Nährstoffbelastungen aufweisen (keine nährstoffliebenden Störungsanzeiger, keine Neophyten) sind daher auch bei dauerhaftem Eintrag signifikante Veränderungen auszuschließen. Daraus resultiert, dass Stoffeinträge in diese Flächen nicht als erhebliche Beeinträchtigungen einzustufen sind.

Bei den betroffenen kleinflächigen Vorkommen des LRT im Umfeld des Lüfterbauwerkes handelt es sich hingegen um bereits gut nährstoffversorgte Bestände (ersichtlich an den fließenden Übergängen zu besser nährstoffversorgten Extensivwiesen mit ähnlicher Artenausstattung). Kurzfristige Stoffeinträge führen noch zu keiner Veränderung. Eine dauerhafte Verbesserung der Nährstoffversorgung würde allerdings wahrscheinlich zu einer Verschiebung des Artenspektrums zugunsten der Weidewiesenarten und somit zu deutlichen Veränderungen der betroffenen Fragmentbestände von Kalk-Trockenrasen führen, die möglicherweise langfristig nicht mehr diesem LRT zugeordnet werden können. Besonders wertgebende Vorkommen charakteristischer Pflanzen- und Tierarten, die bereits auf kleinste Eintragsmengen

empfindlich reagieren, sind in diesen Beständen nicht vorhanden. Die temporären baubedingten Stoffeinträge sind sehr gering. Sie führen zu keiner wesentlichen Veränderung der Bestände, liegen im Bereich tolerierbarer Eintragsmengen und sind somit als nicht erhebliche Beeinträchtigungen einzustufen.

Aufgrund der nutzungsbedingten Vorbelastungen ist nicht auszuschließen, dass es durch dauerhafte betriebsbedingte Stoffeinträge zu einem Überschreiten der tolerierbaren stofflichen Belastungen (Critical Levels und Critical Loads) in den betroffenen, fragmentalen Restbeständen des LRT kommt. Maximal betroffen ist eine Fläche von 3.000 m<sup>2</sup>, wobei das nicht auszuschließende Risiko der Überschreitung kritischer Stoffmengen nur gering ist. Diese Fläche ist im Vergleich zur Gesamtfläche des LRT im Schutzgebiet sehr gering. Bereits in der unmittelbaren Umgebung sind deutlich größere Flächen in weitaus besserer Ausprägung und mit zahlreichen wertgebenden Artvorkommen vorhanden, die den hier betroffenen Beständen fehlen. Obwohl Veränderungen kleinflächiger Fragmentbestände des LRT nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, ergibt sich keine Verkleinerung des LRT. Eine Gefährdung für den Erhalt des LRT im FFH-Gebiet ist nicht zu befürchten. Der günstige Erhaltungszustand des LRT bleibt weiterhin stabil. Auch der Offenlandcharakter der Bestände wird durch das Vorhaben nicht verändert. Daher werden auch die betriebsbedingten Emissionen als nicht erhebliche Beeinträchtigungen eingestuft.

Da sowohl durch bau- als auch betriebsbedingte Belastungen die gleichen Flächen des LRT betroffen sind und sich aus kumulierenden Wirkungen der bau- und betriebsbedingten Belastungen keine zusätzlichen Veränderungen ergeben, werden auch die Gesamtbelastungen als nicht erheblich eingestuft.

- 3.1.3.1.2 Konkretisierte Erhaltungsziele 11 und 7: Erhaltung bzw. Wiederherstellung der kalkreichen Niedermoore mit ihrem spezifischen Wasser-, Nährstoff- und Mineralhaushalt, ihrer natürlichen, biotopprägenden Dynamik und ihres Offenlandcharakters. Erhalt bzw. Wiederherstellung der Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, der naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien mit bemerkenswerten Orchideen (prioritär) und der extensiven Berg-Mähwiesen. Erhaltung des Wasser- und Nährstoffhaushalts und des Offenlandcharakters.

Es wurden vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der LRT 7230 „Kalkreiche Niedermoore“ und 6410 „Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (Molinion caeruleae)“ gemeinsam untersucht, da Pfeifengraswiesen im Wirkraum nur in enger Verzahnung mit Kalkreichem Niedermoor vorkommen und beide LRT durch den selben Wirkfaktor beeinflusst werden. Kalkreiches Niedermoor und Pfeifengraswiesen finden sich im Untersuchungsgebiet im FFH-Gebiet im Westen bzw. Nordwesten des Schmölzer Sees sowie entlang des Fußweges zum Pfliegersee. Die Bestände beider LRT werden im Standard-Datenbogen jeweils mit „gut“ („B“) bewertet. Die Vorkommen befinden sich in deutlicher Entfernung zu offenen Trassenabschnitten und zu den Baumaßnahmen am Lüfterbauwerk. Direkte Flächenverluste können daher ausgeschlossen werden. Auch baubedingte höhere und sich ggf. zu kritischen Größen anreichernde Stoffeintragsmengen sind aufgrund der großen Entfernung zu den Ausstoßorten, auch zum Lüfterbauwerk, nicht zu erwarten. Ferner können bau- und betriebsbedingte Störungen durch Lärm, Licht oder optische Reize aufgrund des Fehlens gegenüber diesen Wirkfaktoren besonders empfindlicher Charakterarten vollständig ausgeschlossen werden.

Auswirkungen können sich durch betriebsbedingte Stoffeinträge ergeben, die von der Abluft der Tunnelentlüftung oder vom Nordportal des Kramertunnels ausgehen. Die errechneten Zusatzbelastungen durch betriebsbedingte Stoffeinträge liegen für Stickstoffdioxid und Stickoxide, für die die höchsten Werte ermittelt wurden, in einer Größenordnung von 1 bis 2 µg/m<sup>3</sup> über der geschätzten Grundbelastung. In der Summe ergeben sich damit, einschließlich der Grundbelastung, Einträge von bis zu 12 µg/m<sup>3</sup>. Diese liegen damit etwa nur halb so hoch, wie sie die vorliegenden

Grenzwerte für Vegetationsbestände erlauben. Die Critical Levels des tolerierbaren Eintrags werden durch einen derartig geringen Anstieg in nicht vorbelasteten Niedermoor- oder Streuwiesenbeständen ohne erkennbare Vorschädigung auch bei dauerhafter Exposition mit Sicherheit nicht überschritten. Ein derartiger Zusatzeintrag ist in nicht vorbelasteten Beständen der beiden LRT, die, außer Filzanreicherung infolge mangelnder Pflege, keine erkennbaren Nährstoffbelastungen aufweisen (keine nährstoffliebenden Störungsanzeiger, keine Neophyten), ohne weiteres tolerierbar. Für die Bestände des LRT im Westen bzw. Nordwesten des Schmölder Sees sowie am Fußweg zum Pfliegersee sind daher auch bei dauerhaftem Eintrag signifikante Veränderungen aufgrund der Stoffeinträge auszuschließen. Somit sind betriebsbedingte Stoffeinträge in diese Flächen als nicht erhebliche Beeinträchtigungen zu bewerten.

Neben den betriebsbedingten Stoffeinträgen können sich zudem Auswirkungen durch die zu erwartende bau- und anlagebedingte Entwässerungswirkung des Tunnelbauwerkes ergeben. Dabei sind qualitative Veränderungen der Grundwasservorkommen und der Quellen nicht zu erwarten (vgl. ILF Beratende Ingenieure 2007/b: B 23 neu Umfahrung Garmisch-Partenkirchen. Kramertunnel. Hydrogeologischer Bericht. Stand 22.01.2007). Es besteht jedoch ein niedriges bis mittleres Risiko quantitativer Veränderungen des Schüttungsverhaltens für zahlreiche Quellen und diffuse Quellaustritte in den Moorstandorten des Wirkraumes, obwohl sie nur zu einem Teil vom Bergwasserspiegel und zum anderen Teil von oberflächennahen Niederschlagswässern gespeisten Grundwasservorkommen abhängig sind.

In den von gleichbleibender Wasserversorgung und dauerhaft hoch stehendem Grundwasser abhängigen Niedermooren können immer wiederkehrende, auch zeitlich begrenzte Veränderungen des Grundwasserhaushaltes (etwa Trockenphasen im Jahresverlauf), wie sie sich durch die anlagebedingte Entwässerungswirkung ergeben könnten, langfristig zum Verlust des für den Erhalt der LRT notwendigen dauerhaft stau- bzw. sickernassen Charakters des Standorts führen. Nur kurzfristige, d. h. temporäre, zeitlich eng begrenzte Veränderungen des Wasserhaushaltes, wie sie baubedingt nicht auszuschließen sind, sind dagegen mit natürlichen Schwankungen in der Wasserführung vergleichbar und können von den LRT kompensiert werden.

Ein hohes Gefährdungspotential besteht in der als Folge eines möglichen Sinkens des Grundwasserspiegels zu erwartenden Zersetzung des aufliegenden Niedermoortorfes. Unter Luftzufuhr könnte es zur Freisetzung pflanzenverfügbarer Nährstoffe kommen, die bislang in der unzersetzten Biomasse des Torfes gebunden sind. Gegenüber derartiger „Selbsteutrophierung“ reagieren kalkreiche Niedermoore empfindlich, da die meisten typischen Arten nicht nur an die spezifischen Wasserverhältnisse, sondern auch an die nährstoffarmen Verhältnisse angepasst sind. Während kurzzeitige baubedingte Veränderungen daher noch keinen wesentlichen Einfluss auf die Artenzusammensetzung zur Folge hätten, hätten dauerhafte, anlagebedingte Änderungen des Wasserhaushaltes eine signifikante Veränderung der Konkurrenzverhältnisse und langfristig der Artenzusammensetzung zur Folge. Klein- und schwachwüchsige, an dauernasse, nährstoffarme Verhältnisse angepasste Arten würden langfristig verschwinden oder zumindest stark in ihrem Bestand zurückgehen. Im Bereich der kalkreichen Niedermoore wären hiervon v. a. die für den Lebensraumtyp charakteristischen Arten mit Verbreitungsschwerpunkt im Umfeld der diffusen Quellaustritte, etwa der äußerst konkurrenzschwache und an dauerhaft vernässte und nährstoffarme Standorte angepasste und gegenüber „Selbsteutrophierung“ hoch empfindliche Orchideenart Sumpf-Glanzkraut (*Liparis loiselii*) betroffen, aber auch Arten wie das Gewöhnliche Fettkraut (*Pinguicula vulgaris*), das Sumpfläusekraut (*Pedicularis palustris*) und die Floh-Segge (*Carex pulicaris*). Auch die Verbandscharakterarten der kalkreichen Niedermoore wie die Mehl-Primel (*Primula farinosa*), die Davalls Segge (*Carex davalliana*) und selbst die bultbildenden Kopfriedarten, insbesondere das nässebedürftigere Schwarze Kopfried (*Schoenus nigri-*

cans), würden langfristig der gesteigerten Konkurrenzkraft anderer Arten unterliegen und in ihrem Bestand erheblich abnehmen.

Baubedingt ist aber für den LRT der kalkreichen Niedermoore nicht von wesentlichen Veränderungen in den Beständen oder in der Artenzusammensetzung auszugehen. Nicht auszuschließende, kurzfristige Veränderungen des Bergwasserhaushaltes sind als nicht erhebliche Beeinträchtigung einzustufen, da sie mit natürlichen Wasserstandsschwankungen vergleichbar sind und nicht zu einer dauerhaften Veränderung der Artenzusammensetzung oder zu einer Verkleinerung oder zum Verlust der Bestände führen würden.

Eine anlagebedingte dauerhafte Veränderung im Wasserhaushalt, wie sie ohne wirkungsvolle Maßnahmen zur Schadensabwehr nicht auszuschließen wäre, würde mit hoher Wahrscheinlichkeit projektbedingt zu einer Veränderung des Artenspektrums und zum Verlust besonders wertgebender Charakterarten, wie dem im FFH-Gebiet nur aus den Niedermoorflächen am Schmölzer See und von zwei weiteren Standorten bekannten Sumpf-Glanzkrout, aber auch weiterer wertgebender lebensraumtypischer Arten führen. Insbesondere wurden mögliche Auswirkungen auf die Vorkommen des Sumpf-Glanzkrouts untersucht. Auswirkungen des Vorhabens durch Überbauung oder Versiegelung, temporäre Flächennutzung oder baubedingte Stoffeinträge können aufgrund der Lage der aktuell bekannten Vorkommen und auch der ehemaligen Nachweise ausgeschlossen werden. Auswirkungen sind lediglich durch minimale Stoffeinträge zu erwarten. Da es sich um eine sehr konkurrenzschwache, an spezielle dauerhaft vernässte Standorte extrem angepasste Orchideenart handelt, ist sie gegenüber Veränderungen im Wasserhaushalt besonders empfindlich und reagiert i. d. R. auch auf geringfügige, dauerhafte Veränderungen relativ schnell. Lediglich zeitlich eng begrenzte Beeinträchtigungen der Wasserführung und der Grundwasserstände an ihren Wuchsorten können kompensiert werden. Sie sind in ihrer Wirkung für die Art vergleichbar mit natürlichen Schwankungen und haben, ebenso wie die minimalen betriebsbedingten Stoffeinträge (z. B. 1 bis  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ ), keinen wesentlichen Einfluss auf die Vorkommen. Durch eine dauerhafte anlagebedingte Veränderung des Wasserhaushaltes würden sich die Standorte aber so stark verändern, dass infolge geänderter Konkurrenzverhältnisse und aufgrund besserer Nährstoff- und schlechterer Wasserversorgung von einem Erlöschen der Vorkommen ausgegangen werden müsste. Das über lange Zeit bekannte Vorkommen im Niedermoorbereich am Schmölzer See stellt das einzige aktuell bestätigte Vorkommen der Art im FFH-Gebiet dar. Selbst wenn unbestätigte Vorkommen im weiteren Umfeld oder am Ofenberg (letzter Nachweis 1980) Bestand haben sollten, würde der Verlust des Vorkommens oder die deutliche Verschlechterung der Lebensbedingungen, wie sie aus den anlagebedingten Projektwirkungen ohne Durchführung der Maßnahmen zur Vermeidung wahrscheinlich resultieren würde, zu einer signifikanten Verkleinerung des Vorkommensgebiet bzw. zu einer deutlichen Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Art führen. Durch eine nicht auszuschließende dauerhafte anlagebedingte Entwässerungswirkung des Tunnelbauwerkes wäre daher mit dem weitgehenden Verlust eines für die Vielfalt und Besonderheit des LRT im Schutzgebiet besonders bedeutsamen Bestandes zu rechnen. Eine mögliche anlagebedingte entwässernde Wirkung des Tunnelbauwerkes wäre daher grundsätzlich als erhebliche Beeinträchtigung des LRT Kalkreiche Niedermoore zu werten.

Mit Hilfe der Maßnahmen zur Beeinträchtigungsvermeidung M1.1 - M1.3 (vgl. C.2.1.3 und Unterlagen 1, 12.1 bzw. 13.1) kann aber sichergestellt werden, dass es zu keiner dauerhaften anlagebedingten Veränderung der für die LRT Kalkreiche Niedermoore notwendigen typischen Standortverhältnisse kommen wird. Die Maßnahmen zur Beeinträchtigungsvermeidung sehen ein gestaffeltes Maßnahmenprogramm aus Beobachtung und Injektionen vor. Die Maßnahme M1.1 gewährleistet, dass die Reaktion der Quellen und Grundwassermessstellen auf den Tunnelbau



engmaschig beobachtet und überprüft wird. Gegenstand der Maßnahme M1.2 bildet die Abdichtung des Tunnels durch diskrete oder flächenhafte Injektionen der Wasserwegigkeit. Der Umfang richtet sich nach der Art des Wasserzutritts. Über die Beobachtung und Überprüfung der Quellen und Grundwassermessstellen werden Umfang und Erfolg der Injektionsmaßnahmen kontrolliert. Sollten die vorgesehenen Injektionsmaßnahmen zur Eingriffsvermeidung nicht den gewünschten Erfolg erzielen, so kann durch die Maßnahme M1.3 (Risikomanagement) gewährleistet werden, dass nachteilige Wirkungen auf das hydrogeologische System, insbesondere im sensiblen Abschnitt „Nordportal bis Kramerüberschiebung“ (Bereich Schmölder See, Hangquellmoor) ausgeschlossen sind. Denn M1.3 sieht einen druckdichten Ausbau des Tunnels in Gebirgsabschnitten mit Grundwasserständen von weniger als 50 m über Sohle vor.

Weniger deutlich würden sich dauerhafte Veränderungen im Wasserhaushalt auf die Bestände der Pfeifengraswiesen auswirken. Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Arten, wie das namensgebende Pfeifengras (*Molinia caerulea*), aber auch wertgebende Arten wie Sumpf-Stendelwurz (*Epipactis palustris*) und der Schwalbenwurz-Enzian (*Gentiana asclepiadea*), sind durchaus in der Lage wechselfeuchte Standorte zu besiedeln und zudem deutlich konkurrenzstärker als die wertgebenden Charakterarten der Kalkreichen Niedermoore. Es handelt sich um relativ wüchsige Arten, die auch unter den veränderten Standortbedingungen gegenüber lebensraumfremden Arten konkurrenzfähig bleiben dürften (langfristige Veränderungen sind hingegen durch fehlende Nutzung bzw. Pflege zu erwarten und nicht projektbedingt). Zudem sind die vorkommenden wertgebenden Arten des LRT i. d. R. befähigt wechselfeuchte Standorte, wie sie für den LRT in hohem Maße typisch sind, dauerhaft zu besiedeln. Die in den Beständen des Wirkraums vorgefundene Artengarnitur der Pfeifengraswiesen findet sich oftmals auch in stärker degradierten und/oder sehr schlecht gepflegten Beständen. Pfeifengraswiesen sind zudem infolge des weitgehenden Fehlens einer Torfaufgabe als ein gegenüber „Selbsteutrophierung“ nicht empfindlicher Lebensraumtyp einzustufen.

Wie für den LRT Kalkreiche Niedermoore sind für Pfeifengraswiesen temporäre baubedingte Entwässerungswirkungen nicht als erhebliche Beeinträchtigungen zu bewerten, da sie mit natürlichen Wasserstandsschwankungen durchaus vergleichbar sind und zu keinen dauerhaften Veränderungen der Bestände führen. Auch die minimalen betriebsbedingten Stoffeinträge führen zu keinen signifikanten Veränderungen und sind daher ebenfalls als nicht erheblich anzusehen. Auch dauerhafte anlagebedingte Veränderungen hätten für die Pfeifengraswiesen keine signifikanten Veränderungen zur Folge. Die Wasserversorgung wird auch über oberflächennahe Grundwasservorkommen und Niederschlagswasser beeinflusst. Ein Trockenfallen der Flächen wäre daher nicht zu erwarten. Da die wertgebenden Arten der Pfeifengraswiesen nicht sehr empfindlich auf Nährstofffreisetzung reagieren und im Vergleich zu den Arten der Niedermoore relativ konkurrenzstark sind, wären nur mit geringfügigen Veränderungen der Artenzusammensetzung oder geringfügigen Verkleinerungen der Vorkommen des LRT zu rechnen, die im Rahmen natürlicher Schwankungen liegen und daher als nicht erhebliche Beeinträchtigung eingestuft werden.

#### 3.1.3.1.3 Konkretisiertes Erhaltungsziel 8: Erhaltung der subalpinen Hochstaudenfluren mit ihrem Wasserhaushalt und ihrer natürlichen Vegetationsstruktur

Es wurden vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des LRT 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe“ untersucht. Dieser LRT befindet sich lt. Standard-Datenbogen in einem hervorragenden Erhaltungszustand („A“) und wird insgesamt wegen der geringen relativen Fläche, die er im FFH-Gebiet einnimmt, mit „gut“ („B“) bewertet. Auch für den LRT der feuchten Hochstaudenfluren können aufgrund der Lage der Straßenabschnitte in offener Linienführung und der oberirdischen Bauteile (Lüfterbauwerk) direkte Flächenverluste ausgeschlossen werden. Auch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen, v. a. größere Stoffein-

tragsmengen, sind wegen der großen Entfernung zu den Emissionsorten nicht zu erwarten. Ebenso können bau- und betriebsbedingte Störungen durch Licht, Lärm oder optische Reize aufgrund des Fehlens gegenüber diesen Wirkfaktoren besonders empfindlicher Charakterarten vollständig ausgeschlossen werden. Auswirkungen sind durch die möglichen bau- und anlagebedingten Entwässerungswirkungen des Tunnelbauwerkes zu erwarten. Für den einzigen größeren, im Wirkraum gelegenen Bestand des LRT am Abfluss des Schmölder Sees sowie für kleinere, d. h. sehr schmale Vorkommen entlang der Bachläufe, sind Standortveränderungen durch die Eingriffe in den Grundwasserhaushalt nicht auszuschließen. Bei stärkerer anlagebedingter Entwässerungswirkung des Tunnelbauwerkes könnten die Standorte langfristig einer größeren Wechselfeuchtigkeit mit eventuell auch längeren Trockenphasen unterworfen werden. Kurzfristige baubedingte Änderungen sind hingegen auch für diesen LRT mit natürlichen Schwankungen in der Wasserführung vergleichbar und können dementsprechend kompensiert werden. Eine wesentliche zusätzliche Nährstofffreisetzung während kurzfristiger Trockenphasen ist auf den maximal anmoorigen Standorten ohne Niedermoortorfbildung nicht zu erwarten. Die charakteristischen Arten des LRT sind nicht von dauernassen Standortbedingungen abhängig. Zudem sind sie äußerst konkurrenzstark. So können beispielsweise auf potentiellen Waldstandorten geschlossene Hochstaudenfluren aus Mädesüß (*Filipendula ulmaria*) oder Gewöhnlichem Wasserdost (*Eupatorium cannabinum*) auch ohne Pflegeeingriffe langfristig waldfrei bleiben. Als anspruchsvollere charakteristische Tierart tritt im Untersuchungsgebiet nur der Mädesüß-Perlmutterfalter (*Brenthis ino*) auf. Die Art ist in hohem Maße abhängig von der Raupenfraßpflanze Mädesüß (*Filipendula ulmaria*), deren Bestand durch das Vorhaben allerdings nicht gefährdet wird. Auch zu einer Reduzierung der kleinen Offenlandfläche, die der Falterpopulation am Schmölder-See-Abfluss als Lebensraum dient, kommt es nicht. Auswirkungen auf die charakteristische Art ergeben sich daher projektbezogen nicht. Zwar ist langfristig eine deutliche Verkleinerung der Bestände infolge mangelnder Nutzung oder Pflege zu befürchten, wesentliche projektbedingte Veränderungen der Dominanzverhältnisse und Vegetationsstrukturen, Flächenverluste oder Verluste wertgebender Charakterarten sind hingegen weder bau- noch anlagebedingt zu erwarten. Sowohl die bau- als auch die betriebsbedingten Veränderungen im Gebietswasserhaushalt werden unter Berücksichtigung der bereits oben dargestellten Maßnahmen zur Beeinträchtigungsvermeidung M1.1 - M1.3 als nicht erhebliche Beeinträchtigung des LRT eingestuft.

3.1.3.1.4 Konkretisiertes Erhaltungsziel 15: Erhaltung der Waldmeister- und Orchideen-Kalk-Buchenwälder, ihrer naturnahen Struktur und Baumartenzusammensetzung, einschließlich des Vorkommens von Frauenschuh. Erhalt eines ausreichenden Angebots an Alt- und Totholz.

Es wurden vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des LRT 9130 „Waldmeister-Buchenwald (*Asperulo-Fagetum*)“ untersucht. Lt. Standard-Datenbogen befindet sich der LRT in einem guten („B“) Erhaltungszustand. Er weist eine hervorragende („A“) Repräsentativität im FFH-Gebiet bei einer geringen relativen Fläche („C“) auf und wird insgesamt mit „hervorragend“ („A“) beurteilt. Im Schutzgebiet werden projektbedingt ca. 0,23 ha dieses LRT gerodet. Davon gehen infolge Überbauung und Versiegelung 0,17 ha dauerhaft verloren. Weitere 0,06 ha werden baubedingt für das Bau- und Feld in Anspruch genommen. Diese temporären Verluste an Lebensraumtypfläche werden jedoch ebenfalls als dauerhaft verloren gewertet, da der LRT massiven Standortveränderungen (v. a. Verdichtung des Bodens, die von der Buche nicht ertragen wird) unterliegt und als naturnahe Buchenwälder in absehbarer Zeit nicht wieder entwickelt werden kann. Im direkten Umfeld um das Tunnelnordportal kommt es ferner bau- und betriebsbedingt zum Eintrag von Schad- und Nährstoffen sowie Stäuben. Für die Bestände im Umfeld des Schmölder Sees kommt es zu solchen Einträgen durch den Betrieb der Straße. Vergleichbare Vorbelastungen bestehen be-

reits für die Bestände des LRT am Rande des Schutzgebietes durch die bestehende B 23. Infolge des dauerhaften Betriebs der Baustelle, auch in den Nachtstunden und an Wochenenden und des hohen Maschineneinsatzes sowie des zu erwartenden Baustellenverkehrs wird davon ausgegangen, dass während der Bauphase ähnlich hohe Stoffeinträge wie in der nachfolgenden Betriebsphase erfolgen. Die Wirkung baubedingter Stoffeinträge wird daher in ihrer Reichweite und Intensität mit den betriebsbedingten Belastungen gleichgesetzt. Im Bereich um das Nordportal werden die höchsten Stofffrachten erreicht. Mit Einträgen direkt pflanzenschädigender Stoffe in entsprechend hoher Konzentration ist lediglich im absoluten Nahbereich der Trasse („Spritzwasserzone“: ca. 10 – 25 m ab Fahrbahnrand) zu rechnen, da nur hier die Grenzwerte für zulässige Schadstoffkonzentrationen, wie sie etwa die TA Luft oder die BImSchV vorgeben, überschritten werden können. Bereits in einer Entfernung von mehr als 30 m werden diese Grenzwerte deutlich unterschritten. Für mesotrophe Vegetationsbestände kann als Grenzwert („Critical Level“) für tolerierbare Einträge, die im Mittel keine wesentlichen Änderungen der Vegetation hervorrufen, entsprechend der Richtlinie 1999/30/EG für Stickoxide ( $\text{NO}_x$ ) ein maximaler Jahresmittelwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  herangezogen werden. Erst eine Überschreitung der „Critical Loads“ (maximal tolerierbare Eintragsmenge) für Stickstoff können je nach Ökosystem Nährstoffungleichgewichte oder veränderte Bodenvegetation zur Folge haben. Zur Beurteilung der weiterreichenden projektbedingten Beeinträchtigungen wird stellvertretend der Eintrag von Stickoxiden ( $\text{NO}_x$ ) herangezogen. Dies ist gerechtfertigt, weil gemäßigte Wälder im Allgemeinen eine vergleichbar hohe Empfindlichkeit gegenüber Stickstoffdepositionen aufweisen wie z. B. nährstoffärmere Flachmoore und als empfindlicher anzusehen sind als z. B. Halbtrockenrasen. Gegebenenfalls können bei derart empfindlichen LRT auch geringere Eintragsmengen, als sie die TA Luft als Maximalwert erlaubt, zu schwerwiegenden Belastungen führen. Die für das vorliegende Projekt errechneten Zusatzbelastungen liegen für Stickstoffdioxid und Stickoxide im weiteren Umfeld in einer Größenordnung von 1 bis  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  über der geschätzten Grundbelastung. Da der Raum, abgesehen von den Einträgen von bestehenden Verkehrswegen (als Vorbelastungszone bereits berücksichtigt), nur als geringfügig vorbelastet eingestuft werden kann, ergeben sich in der Summe, einschließlich der Grundbelastung, lediglich Eintragswerte von bis zu  $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Diese liegen somit etwa nur halb so hoch wie der o. g. Jahresmittelwert der Richtlinie 1999/30/EG, also deutlich unterhalb der „Critical Loads“. Eine über den engeren Belastungsraum der Spitzwasserzone hinausgehende Veränderung kann daher mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden, zumal die Einträge bereits in wenigen Metern Abstand vom Fahrbahnrand nur noch etwa die Hälfte des erlaubten Grenzwertes erreichen (in etwa kritische Eintragsmenge). Diese Einschätzung lässt sich durch die Betrachtung des näheren Umfeldes der bestehenden Bundesstraße nachweisen. Entlang der bestehenden B 23 sind Veränderungen etwa der Bodenvegetation nur in einem schmalen Streifen im Nahbereich der Straße zu erkennen.

Weitreichendere Wirkung entfalten bau- und betriebsbedingte Störungen, insbesondere Lärm und optische Reize, aber auch Beleuchtung und Erschütterungen auf die charakteristischen Tierarten des LRT. Insbesondere die als Charakterarten einzustufenden Spechte Schwarz- (*Dryocopus martius*) und Grauspecht (*Picus canus*), aber auch mit Einschränkungen der Waldlaubsänger (*Phylloscopus sibilatrix*) können als Vogelarten mit mittlerer Empfindlichkeit gegenüber Lärmwirkungen eingestuft werden. Für eine weitere Charakterart, den Trauerschnäpper (*Ficedula hypoleuca*) als wenig lärmempfindliche Vogelart, sind hingegen allenfalls Beeinträchtigungen im unmittelbaren Straßennahbereich zu erwarten. Die straßenbedingten Wirkungen auf beide Spechtarten sind in der Unterlage 17.1 bzw. in diesem Beschluss unter C.3.2.3.1.4 umfassend abgehandelt. Geringen nichtstofflichen Neubelastungen stehen ebenfalls geringfügige Entlastungswirkungen infolge der Verschiebung der Verkehrsströme gegenüber. Die entlasteten Räume sind allerdings wegen Störungen, die nicht vom Projekt verursacht werden (v. a. Erholungsnutzung) auch weiterhin

kaum von den charakteristischen Vogelarten zu nutzen. Projektbedingte Auswirkungen auf den Erhaltungszustand und den Fortbestand der Vorkommen, auch lokaler Brutvorkommen, sind nicht zu erwarten. Somit stellen die bau- und betriebsbedingten Störungen der hier als Charakterarten des LRT betrachtenden Vogelarten keine erheblichen Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes dar.

Weiterhin können sich mögliche Entwässerungswirkungen des Tunnelbauwerkes auch auf diesen, oberhalb der Tunnelstrecke flächenhaft verbreiteten LRT auswirken. Die Buche als bestandsbildende und bestandsprägende Art verliert unter dem Einfluss stärkerer Änderungen in der Wasserversorgung ebenso wie die zahlreichen, für den LRT charakteristischen Frühjahrsgeophyten an Konkurrenzkraft gegenüber angepassteren Arten. Leichte, kurzzeitige Schwankungen in der Wasserführung, wie sie baubedingt nicht auszuschließen sind, können jedoch, sofern sie nicht zu einem dauerhaften Trockenfallen oder im umgekehrten Fall zu dauerhaften Vernässungen führen, schadlos kompensiert werden. Da die Wasserversorgung nur zu einem Teil vom Bergwasserspiegel abhängig ist und zu einem großen Teil über Niederschläge und oberflächennahe Grundwasserleiter erfolgt, ist jedoch auch bei dauerhaften anlagebedingten Entwässerungswirkungen nicht mit einer wesentlichen, über natürliche Schwankungen hinausgehenden Änderung der Pflanzenzusammensetzung in der Baum-, Strauch- oder Krautschicht zu rechnen. Bau- und anlagebedingte Entwässerungswirkungen stellen somit keine erhebliche Beeinträchtigung des LRT dar. Von projektbedingten Beeinträchtigungen sind überwiegend durch bestehende Straßen vorbelastete Bestände betroffen. Nur geringfügig erweitert sich das bestehende Vorbelastungsband in bislang weitgehend unbelastete Räume mit Beständen des LRT. Besonders wertgebende Bestände oder Ausprägungen des LRT sind nicht betroffen.

Der LRT besitzt im Schutzgebiet eine sehr große Verbreitung und Ausdehnung, zumal er auf mittleren Standorten im unteren und mittleren Hangbereich des Gebirgsmassivs die potentiell natürliche Vegetationsgesellschaft darstellt. Im Vergleich zur gesamten vom LRT im FFH-Gebiet eingenommenen Fläche sind sowohl Flächenverluste als auch die Erweiterung der Zonen mit stofflichen und nichtstofflichen Belastungen verschwindend gering. Da auch von Veränderungen im Bergwasserhaushalt keine großräumigen Veränderungen hervorgerufen werden und sich keine signifikanten Auswirkungen auf charakteristische Arten, insbesondere auch auf Arten mit größerem Raumanspruch, wie beispielsweise charakteristische Spechtarten ergeben, können die vom Projekt hervorgerufenen Belastungen für sich und in der Summe als nicht erhebliche Beeinträchtigungen gewertet werden.

### 3.1.3.2 Betroffenheit der Erhaltungsziele von Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie

#### 3.1.3.2.1 Konkretisiertes Erhaltungsziel 20: Erhaltung der Populationen des Großen Mausohrs und der Mopsfledermaus. Erhaltung ihrer Sommerlebensräume und Jagdhabitats in alt- und totholzreichen Mischwäldern sowie ihrer ungestörten Winterquartiere in Höhlen mit spezifischem Mikroklima und traditionellen Hangplätzen. Erhalt der Störungsfreiheit der Kolonien zur Fortpflanzungszeit.

Das Große Mausohr (*Myotis myotis*) ist als typische Siedlungsfledermaus vom Vorhaben durch den Verlust und die Beeinträchtigung von Jagdhabitats sowie die mögliche Beeinflussung von Austauschbeziehungen betroffen. Quartierstandorte und Wochenstuben oder die weit entfernt liegenden Überwinterungsquartiere sind nicht betroffen. Als Komplexbesiedler mit großem Raumanspruch ist sie in ihrem Vorkommen nicht auf das Schutzgebiet beschränkt, sondern nutzt in ihrem Lebenszyklus regelmäßig in großem Umfang Räume außerhalb des FFH-Gebietes, weshalb auch projektbedingte Wirkungen am Rande des Schutzgebietes hohe Bedeutung für den Erhalt der Fledermausart und ihre Bedeutung im Schutzgebiet entfalten können. Direkte Verluste von Jagdhabitats ergeben sich im Bereich des Nordportals, wo ältere, unterwuchsarme Waldmeister-Buchenwälder zur Jagd genutzt werden. Da die

Art im Jahreszyklus durchaus auch außerhalb von Wäldern jagt, etwa im Sommer auf gemähten und daher niedrigen Wiesen, führt auch der Bau der offenen Trassenabschnitte zwischen Südportal und Anschluss an das bestehende Straßennetz zu geringfügigen Verlusten von deutlich schlechteren und nur zeitweise nutzbaren Nahrungshabitaten (unterwuchsreiche Waldflächen und kleine Grünlandstandorte). Ferner werden hier zusätzlich baubedingt weitere, möglicherweise gelegentlich als Jagdhabitat genutzte Flächen zeitlich begrenzt für Zwischenlagerflächen und Baustelleneinrichtung in Anspruch genommen. Nachweise des Großen Mausohrs in diesem Bereich betreffen allerdings in erster Linie durchfliegende Tiere, wobei regelmäßig genutzte Jagdhabitats in geringem Abstand zur Trasse in den angrenzenden Buchenwäldern zu finden sind. Auswirkungen ergeben sich ferner in beiden Bereichen durch die bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigung der an den Straßenraum angrenzenden Jagdhabitats. Gegenüber Lärm- und Lichtimmissionen gilt die Art als wenig empfindlich, so dass von diesen Störungen keine Verschlechterung der Habitateignung hervorgerufen wird. Stoffeinträge wirken sich auf die Habitateignung entscheidend aus, wenn durch sie eine Änderung der Bodenvegetation hervorgerufen wird, durch welche sich die Jagdbedingungen (v. a. Jagd auf bodenbewohnende Laufkäfer) verschlechtern. Eine wesentliche Änderung der Bodenflora in besonders geeigneten Jagdhabitats ist nur in einem sehr eng begrenzten Raum von maximal 50 m vom Fahrbahnrand zu erwarten. Auch eine besondere Lockwirkung durch bau- oder betriebsbedingte Lichtimmissionen, die zu einer erhöhten Gefährdung einzelner Individuen durch Kollision mit Kfz führen könnte, ist nicht zu erwarten, da die Art als bodengebundene jagende Waldart kaum in der Lage ist das Nahrungspotential etwa an Nachtfaltern und Zweiflüglern an Straßenlaternen zu nutzen. Weitere Beeinträchtigungen resultieren aus der Zerschneidung der (ungerichteten) Austauschbeziehungen zwischen Wochenstuben und Quartieren im Siedlungsbereich und Jagdhabitats in den Waldflächen des Kramermassivs und im FFH-Gebiet durch die offene Trassenführung außerhalb des Schutzgebietes. Durch sie ergibt sich betriebsbedingt ein erhöhtes Risiko direkter Individuenverluste durch Kollision mit dem fließenden Verkehr bei möglichen Querungen, da die Art i. d. R. bodennah fliegt. Diese Gefährdung wird jedoch durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen, etwa eine dichte Bepflanzung der straßenbegleitenden Wälle auf den Außenseiten wirkungsvoll minimiert. Die Bepflanzung wirkt als Überflughilfe und leitet die Fledermäuse über die Gefahrenstellen hinweg. Relevante anlagebedingte Beeinträchtigungen durch die von der Straße verursachten Barrierewirkung und Flächenzerschneidung ergeben sich für diese Art wegen ihres großen Aktionsradiuses und des in ausreichendem Maß vorhandenen Lebensraums nicht. Durch das Vorhaben gehen in beiden Einwirkungsbereichen nur sehr kleine Jagdhabitatsflächen verloren oder werden durch verschiedenartige temporäre baubedingte oder dauerhafte betriebsbedingte Störungen in ihrer Eignung gemindert. Als eine Art mit sehr großem Raumanspruch, die Entfernungen bis zu 17 km auf ihren Jagdflügen regelmäßig überwindet, sind die Verluste im Vergleich zum gesamten genutzten Raum oder zum „Aktionsraum“ von Einzeltieren verschwindend gering. Sowohl für sich betrachtet als auch in der Zusammenschau der Verluste und Beeinträchtigungen ergeben sich daher keine Auswirkungen auf die Möglichkeiten zur Nahrungssuche, zumal naturnahe Waldflächen als tatsächlich genutzte oder potentiell geeignete Jagdhabitats im Raum keinen Mangel darstellen. Zerschneidungswirkungen ergeben sich nur in einem sehr engen Korridor. Der Austausch zwischen Quartieren und Jagdhabitats bleibt auch weiterhin über die Trasse hinweg möglich. Das Kollisionsrisiko, das für diese nahe am Boden fliegende Art bei Straßenquerungen besteht, wird durch die Errichtung von Lärmschutzwänden und -wällen, die gleichzeitig als Fledermaus-Überflughilfe dienen können, weitgehend vermieden. Sowohl Kolonien als auch Überwinterungsquartiere sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Der Erhalt der Population wird durch die im Vergleich zum gesamten genutzten Raum verschwindend geringen, direkten und mittelbaren Verluste an Jagdhabitatsfläche nicht gefährdet. Auch die Austauschbeziehungen zwischen den Teillebensräumen, die auf sehr kurzer Strecke vom Vorhaben berührt

werden, bleiben erhalten, wobei potentielle Individuenverluste durch Kollision weitgehend vermieden werden können. Somit ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch die verschiedenen projektbedingten Belastungen oder die Summe der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen.

Die Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*) ist eine über ganz Mittel- und Südeuropa verbreitete, jedoch nirgends häufige Art, die in Deutschland nur im Norden und Nordwesten fehlt. Innerhalb Deutschlands liegen die Verbreitungsschwerpunkte in Ostdeutschland und in Bayern. Ihre bayerischen Vorkommensschwerpunkte liegen in den walddreichen Landschaften Nord- und Ostbayerns sowie im Voralpinen Hügel- und Moorland mit den Alpen in Südbayern. Die Art ist fast überall in ihrem Bestand bedroht. Laut Standarddatenbogen für das FFH-Gebiet wird der Erhaltungszustand der Population mit „hervorragend“ („A“) bewertet. Die Gesamtbeurteilung der Art im FFH-Gebiet ergibt ebenfalls die Wertung „hervorragend“ („A“). Das bayerische Landesamt für Umwelt hat zudem im Rahmen einer vorläufigen Erhebung zum Erhaltungszustand geschützter Arten in Bayern für die betroffene Art „Mopsfledermaus“ einen günstigen Erhaltungszustand („B“) auf der Ebene der alpinen biogeographischen Region ermittelt.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat kritisiert, dass die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Erhaltungsziele für die Mopsfledermaus nicht ausreichend untersucht wurden. Bis zur Fertigstellung der naturschutzfachlichen Unterlagen zur Planfeststellung des Vorhabens im März 2007 lagen aus dem Untersuchungsgebiet, trotz zumindest in den Randbereichen günstiger Habitataignung (struktur-, altholz- und totholzreiche Wälder besonders in höheren Lagen und im Bereich des Herrgottschrofens sowie in den angrenzenden steilen Hangbereichen am Bergabfall zur Loisach), keine Nachweise der Mopsfledermaus vor. Aus dem weiteren Umfeld lagen bis dato gemäß den Angaben der Fledermausdatenbank der Koordinationsstelle Südbayerns, der Artenschutzkartierung sowie der Fledermausdatenbank der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Garmisch-Partenkirchen lediglich zwei neuere Sommernachweise vor. Hierbei handelt es sich um ein Mitte Mai 1994 in der Silberackerstraße in Garmisch-Partenkirchen durch eine Katze getötetes Individuum sowie einen Totfund im Ortsbereich von Grainau Ende August 1998. Ansonsten existierten lediglich Nachweise aus Winterquartieren. Erst im Frühjahr/Frühsummer gelang der dritte bekannte Sommernachweis für die Fledermausart im Landkreis Garmisch-Partenkirchen. Zufällig konnte zu diesem Zeitpunkt ein einzelnes jagendes Tier kurzzeitig am Herrgottschrofen am äußersten Südwestrand des Untersuchungsgebietes, in deutlichem Abstand zur Planfeststellungsstrasse, nachgewiesen werden. Da bereits in den Vorjahren ein Vorkommen vermutet wurde, für das jedoch bis dato keine Hinweise oder Nachweise erbracht werden konnten, hat der Vorhabensträger ausgehend von diesem aktuellen Einzelnachweis 2007 intensiv an mehreren Tagen nach Vorkommen der Mopsfledermaus im bzw. am Rande des Untersuchungsgebietes gesucht. Die Erfassung erfolgte durch Detektor-Begehung potenziell geeigneter Habitats in drei Nächten im August und September 2007. Insgesamt wurden für die Kartierung 14 Stunden aufgewendet (verteilt auf 5 Stunden am 25.08., 4 Stunden am 13.09. und 5 Stunden am 16.09.07). Eine Nachsuche in den zahlreichen potenziell geeigneten Spaltenquartieren im sehr gut für die Art als Lebensraum geeigneten Gebiet des Herrgottschrofens erbrachte keine Quartiernachweise, jedoch konnten durch die nächtlichen Detektoruntersuchungen zwei jagende Tiere nachgewiesen werden. Das bislang nur aufgrund sporadischer Zufallsfunde belegte Sommervorkommen der Art im Kramergebirge konnte somit endgültig verifiziert werden.

Die Untersuchungsergebnisse der Sonderuntersuchung zum Vorkommen der Mopsfledermaus bestätigen das Vorkommen der Art im Bereich des Herrgottschrofens und somit in den südwestlichen Randbereichen des Planungsraumes zum betrachteten Straßenbauvorhaben der Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel. Ausgehend von den bekannten Habitatansprüchen und Aktionsradien

der Fledermausart sind die betroffenen Flächen im Anschluss an das US-Gelände in der Breitenau als suboptimale Nahrungshabitate einzustufen, so dass trotz fehlender Nachweise aus dem Wirkungsbereich des Vorhabens eine zumindest temporäre Nutzung der betroffenen Flächen durch die Mopsfledermaus nicht ausgeschlossen werden kann. Verluste und Beeinträchtigungen von Jagdhabitaten der Art sind daher zu vermuten. Sowohl Quartiere jeglicher Art als auch besonders günstige und daher hoch bedeutsame Nahrungsflächen werden vom Vorhaben nicht berührt. Die Kernflächen des Lebensraumes der Mopsfledermaus, insbesondere auch zu vermutende Kernhabitate im benachbarten FFH-Gebiet, für das die Art einen maßgeblichen Bestandteil darstellt, sind somit nicht betroffen. Lebensstätten der Art i. S. § 42 Abs. 1 BNatSchG werden nicht beschädigt oder gestört. Für die beanspruchten Jagdhabitats am Rande eines zusammenhängenden Waldareals stehen in funktionaler und räumlicher Nähe ausreichend Ausweichhabitate vergleichbarer oder deutlich besserer Eignung zur Verfügung. Sowohl die Waldflächen im Bereich des Standortübungsplatzes als auch im Naturschutzgebiet Ammergebirge weisen zahlreiche naturnahe, strukturreiche teils auch tot- und altholzreiche Bergwaldparzellen und ehemalige Weidewaldflächen auf, die sich hervorragend als Nahrungshabitat für die Art eignen. Zudem werden durch die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen potenzielle Jagdhabitats im Bereich des Standortübungsplatzes teils kurz- bis mittelfristig, teils mittel- bis langfristig optimiert und aus Sicht der Mopsfledermaus aufgewertet. Aus den Flächenverlusten resultierende erhebliche negative Auswirkungen auf das lokale Mopsfledermausvorkommen können daher ausgeschlossen werden. Weiterhin ist für die grundlegend als kollisionsgefährdet einzustufende Fledermausart ein Risiko für direkte Individuenverluste einerseits im Falle einer regelmäßigen Querung der Trasse, andererseits bei Nahrungssuche im Nahbereich des Straßenbauwerkes zu unterstellen. Dieser Kollisionsgefährdung wird insbesondere durch einer entsprechenden Gestaltung der Straßennebenflächen wirkungsvoll entgegen gewirkt. Eine, auch als sogenannte Fledermausüberflughilfe dienende, dichte, geschlossene Randbepflanzung auch auf dem geplanten Schutzwall zwingt potenziell querende Tiere in größere Höhen und damit zur Querung oberhalb des kollisionsgefährdeten Bereichs. Durch den Verzicht auf eine einheitliche trassenseitige Gehölzgestaltung und das Abrücken der Bepflanzung vom Fahrbahnrand wird ein „Tunneleffekt“ vermieden und potenziell trassennah, entlang von Gehölzen jagende Tiere ebenfalls aus dem unmittelbar kollisionsgefährdeten Bereich geführt. Zusätzliche Ausbuchtungen im straßenbegleitenden Gehölzband ermöglichen zudem ein weitergehendes Ausweichen möglicherweise hier jagender Individuen. Durch Berücksichtigung dieser Maßnahmen kann das Kollisionsrisiko deutlich minimiert (wenn auch nicht gänzlich vermieden) werden. Erhebliche Beeinträchtigungen des Erhaltungsziels Mopsfledermaus können wegen der geringen Auswirkungen auf das lokale Vorkommen dieser Art ausgeschlossen werden.

- 3.1.3.2.2 Konkretisiertes Erhaltungsziel 25: Erhaltung der Population der Schmalen Windelschnecke in naturnahen, gegen Nährstoffeinträge abgepufferten Fließgewässern. Erhaltung der Populationen der Vierzähligen Windelschnecke und ihrer Habitate; Erhaltung der hydrologischen Verhältnisse.

Auswirkungen des Vorhabens durch Überbauung und Versiegelung, temporäre Flächennutzung oder baubedingte Stoffeinträge auf potentielle Vorkommen der Schmalen Windelschnecke (*Vertigo angustior*) können aufgrund der Lage des Straßenbauvorhabens einerseits und geeigneter Habitate der Art andererseits ausgeschlossen werden. Auswirkungen können sich jedoch langfristig durch die mögliche anlagebedingte entwässernde Wirkung des Tunnelbauwerkes ergeben. Kurzfristige baubedingte Beeinträchtigungen sind hingegen weitgehend mit natürlichen Schwankungen in der Wasserführung vergleichbar und daher von der Art in ihren Habitaten tolerierbar.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen potentieller Habitate der Art in den Moor- und Quelllebensräumen im Westen des Schmölzer Sees ergeben sich laut dem Lufthygienischen Gutachten durch Schad- und Nährstoffeintrag ausgehend vom Tunnelnordportal, dem Anschluss an das bestehende Straßennetz und über das Lüfterbauwerk. Aufgrund der sehr geringen Höhe der prognostizierten Zusatzbelastungen, für Stickstoffverbindungen in einer Größenordnung von 1 bis 2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und der auch weiterhin relativ niedrigen Gesamtbelastung von bis zu 12  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  sind jedoch keine signifikanten Veränderungen der Habitate zu erwarten. Durch die anlagebedingten - trotz einer zumindest teilweisen Wasserversorgung der Standorte über Niederschläge und oberflächennahe Grundwasservorkommen ohne Vermeidungsmaßnahmen nicht auszuschließenden - Trockenperioden, etwa in den Flachmoor- und Pfeifengraswiesenbeständen, aber auch in den Staudenfluren entlang der Bachläufe, gingen der Art langfristig Lebensräume verloren. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen M1.1 – M1.3 kann jedoch, wie bereits dargestellt, ein projektbedingtes Trockenfallen ausgeschlossen werden. Keinen wesentlichen Einfluss haben die Eingriffe in mikroklimatisch begünstigte potentielle Lebensräume in den Wäldern oder in vergrasten Magerrasen oder Gebüsch. Anders als Pflanzenarten, die fest an ihrem Wuchsort verankert sind, ist die Schneckenart aufgrund ihrer Mobilität befähigt, kurzzeitig ungünstige Standortverhältnisse oder auch Verschiebungen geeigneter Habitate durch aktive Bewegung zu entgehen. So kann sie etwa in Zeiten für sie ungünstiger Grundwasserverhältnisse in feuchtere Bereiche, beispielsweise in der Verlandungszone des Sees oder im Nahbereich der Bachläufe und kleinen Gräben, abwandern oder auch ungünstige Zeiträume im Boden überdauern. Ebenso werden die geeigneten Habitate entlang der Bachläufe nicht verschwinden, sondern sich ggf. lediglich verschieben. Da die Moorstandorte nicht die einzigen potentiellen Lebensräume der Art darstellen und es in erster Linie zur Verschiebung besonders günstiger potentieller Lebensräume kommen kann und zudem auch mit weiteren potentiellen Vorkommen in anderen Teilausschnitten des Schutzgebietes gerechnet werden kann, werden die bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes, ebenso wie Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Stoffeinträge in potentielle Habitate, einzeln und in der Summe als nicht erheblich beurteilt.

3.1.3.2.3 Konkretisiertes Erhaltungsziel 15: Erhaltung der Waldmeister- und Orchideen-Kalk-Buchenwälder, ihrer naturnahen Struktur und Baumartenzusammensetzung, einschließlich des Vorkommens von Frauenschuh, Erhalt eines ausreichenden Angebots an Alt- und Totholz.

Trotz Nachsuche im Umfeld der Lüfterstation konnten in der Artenschutzkartierung für diese Raum vorliegende, ältere Nachweise des Frauenschuhs nicht bestätigt werden. Auch für das Umfeld des Nordportals konnten keine Nachweise erbracht werden. Aktuelle Vorkommen werden daher weder in Anspruch genommen noch bau- oder betriebsbedingt beeinträchtigt. Somit werden lediglich potentiell geeignete Flächen überbaut und versiegelt oder bau- und betriebsbedingt durch Schad- und Nährstoffeintrag beeinträchtigt. Auswirkungen auf die Standorteignung für den Frauenschuh, insbesondere durch den Eintrag von Stickoxiden, sind für das gesamte Umfeld des Schmölzer Sees, des Lüftergebäudes und des Nordportal möglich. Eine wesentliche Änderung der Standorteignung bei Zusatzbelastungen, die für Stickstoffverbindungen in einer Größenordnung von 1 bis 2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und bei einer weiterhin relativ niedrigen Gesamtbelastung von bis zu 12  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen, ist hingegen nicht zu prognostizieren. Lediglich für das unmittelbare Umfeld des Nordportals sind vorhabensbedingte Auswirkungen zu erwarten. Nähere Ausführungen zur Wirksamkeit der bau- und betriebsbedingten Stoffeinträge können der Unterlage 17.2 zur Beeinträchtigung der Kalk-Magerrasen und Waldmeister-Buchenwälder, welche die überwiegende Zahl potentieller Habitate beinhalten, entnommen werden. Potentielle Standorte des Frauenschuhs sind in den lichten Kalk-Buchenwäldern, in Waldmeisterbuchenwäldern, naturnahen Bergmischwäldern, aber auch in lichten Kiefern-



wäldern und verbuschten Magerrasen im gesamten Schutzgebiet auf großer Fläche vorhanden. Der geringe Verlust und die kleinflächige bau- und betriebsbedingte Beeinflussung potentieller Wuchsorte stellen sowohl einzeln, als auch in ihrem Zusammenwirken keine Gefährdung der Vorkommen oder des günstigen Erhaltungszustandes des Frauenschuhs im FFH-Gebiet dar und sind als nicht erhebliche Beeinträchtigung zu werten.

3.1.3.2.4 Konkretisiertes Erhaltungsziel 27: Erhaltung der Standorte des Grünen Koboldmooses, des Rudolphs Trompetenmooses und des Grünen Besenmooses in alten Wald-Bestandsteilen mit luftfeuchtem Innenklima und ausreichenden Laubbaumanteilen.

Die Prüfung der projektbedingten Auswirkungen anhand dieses konkretisierten Erhaltungsziels wird beschränkt auf das Grüne Besenmoos, denn die potentiellen Standorte des Grünen Koboldmooses und des Rudolph Trompetenmooses befinden sich im Untersuchungsgebiet mit deutlichem Abstand zum Straßenbauvorhaben und damit lediglich im Wirkungsbereich betriebsbedingter Störungen (Lärm, Licht, optische Reize). Gegenüber diesen Wirkfaktoren sind diese Arten jedoch nicht empfindlich. Über die Vorkommen und Verbreitung des Grünen Besenmooses liegen im FFH-Gebiet keine konkreten Daten vor. Insgesamt befindet sich die Art lt. Standard-Datenbogen in einem günstigen Erhaltungszustand („B“). Potentielle Wuchsorte der epiphytisch an Laubbäumen lebenden und gegenüber Nährstoffeintrag hoch empfindlichen Art finden sich im Untersuchungsgebiet v. a. in den Buchen- und Schlucht- bzw. Hangschuttwäldern zwischen Hotel Sonnenbichl und Ruine Werdenfels. Der Bau des Nordportals und der angrenzenden Zufahrt führt daher zu bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen potentieller Wuchsorte durch Verschiebung der Vorbelastungszonen der bestehenden Verkehrswege und zusätzlichem Ausstoß über das Lüftergebäude in das FFH-Gebiet. Zukünftig überbaute oder versiegelte straßennahe Waldbereiche stellen infolge der bestehenden Vorbelastungen keine potentiellen Wuchsorte dieser gegenüber stofflichen Belastungen empfindlich reagierenden Moosart dar, so dass es zu keinen direkten Verlusten kommt. Eine Neubelastung durch Stoffeintrag ergibt sich für potentielle Wuchsorte in den alten Waldmeister-Buchenwäldern und Buchenmischwäldern im Anschluss an das Nordportal und im Umfeld des Schmolzer Sees. Die Waldstandorte südlich des Portals sind infolge der Vorbelastungen nicht als potentielle Wuchsorte anzusprechen, zudem sind jüngere Waldbestände (Stangenhölzer, Dickungen) nicht als Wuchsort geeignet. Eine wesentliche Änderung der Standorteignung bei vorhabensbedingten Zusatzbelastungen, für Stickstoffverbindungen in einer Größenordnung von 1 bis 2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und bei einer weiterhin relativ niedrigen Gesamtbelastung von bis zu 12  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , kann hingegen ausgeschlossen werden. Potentielle Wuchsorte sind in den naturnahen Laub- und Bergmischwäldern im Untersuchungsgebiet und im gesamten Schutzgebiet auf großer Fläche in gleicher oder weitaus besserer Eignung vorhanden. Der flächenmäßig vergleichsweise sehr geringe Verlust bzw. die minimalen stofflichen Belastungen potentieller Wuchsorte haben keinen wesentlichen Einfluss auf die Stabilität der Vorkommen dieser Moosarten im FFH-Gebiet und werden als nicht erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bewertet.

3.2 „Vogelschutzgebiet“ (special protected area; SPA-Gebiet) DE 8330-471 „Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“

3.2.1 Beschreibung des Gebiets und der maßgeblichen Bestandteile

Das Schutzgebiet wurde mit Erlass der auf der Ermächtigungsgrundlage des Art. 13b Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG fußenden Vogelschutzverordnung (Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen – VoGEV - vom 12.07.2006) vom Freistaat Bayern als

„Europäisches Vogelschutzgebiet“ rechtsverbindlich festgelegt (vgl. § 1 VoGEV). Das Schutzgebiet stellt mit einer Flächengröße von 30.115 ha eines der größten und bedeutendsten Vogelschutzgebiete der bayerischen Alpen dar. Es liegt zwischen Schwangau im Westen, Oberammergau im Norden und Garmisch-Partenkirchen im Osten. Es erstreckt sich in Höhenlagen zwischen 665 m und 2.173 m ü. NN von der montanen Stufe bis in die alpinen Regionen der nördlichen Kalkalpen. Bis auf kleinere Gebietsanteile im Nordwesten ist es weitgehend flächengleich mit dem FFH-Gebiet DE8330301 „Ammergebirge“ und wurde schon oben unter C.3.1 beschrieben. Die Flächenabgrenzung des SPA-Gebietes ist nahezu identisch mit den Abgrenzungen des gutachterlich abgegrenzten IBA „BY015 Ammergauer Berge“, von dem es im Wesentlichen nur durch zusätzliche Flächenanteile im Norden abweicht.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden zahlreiche Vogelarten erfasst, die in Anhang 1 V-RL geführt oder als regelmäßig vorkommende Zugvögel (sofern nicht in Anhang I der Richtlinie 79/409/EWG aufgeführt) i. S. v. Art. 4 Abs. 2 V-RL als besonders schützenswert anzusehen sind. Darüber hinaus finden sich Vorkommen mehrerer Arten, deren Vorkommen in Bayern oder Deutschland gefährdet oder vom Aussterben bedroht ist. Für diese Arten stellt das Schutzgebiet aufgrund seiner Größe und Komplexität einen Lebensraum von landesweiter Bedeutung dar. Nicht zuletzt aufgrund seiner Größe und der hervorragenden Ausstattung mit typischen, natürlichen und naturnahen Lebensräumen der montanen bis alpinen Stufe ist das Ammergebirge einer der bedeutendsten Lebensräume für alpine Vogelarten und Vogelarten montaner bis subalpiner Wälder. Das Gebiet besitzt eine überragende Rolle für die Vogelwelt. Herausragende Wertigkeit besitzt es für die Vorkommen des Uhus (*Bubo bubo*). Zudem stellt es eines der fünf wichtigsten Gebiete der europäischen Region für Steinadler, Wanderfalke, Hasel-, Alpenschnee-, Birk- und Auerhuhn, Sperlings- und Rauhfusskauz, Uhu, Schwarz-, Weißrückens- und Dreizehenspecht sowie Zwergschnäpper dar. Ferner ist es eines der wichtigsten Gebiete für die noch relativ häufigen Vogelarten Zitronengirlitz, Berglaubsänger und Ringdrossel, deren Vorkommen überwiegend in Europa (>50 % des Weltbestandes) zu finden sind. Hinsichtlich der vorkommenden Vogelarten wird im Übrigen auf die Unterlagen 17.1 und 12.4) verwiesen.

### 3.2.2 Erhaltungsziele

Gemäß § 3 Abs. 1 VoGEV sind die Erhaltungsziele der Europäischen Vogelschutzgebiete die Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in Anlage 1 Spalte 6 für das jeweilige Gebiet aufgeführten Vogelarten sowie ihrer Lebensräume. Gemäß § 3 Abs. 2 VoGEV umfasst der Erhaltungszustand einer Vogelart die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Art in dem jeweiligen Gebiet auswirken können. Nach § 3 Abs. 3 VoGEV wird der Erhaltungszustand als günstig erachtet, wenn auf Grund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, in dem jeweiligen Gebiet bildet und langfristig weiterhin bilden wird, das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und in dem jeweiligen Gebiet ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

Das Erhaltungsziel des in der Anlage 1 der VoGEV enthaltenen - hier betroffenen - Vogelschutzgebietes „Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“ ist:

„Die Erhaltung oder Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes von Auerhuhn, Waldschnepfe, Steinadler, Raufußkauz, Wanderfalke, Flussuferläufer, Uhu, Sperlingskauz, Weißrückenspecht, Schwarzspecht, Grauspecht, Dreizehenspecht, Felsenschwalbe, Trauerschnäpper, Zwergschnäpper und Ringdrossel und deren Le-

bensräume, insbesondere der Gebirgsregion mit artenreichen, großflächigen Bergmischwäldern, thermophilen Buchenwäldern, lückigen Kiefernwäldern mit Wildgrasfluren, anstehenden Felsbereichen, Bergseen sowie Schotterfluren im Lechtal als Brut-, Nahrungs- und Durchzugsgebiet.“ Die von dem Erhaltungsziel umfassten Arten entsprechen den Arten, die auch im Standard-Datenbogen enthalten sind.

Für die betroffenen Arten und ihre Lebensräume sind in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde aus dem Erhaltungsziel der VoGEV bzw. des Standard-Datenbogens folgende gebietsbezogene „konkretisierte Erhaltungsziele“ entwickelt worden, die eine genauere naturschutzfachliche Interpretation des Erhaltungsziels sowie eine verfeinerte Beeinträchtigungsanalyse ermöglichen:

1. Erhalt des Ammergebirges als größten bayerischen Gebirgszug mit typisch nordalpischer natürlicher und naturnaher Gebirgsvegetation, hoher Strukturvielfalt und Lebensraumdichte für Vogelarten großer störungsarmer Lebensraumkomplexe von entsprechend überregionaler bis landesweiter Bedeutung als Brut- und Durchzugsgebiet zahlreicher Vogelarten. Erhalt der überdurchschnittlichen Dichte an z. T. reliktschen Teillebensräumen und Biotoptypen mit hohem Vernetzungsgrad.
2. Erhalt großflächiger, unzerschnittener, reich strukturierter Laub-, Misch- und Nadelwälder mit naturnaher Struktur und Baumartenzusammensetzung; Erhaltung der Ökotope aus Latschen- und Grünerlengebüsch, sowie geologisch heterogenen Felsbildungen, insbesondere im Bereich des Graswangtales, alpinen Rasen und Schuttpartien als charakteristische Habitate für wertgebende Vogel-Leitarten (Spechte, Käuze und Raufußhühner), auch als Brut- und Jagdhabitat für Steinadler und Wanderfalke; Erhalt ausgedehnter Altholzbestände sowie eines ausreichenden Angebots an Höhlenbäumen.
3. Erhalt der Latschengebüsche, ihrer Ungestörtheit, Unzerschnittenheit und der natürlichen biotopprägenden Dynamik im Kontakt mit naturnahen Bergmischwäldern, alpinen Rasen und Schuttfeldern als Kernareal des Auerhuhns und als Lebensraum der Ringdrossel.
4. Erhaltung der Buchenwaldgesellschaften, ihrer naturnahen Struktur und Baumartenzusammensetzung in ihren verschiedenen Typen (v. a. Hainsalat- und Orchideen-Kalk-Buchenwälder) und naturnahen Fichtenwäldern als wichtigen Lebensraum für wertgebende Spechtarten, insbesondere der Vorkommen von Weißrückenspecht, Grau-, Dreizehenspecht und Schwarzspecht, Trauerschnäpper sowie den Zwergschnäpper, den Sperlingskauz und das Haselhuhn. Gewährleistung eines ausreichenden Angebots an Alt- und Kronen-Totholz.
5. Erhaltung der naturnahen, montanen bis subalpinen Fichtenwälder, ihrer Störungsarmut, der Bestandsstruktur und Baumartenzusammensetzung mit ausreichendem Alt-, Totholzanteil als Kernhabitat für den Rauhfußkauz und den Uhu.
6. Erhaltung von Steinadler, Uhu und Wanderfalke, ihrer Horstplätze; Erhalt der störungsarmen Ruhezeiten insbesondere während der Brut- und Balzzeiten.
7. Erhalt der Fichtenmoorwälder und Erlen-Eschen-Bachauenwälder, ihres natürlichen Wasser- und Nährstoffhaushalts sowie der natürlichen Entwicklung der natürlichen Auwaldabfolge als bedeutsamem Lebensraum für den Grauspecht.
8. Erhaltung des Habitats des Dreizehenspechts durch Erhalt der Störungsarmut, naturnahen Bestandsstruktur und Baumartenzusammensetzung der montanen bis subalpinen Fichtenwälder mit ausreichendem Alt-, Totholz- und Höhlenbaumanteil.
9. Erhaltung des Flussuferläufers, seines Lebensraumes mit relativ ungestörten, naturnahen Fließgewässern. Erhaltung einer naturnahen Geschiebedynamik.
10. Erhaltung der Population der Felsenschwalbe durch Erhalt störungsarmer Felswände und Felsbildungen, insbesondere im Bereich des Graswangtales, in Kontakt zu strukturreichen montanen Schutthalden und laubholzreichen Bergmischwäldern.

11. Erhalt von Zwergschnäpper durch Erhalt großflächiger, unzerschnittener, reich strukturierter Laubmischwälder mit naturnaher Struktur und Baumartenzusammensetzung sowie ausreichend offenen Landschaftsformen der montanen Stufe.

Natürliche Lebensraumtypen gemäß Anhang I FFH-RL sowie Habitate oder Standorte der Tier- und Pflanzenarten nach Anhang II und IV FFH-RL sind entsprechend der rechtlichen Vorgaben nicht relevant für die Beurteilung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes.

### 3.2.3 Ermittlung der Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Erhaltungsziele und Beurteilung der Erheblichkeit

Wesentlich für die Erhaltungsziele des Schutzgebietes ist eine weitgehende Unzerschnittenheit des Gesamtgebietes und der Erhalt größerer, störungsarmer Schutzgebietsausschnitte, die sowohl Vogelarten mit größerem Raumanspruch als auch Arten mit hoher Störungsempfindlichkeit dauerhaft Lebensmöglichkeiten bieten. Innerhalb des Untersuchungsbiets sind dies die zusammenhängenden, vielfältigen, teils struktur- und totholzreichen Waldflächen mit den darin eingelagerten mageren Offenlandstandorten und besonderen Ökotonen wie Quellsümpfen, dauerhaften und temporären Fließgewässern oder Felswänden und Geröllfeldern.

Würden durch das Vorhaben Flächen bzw. (ggf. auch potenzielle) Habitate in einem Ausmaß verkleinert, gestört oder verändert oder würden Funktions- und Austauschbeziehungen auf eine Weise berührt, dass sich die Strukturen, Funktionen oder Wiederherstellungsmöglichkeiten der Habitate der relevanten Vogelarten oder deren Bestand im Schutzgebiet oder auf (größeren) Teilflächen davon so wesentlich verändern, dass die Stabilität des Erhaltungszustands der relevanten Vogelarten nicht mehr gewährleistet wäre, so wäre von einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele auszugehen. Jedoch stellt nicht jeder Flächenverlust von Habitaten grundsätzlich eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Beispielsweise können größere Verluste an Nahrungshabitatfläche für Vogelarten mit großem Aktionsradius durchaus unerheblich sein, wohingegen der Verlust oder die Störung des einzigen geeigneten kleinflächigen Nistplatzes zu einer Erheblichkeit führen kann.

Die Beurteilung der Beeinträchtigungen berücksichtigen zulässigerweise die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, die als Planungsbestandteile in den Unterlagen 12.1 und 17.2 enthalten sind (vgl. C.2.1.3).

#### 3.2.3.1 Prüfung der Projektwirkungen auf die im Vogelschutzgebiet geschützten Vogelarten

Es wurden die relevanten Projektwirkungen auf die konkretisierten Erhaltungsziele für 9 Vogelarten, für die Beeinträchtigungen denkbar sind, untersucht. Auf die Ausführungen zu den relevanten Projektwirkungen in der Unterlage 17.1 wird verwiesen. Die untersuchten relevanten Vogelarten sind bei dem jeweiligen Erhaltungsziel unterstrichen.

##### 3.2.3.1.1 Konkretisiertes Erhaltungsziel 2: Erhalt großflächiger, unzerschnittener, reich strukturierter Laub-, Misch- und Nadelwälder mit naturnaher Struktur und Baumartenzusammensetzung; Erhaltung der Ökotone aus Latschen- und Grünerlengebüschen, sowie geologisch heterogenen Felsbildungen, insbesondere im Bereich des Graswängtales, alpinen Rasen und Schuttpartien als charakteristische Habitate für wertgebende Vogel-Leitarten (Spechte, Käuze und Raufußhühner), auch als Brut- und Jagdhabitat für Steinadler und Wanderfalke; Erhalt ausgedehnter Altholzbestände sowie eines ausreichenden Angebots an Höhlenbäume.

Vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des Steinadlers (*Aquila chrysaetos*) ergeben sich in den Nahrungshabitaten in den offenen Trassenabschnitten im Süden des Untersuchungsgebietes, außerhalb des Vogelschutzgebietes. Das Vorhaben betrifft somit keine „maßgeblichen“ Bestandteile des Gebietes im Sinne von Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007, Az. 9 A 20.05 – juris, Rn. 77). Der nicht im Untersuchungsgebiet gelegene Horst wird nicht beeinträchtigt. Durch Überbauung und Versiegelung gehen dauerhaft Flächen verloren, die zur Nahrungssuche genutzt werden. Dabei handelt es sich – wie bereits dargelegt – um Flächen außerhalb des Schutzgebietes, die zudem keine Funktion als unentbehrliche Rand- oder Pufferzonen zu landwirtschaftlichen Flächen darstellen oder Tierarten beherbergen, die als eine unentbehrliche Nahrungsgrundlage der dem Gebietsschutz unterfallenden Arten dienen. Weitere Nahrungsflächen werden temporär während der Bauphase in Anspruch genommen. Zudem ergeben sich bau- und betriebsbedingte Störungen von Nahrungshabitatflächen. Die Art ist nicht von einer besonderen Vegetationsbedeckung der Nahrungsflächen abhängig. Der Steinadler jagt grundlegend auf Offenlandstandorten jeglicher Ausprägung. Abseits der Brutplätze ist die Art zudem wenig lärmempfindlich, jedoch können dauerhaft auftretende optische Reize durchaus zu einer Meidung bestimmter Gebiete führen. Sowohl während des Baues als auch durch den Betrieb der Straße werden Flächen infolge der ständig wiederkehrenden optischen Störungen als Nahrungshabitat des Steinadlers entwertet. Die betroffenen Flächen sind jedoch im Vergleich zur gesamten genutzten Fläche verschwindend klein. Der Art stehen im Vogelschutzgebiet ausreichend Nahrungsflächen zur Verfügung, zumal sie für die Nahrungssuche kaum an besondere Habitatelemente gebunden ist. Eine mögliche sehr geringfügige Verlagerung der Jagdhabitate aus den beanspruchten Bereichen heraus hat keinen Einfluss auf den Fortbestand des Brutvorkommens. Wesentliche Änderungen der Habitateignung sind nicht zu erwarten, da es sich nicht um Schlüssel- oder Kernhabitatflächen handelt. Die Beeinträchtigungen sind einzeln und im Zusammenwirken daher als nicht erheblich zu beurteilen.

- 3.2.3.1.2 Konkretisierte Erhaltungsziele 2 (siehe oben C.3.2.3.1.1) und 6: Erhaltung von Steinadler, Uhu und Wanderfalke, ihrer Horstplätze; Erhalt der störungsarmen Ruhezeiten insbesondere während der Brut- und Balzzeiten.

Vorhabensbedingte Beeinträchtigungen für den Wanderfalken (*Falco peregrinus*) ergeben sich in den Nahrungshabitaten sowohl im Bereich des Lüfterbauwerkes als auch in den offenen Trassenabschnitten im Süden des Untersuchungsgebiets. Der weit entfernt im Bereich der Felswände am Pfleger See gelegene Horststandort wird durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt. Durch Überbauung und Versiegelung gehen in beiden Bereichen dauerhaft Flächen verloren, die zur Nahrungssuche genutzt werden. Weitere Nahrungsflächen werden temporär während der Bauphase in Anspruch genommen. Zudem ergeben sich am Lüfterbauwerk sowie in den südlichen Trassenabschnitten und im Umfeld des Südportals bau- und betriebsbedingte Störungen von Nahrungshabitatflächen. Als Luftjäger ist die Art nicht von einem speziellen Bewuchs oder einer besonderen Vegetationsbedeckung der Nahrungsflächen abhängig. Der Wanderfalke jagt auch innerhalb von Städten über vollständig versiegelten und überbauten Flächen. Abseits der Brutplätze ist die Art zudem wenig lärmempfindlich. Dauerhaft auftretende optische Reize können zu einer Meidung bestimmter Gebiete führen. Während der Bauzeit kann von einer weitgehenden Meidung der stärker gestörten Bereiche um das Lüfterbauwerk, das Südportal und die offenen Trassenabschnitte im Süden des Untersuchungsgebiets ausgegangen werden. Auch der Betrieb der Straße entwertet Flächen als Nahrungshabitat infolge der ständig wiederkehrenden optischen Störungen. Die betroffenen Flächen befinden sich zum Teil außerhalb des Schutzgebietes (vgl. hierzu oben) und sind im Vergleich zum gesamten genutzten Areal verschwindend klein. Die Störungen im Bereich des Lüfterbauwerkes sind zeitlich eng begrenzt, so dass nach Beendigung der Baumaßnahmen auch das Umfeld wieder in gleichem Umfang zur Jagd genutzt werden

kann. Der Art stehen im Vogelschutzgebiet ausreichend Nahrungsflächen zur Verfügung, zumal sie für die Nahrungssuche kaum an besondere Habitatelemente gebunden ist. Eine mögliche, sehr geringfügige Verlagerung der Jagdhabitats aus beanspruchten Bereichen heraus hat keinen Einfluss auf den Fortbestand des Brutvorkommens. Wesentliche Änderungen der Habitateignung sind, da keine Schlüssel- oder Kernhabitatflächen betroffen sind, nicht zu erwarten. Die Beeinträchtigungen sind einzeln und im Zusammenwirken daher als nicht erheblich zu beurteilen.

3.2.3.1.3 Konkretisierte Erhaltungsziele 2 (siehe oben C.3.2.3.1.1) und 3: Erhalt der Latschengebüsche, ihrer Ungestörtheit, Unzerschnittenheit und der natürlichen biotoprägenden Dynamik im Kontakt mit naturnahen Bergmischwäldern, alpinen Rasen und Schuttfeldern als Kernareal des Auerhuhns und als Lebensraum der Ringdrossel.

Vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des Auerhuhns (*Tetrao urogallus*) ergeben sich durch den Bau des Südportals und den Bau und Betrieb der anschließenden Trassenabschnitte mit offener Linienführung zwischen US-Gelände und Standortübungsplatz außerhalb des Vogelschutzgebietes. Durch den Bau des Südportals gehen Randbereiche des Auerhuhnlebensraumes in den lichten Weidewaldflächen dauerhaft durch Versiegelung und Überbauung verloren. Auch die temporär während der Bauphase zusätzlich für Arbeitsraum und Baustelleneinrichtung benötigten Flächen gehen aufgrund der nur langfristigen Wiederherstellbarkeit als Auerhuhnlebensraum dauerhaft verloren. Als störungs- und lärmempfindliche Vogelart ist das Auerhuhn zudem durch bau- und betriebsbedingte Störungen in den Habitatrandbereichen betroffen. Da während der Bauphase zusätzliche Flächen im Nordwesten genutzt werden ist die Störung temporär geringfügig erweitert. Die Kernräume des Auerhuhnlebensraumes liegen in den lichten Waldbeständen und Latschenfeldern höherer Lagen mit deutlichem Abstand zur Baumaßnahme. Betroffen sind nur Randbereiche des Lebensraumes, die aufgrund des starken Erholungsdruckes (Feierabenderholung v. a. am Tierheim, Fernerholung durch Einstieg in verschiedene beliebte Wanderwege) und der Siedlungsnähe vorbelastet und daher nur in den Wintermonaten in größerem Umfang genutzt werden können. Diese Randbereiche außerhalb der Grenzen des Schutzgebietes sind vom Schutzzweck nicht umfasst und stellen zudem keine unentbehrlichen Bestandteile zur Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustandes der Art dar. Die direkt in Anspruch genommenen Flächen im Umfeld der hier verlaufenden Schuttrinne stellen die äußersten Randflächen eines großflächig zusammenhängenden Lebensraumes in den Latschengebüschen und lichten Wäldern der steileren Hanglagen dar. Im Vergleich zum gesamten nutzbaren Raum sind sie sehr klein. Auch die angrenzenden, von bau- und betriebsbedingten Störungen betroffenen Flächen sind im Vergleich zu dem von der Auerhuhnpopulation genutzten und/oder nutzbaren Raum in den höheren Lagen relativ kleinflächig. Für diese Flächen besteht ebenfalls, zumindest während der Vegetationszeit, eine Vorbelastung durch den Erholungsbetrieb. Das Umfeld des Tierheimes ist bereits jetzt durch die starke Nutzung zur Feierabenderholung nur in kurzen Zeiträumen (frühe Morgenstunden) durch die Art nutzbar und als Lebensraum entwertet. Durch die Randlage und Vorbelastungen durch den Freizeitverkehr besitzen sie keine Schlüsselfunktion für das Auerhuhn. Auswirkungen auf das Auerhuhnvorkommen sind durch den Verlust zeitweilig nutzbarer bzw. genutzter Randhabitatflächen nicht zu erwarten. Durch das Vorhaben werden die talnahen Flächen in ihrer Eignung deutlich entwertet oder gehen im direkten Nahbereich zur geplanten Straße dauerhaft verloren. Für die Fortpflanzung spielen diese Flächen keine entscheidende Rolle. Geeignete Ruhe- und Rückzugsräume und störungsarme (Winter-) Nahrungshabitate sind in höheren Lagen in weitaus besserer Eignung vorhanden. Der Verlust und die Störung vorbelasteter, temporär genutzter Habitatrandflächen, überwiegend außerhalb des Vogelschutzgebietes, haben keinen wesentlichen Einfluss auf die Auerhuhnvorkommen im Schutzgebiet. Die Flächenverluste und bau- bzw. betriebsbedingten Störungen werden daher sowohl einzeln als auch im Zusammenwirken als nicht erhebliche Beeinträchtigungen eingestuft.

3.2.3.1.4 Konkretisierte Erhaltungsziele 2 (siehe oben C.3.2.3.1.1: „( und Rauhfußhühner)...“) und 4: Erhaltung der Buchenwaldgesellschaften, ihrer naturnahen Struktur und Baumartenzusammensetzung in ihren verschiedenen Typen (v. a. Hainsalat- und Orchideen-Kalk-Buchenwälder) und naturnahen Fichtenwäldern als wichtigen Lebensraum für wertgebende Spechtarten, insbesondere der Vorkommen von Weißrückenspecht, Grau-, Dreizehenspecht und Schwarzspecht, Trauerschnäpper sowie den Zwergschnäpper und den Sperlingskauz. Gewährleistung eines ausreichenden Angebots an Alt- und Kronen-Totholz.

Auswirkungen auf Reviere des Schwarzspechts (*Dryocopus martius*) ergeben sich durch die Baumaßnahmen am Nordportal und dem Anschluss an das bestehende Straßennetz, an den offenen Trassenabschnitten im Norden des US-Geländes und am Tierheim sowie durch den Bau des Lüfterbauwerkes. Gerodete, unabhängig ob nachfolgend überbaute, versiegelte oder lediglich für den Arbeitsstreifen und die Baustelleneinrichtung vorübergehend genutzte Flächen – großteils außerhalb des Vogelschutzgebietes - gehen der Art als Nahrungshabitat dauerhaft verloren. Im Bereich des Lüfterbauwerkes kommt es nicht zu Flächenverlusten, da hier keine Rodungen notwendig werden. Die im Bereich des Nordportals und des Kreisverkehrs gerodeten Flächen sind bereits erheblich durch die bestehende Bundesstraße vorbelastet und daher, durch die als „mittel störungsempfindlich“ einzustufende Art, nur noch bedingt bis gar nicht nutzbar. Stärker verlärmte Bereiche werden i. d. R. nur in betriebsarmen Zeiten zur Nahrungssuche aufgesucht. Eine Brut findet in stärker belasteten Räumen nur in seltensten Ausnahmefällen statt. Baubedingte Störungen im Bereich des Lüfterportals betreffen lediglich kleine Flächen und sind in ihrer Wirkung zeitlich auf die Bauphase begrenzt. Weitere Belastungen durch Verlärmung entstehen in diesem Bereich durch betriebsbedingte Verlärmung über das Lüfterbauwerk. Kleinere Flächen im Umfeld um das Lüfterbauwerk werden dauerhaft gestört (Störungsrelevanter Lärm >40 dB(A) ergibt sich im Umkreis von ca. 50 m um das Lüftergebäude in ca. 23 m Höhe - lt. Gutachten ILF 2007) und sind daher nur noch sehr bedingt durch die Art als Nahrungshabitat nutzbar.

Bau- und betriebsbedingte Störungen im Umfeld des Nordportals und in den Bereichen mit offener Linienführung außerhalb des Schutzgebietes im Süden des Untersuchungsgebiets betreffen im Wesentlichen gleichartige Lebensräume. Am Nordportal schiebt sich die bestehende straßennahe Vorbelastungszone betriebsbedingter Störungen der B 23 geringfügig weiter nach Nordwesten in das Schutzgebiet vor. Betroffen sind ausschließlich Nahrungsflächen. Der Brutplatz des Revierpaares in einem alten Buchenbestand in etwa 300 m Abstand zum Nordportal wird nicht beeinflusst. Demgegenüber ergeben sich durch die Verlagerung der lärmbedingten Belastungskorridore Entlastungswirkungen im Schutzgebiet im Osten des Schmölzer Sees und in Waldflächen zwischen Schmölzer See und Hotel Sonnenbichl außerhalb des Schutzgebietes. Die entlasteten Waldflächen im Schutzgebiet sind jedoch auch durch starke Erholungsnutzung, insbesondere Kurzzeit- und Feierabendholung, vorbelastet, so dass sich die vorhabensbedingte Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung nicht wesentlich auf den Schwarzspecht auswirken wird. Trotz der geringfügigen, vorhabensbedingten Entlastungen im Schutzgebiet bleiben diese Flächen auch weiterhin nur in Ausnahmefällen durch die Art nutzbar, da andere Störeinflüsse eine dauerhafte Nutzung zur Nahrungssuche verhindern. In den Trassenabschnitten ab dem Südportal und im weiteren Verlauf nördlich des US-Geländes werden durch Erholungsnutzung in geringerem Ausmaß vorbelastete Nahrungshabitate im Umfeld des Tierheimes, der Straße nach St. Martin und in den Randbereichen des Standortübungsplatzes sowie kleinere weitgehend unbelastete lichte Waldflächen im Süden des Standortübungsplatzes neu belastet. Auch hier ist kein Brutplatz, sondern sind ausschließlich Nahrungsflächen betroffen. Somit werden bislang unbelastete oder wenig belastete Habitatflächen durch Lärmimmissionen, aber auch Licht und optische Reize in ihrer Eignung als Lebensraum verschlechtert. Die betroffenen

Flächen sind zukünftig für die Art nur noch in betriebsarmen Zeiten nutzbar. Innerhalb des Schutzgebietes ist dabei jedoch nur eine Neubelastung auf sehr geringer Fläche zu erwarten. Dem gegenüber stehen im Schutzgebiet äußerst kleinflächige Entlastungswirkungen, jedoch in Bereichen, die infolge anderer Störeinflüsse auch zukünftig kaum durch die Art zu nutzen sein werden. Größere Habitatflächen werden v. a. außerhalb des Schutzgebietes beeinträchtigt und gehen der Art als Nahrungsflächen daher weitgehend verloren. Wälder als Nahrungsflächen stellen, anders als Altbuchenbestände mit zur Höhlenanlage geeigneten Altbäumen, keinen Mangelfaktor für die Besiedlung durch den Schwarzspecht dar. Der im Vergleich zur gesamten nutzbaren Waldfläche im Schutzgebiet sehr geringe Verlust von geeigneten Nahrungshabitaten hat daher, auch unter Berücksichtigung äußerst geringfügiger Entlastungswirkungen, keinen Einfluss auf die Brutvorkommen. Auch für verlärmte Nahrungshabitate stehen Ausweichflächen in ausreichender Flächendimension im Schutzgebiet zur Verfügung. Auch die Erweiterung der durch betriebsbedingte Störungen belasteten Flächen im Schutzgebiet und die Neubelastung bislang weitgehend ungestörter Nahrungsflächen außerhalb des Schutzgebietes haben daher keinen Einfluss auf den Fortbestand der Brutvorkommen. Sowohl die geringfügigen Flächenverluste als auch die bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen stellen sowohl weder einzeln betrachtet als auch in der Summe keine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Ein Revier des Dreizehenspechts (*Picoides tridactylus*) wird kleinflächig durch die Errichtung des Lüfterbauwerkes beeinträchtigt. Geringfügig größere Flächen werden zudem durch die betriebsbedingten Lärmimmissionen über das Lüftergebäude belastet. Die Nisthöhle dieses Brutpaares liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets und wird somit nicht beeinträchtigt. Betroffen sind nur Flächen, die dem Dreizehenspecht zur Nahrungssuche dienen. Die Störungen sind räumlich eng begrenzt. Wesentliche Lärmwirkungen sind nur im direkten, engeren Umfeld um das Lüfterbauwerk zu prognostizieren. Der beanspruchte Raum ist zudem in Zeiten mit hohem Erholungsdruck durch Lärm und optische Reize, ausgehend vom benachbarten Kramerplateauweg, vom Weg zum Pflegersee und vom Schmörlzer See, erheblich vorbelastet und daher zu diesen Zeiten nur bedingt von der Art zu nutzen. Betroffen ist ein kleiner Ausschnitt der Nahrungsflächen eines Brutpaares. Auch wenn mit der Maßnahme keine direkten Flächenverluste infolge Rodung verbunden sind, gehen der Art daher kleinflächig, derzeit zumindest temporär, in erholungsverkehrarmen Zeiten nutzbare Nahrungsflächen infolge betriebsbedingter Verlärmung verloren. Entsprechend geeignete Ausweichflächen stellen in den großflächigen Hochlagenwäldern keinen Mangelfaktor dar. Die bau- und anlagebedingten Flächenverluste und die bau- und betriebsbedingten Störungen stellen daher weder einzeln noch im Zusammenwirken erhebliche Beeinträchtigungen dar.

Durch den Bau und den Betrieb der Trassenabschnitte mit offener Linienführung werden randliche Habitatbestandteile eines Reviers des Weißrückenspechts (*Dendrocopos leucotos*) auf dem Standortübungsplatz außerhalb des Vogelschutzgebietes beeinträchtigt. Die Nisthöhle dieses Brutpaares liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes und wird nicht beeinträchtigt. Betroffen sind nur Flächen, die dem Weißrückenspecht zur Nahrungssuche dienen. Die „urwaldartige“ Waldinsel als Brut- und Schlüsselhabitat der Art wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Betroffen sind Nahrungsflächen in den teils naturnahen Laubholzbeständen im Umfeld der Felswand nördlich des US-Geländes, die von der Art bislang in erholungsbetriebsarmen Zeiten regelmäßig zur Nahrungssuche aufgesucht werden. Diese werden durch bau- und nachfolgend betriebsbedingte Störungen, insbesondere Verlärmung, dauerhaft in ihrer Nutzbarkeit zur Nahrungssuche entwertet. Während die Art am Brutplatz und insbesondere auf Verlust oder Verkleinerung der für die Brut genutzten überalterten Laubholzbestände äußerst empfindlich reagiert, ist sie hinsichtlich der Wahl der Nahrungshabitate weniger anspruchsvoll. Für die Nahrungssuche werden sogar jüngere Laubholzstangenhölzer genutzt. Der Verlust geeigneter Nahrungsre-



vierfläche durch Verlärmung ist im Vergleich zur Reviergröße gering. Entsprechend geeignete Nahrungshabitate stellen zudem in den großflächigen Waldbeständen im Schutzgebiet und auf dem Standortübungsplatz keinen Mangel dar. Entsprechende Ausweichhabitate sind in gleicher oder besserer Eignung im Umfeld vorhanden. Die Verlagerung eines kleinen Teils der Nahrungsflächen aus den verlärmten straßen-nahen Bereichen außerhalb des Schutzgebietes hat keinen Einfluss auf das lokale Brutvorkommen oder den Fortbestand der Vorkommen im Vogelschutzgebiet und wird als nicht erhebliche Beeinträchtigung eingestuft.

Ein Revier des Sperlingskauzes (*Glaucidium passerinum*) wird kleinflächig durch die Errichtung des Lüfterbauwerkes beeinträchtigt. Geringfügig größere Flächen werden zudem durch die betriebsbedingten Lärmimmissionen über das Lüftergebäude belastet. Der Brutplatz dieses Brutpaares liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes und wird nicht beeinträchtigt. Betroffen sind somit nur Flächen, die dem Sperlingskauz zur Nahrungssuche dienen. Die Störungen sind räumlich eng begrenzt. Wesentliche Lärmwirkungen sind nur im direkten, engeren Umfeld um das Lüfterbauwerk zu prognostizieren. Betroffen ist lediglich ein kleiner Ausschnitt der Nahrungsflächen eines Brutpaares. Der Art gehen durch die Versiegelung dauerhaft sehr geringe Jagdgebietenflächen verloren. Weitere kleinräumige Jagdflächen werden durch betriebsbedingten Lärmausstoß über das Lüfterbauwerk deutlich gestört und stehen damit ebenfalls nicht mehr als Jagdhabitat zur Verfügung. Entsprechend geeignete Ausweichjagdhabitate für die verlorenen Nahrungshabitate stellen in den großflächigen Hochlagenwäldern keinen Mangelfaktor dar. Die bau- und anlagebedingten Flächenverluste und die bau- und betriebsbedingten Störungen stellen daher weder einzeln noch im Zusammenwirken erhebliche Beeinträchtigungen dar.

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf potentielle Reviere des Haselhuhns (*Bonasa bonasia*) ergeben sich durch die Baumaßnahmen außerhalb des Vogelschutzgebietes am Nordportal und an den Anschlussstellen an das bestehende Straßennetz. Gleiches gilt für die offenen Trassenabschnitte im Norden des US-Geländes (Standortübungsplatz) und im Nahbereich zum Tierheim sowie – im Schutzgebiet - durch das Lüfterbauwerk. Bau- und betriebsbedingte Störungen betreffen im Wesentlichen die gleichen Flächen. Die Störungen im Bereich des Lüfterportals sind räumlich eng begrenzt. Wesentliche Lärmwirkungen sind nur im direkten engeren Umfeld um das Lüfterbauwerk zu prognostizieren. Kleinere potentielle Habitatflächen im Umfeld des Lüfterbauwerkes werden dauerhaft gestört und sind daher nur noch sehr bedingt durch die Art als Nahrungshabitat nutzbar. Der beanspruchte Raum ist zudem in Zeiten mit hohem Erholungsdruck durch Lärm und optische Reize, ausgehend vom benachbarten Kramerplateauweg, vom Weg zum Pflegersee und vom Schmölder See, vorbelastet und daher in diesen Zeiten nicht durch die Art nutzbar. Betroffen durch den Bau des Lüfterbauwerkes ist ein kleiner Ausschnitt der potentiellen Nahrungsflächen eines Brutpaares. Auch wenn mit der Maßnahme nur sehr geringe direkte Flächenverluste durch Versiegelung (Gebäude) verbunden sind, gehen der Art daher kleinflächig, derzeit zumindest temporär, in erholungsverkehrarmen Zeiten nutzbare Nahrungsflächen infolge bau- und betriebsbedingter Verlärmung verloren. Am Nordportal schiebt sich die bestehende straßennahe Vorbelastungszone betriebsbedingter Störungen der B 23 geringfügig weiter nach Nordwesten in das Schutzgebiet vor. Demgegenüber kommt es durch die Verlagerung der lärmbedingten Belastungskorridore zu Entlastungen im Osten des Schmölder Sees im Schutzgebiet und in Waldflächen zwischen Schmölder Sees und Hotel Sonnenbichl außerhalb des Schutzgebietes. Die entlasteten Lebensräume im Schutzgebiet sind jedoch auch durch starke Erholungsnutzung erheblich vorbelastet, so dass sich die Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung nicht wesentlich auf das Haselhuhn auswirken wird. Trotz der geringfügigen vorhabensbedingten Entlastungen im Schutzgebiet, können die Flächen auch weiterhin nur in Ausnahmefällen genutzt werden, da nicht vom Vorhaben verursachte Störungen eine dauerhafte Nutzung verhindern. In den Trassenabschnitten ab dem Südportal und im weiteren Verlauf nördlich des US-Geländes wer-

den bislang nur durch Erholungsnutzung in geringerem Ausmaß vorbelastete potentielle Habitatflächen im Umfeld des Tierheimes, der Straße nach St. Martin und in den Randbereichen des Standortübungsplatzes, sowie kleinere weitgehend unbelastete, lichte Waldflächen im Süden des Standortübungsplatzes – sämtlich außerhalb des Schutzgebietes gelegen - neu belastet. Somit werden bislang unbelastete oder wenig belastete potentielle Habitatflächen, die jedoch keine maßgeblichen Bestandteile des Schutzgebietes darstellen, durch Lärmimmissionen, aber auch Licht und optische Reize in ihrer Eignung als Lebensraum entwertet. Die betroffenen Flächen sind zukünftig für die Art nur noch in betriebsarmen Zeiten nutzbar. Innerhalb des Schutzgebietes ist jedoch nur eine Neubelastung auf sehr geringer Fläche zu erwarten. Dem gegenüber stehen im Schutzgebiet äußerst kleinflächige Entlastungswirkungen, allerdings in Bereichen, die infolge nicht vom Vorhaben verursachter Störungen auch zukünftig kaum durch die Art zu nutzen sein werden. Größere potentielle Habitatflächen werden v. a. außerhalb des Schutzgebietes beeinträchtigt und gehen der Art daher weitgehend verloren. Die betroffenen Habitate stellen nur die Randbereiche großflächig zusammenhängender, strukturreicher Waldbestände dar. Die Kernlebensräume finden sich in weniger gestörten Bereichen, etwa in höheren Lagen oder entlang gut strukturierter Bachläufe, in Bereichen, die keine Vorbelastungen durch bestehende Verkehrsstrassen oder starken Erholungsdruck aufweisen. Habitatflächen ähnlicher oder deutlich besserer Qualität finden sich im näheren Umfeld und insbesondere in den höheren Lagen in großer Ausdehnung. Die Beeinträchtigung von Waldflächen im Schutzgebiet und durch Erholungsbetrieb und Siedlungsnähe vorbelasteter Waldflächen außerhalb des Schutzgebietes hat daher keinen wesentlichen Einfluss auf die Bestände des Haselhuhns im Schutzgebiet, zumal die Kern- und Schlüsselhabitate vom Vorhaben nicht berührt werden. Sowohl bau- als auch betriebsbedingte Beeinträchtigungen stellen somit einzeln und im Zusammenwirken keine erhebliche Beeinträchtigung dar.

- 3.2.3.1.5 Konkretisierte Erhaltungsziele 2, 4 (siehe oben C.3.2.3.1.1, C.3.2.3.1.4) und 7: Erhalt der Fichtenmoorwälder und Erlen-Eschen-Bachauenwälder, ihres natürlichen Wasser- und Nährstoffhaushalts sowie der natürlichen Entwicklung der natürlichen Auwaldabfolge als bedeutsamem Lebensraum für den Grauspecht.

Durch den Bau und den Betrieb der Trassenabschnitte mit offener Linienführung werden randliche Habitatbestandteile eines Grauspechtreviers (*Picus canus*) auf dem Standortübungsplatz außerhalb des Vogelschutzgebietes bau- und betriebsbedingt beeinträchtigt. Die Nisthöhle dieses Brutpaares liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes und wird nicht beeinträchtigt. Mittelbar betroffen sind nur Flächen, die dem Grauspecht zur Nahrungssuche dienen. Zu direkten Flächenverlusten kommt es aufgrund der relativ günstigen Linienführung an der Naturraumgrenze und außerhalb der zusammenhängenden Waldflächen an den Hängen des Kramermassivs nicht. Die betroffenen Flächen sind durch den starken Erholungsdruck vorbelastet und werden vom Grauspecht nur in störungsarmen Tages- und Jahreszeiten (etwa frühe Morgenstunden, zeitiges Frühjahr) zur Nahrungssuche genutzt. Lichte Waldbestände und Waldflächen mit kleineren Offenlandbereichen, auf denen der Grauspecht bevorzugt nach Nahrung sucht (Ameisen), stellen auf dem Standortübungsplatz und im Vogelschutzgebiet keinen Mangel dar. Auswirkungen auf den Fortbestand des Brutvorkommens sind ebenso wie Auswirkungen auf die Vorkommen und den Fortbestand im Schutzgebiet nicht zu erwarten. Bau- und betriebsbedingte Störungen stellen somit einzeln und im Zusammenwirken keine erhebliche Beeinträchtigung dar.

3.2.3.2 Betroffenheit der konkretisierten Erhaltungsziele im Hinblick auf Zugvogelarten i. S. v. Art. 4 Abs. 2 V-RL, die nicht in Anhang 1 der V-RL aufgeführt sind bzw. Beeinträchtigungen sonstiger maßgeblicher Bestandteile des Schutzgebietes

Mögliche oder sichere Brutplätze oder bedeutsame Rast- und Nahrungshabitate von relevanten Zugvogelarten i. S. v. Art. 4 Abs. 2 V-RL (Ringdrossel *Turdus torquatus*, Trauerschnäpper *Ficedula hypoleuca*, Felsenschnäpper *Ptyonoprogne rupestris*) die nicht in Anhang 1 V-RL aufgeführt sind, sind vom Vorhaben nicht betroffen. Möglich sind Störungen von sporadisch auf dem Durchzug oder zur Nahrungssuche genutzten Landschaftsausschnitten. Diese potentiellen Beeinträchtigungen sind nicht bedeutsam für die Vorkommen der Vogelarten im Schutzgebiet und als nicht erhebliche Beeinträchtigungen zu werten.

Wesentlich für die Erhaltungsziele des Schutzgebietes ist eine weitgehende Unzerschnittenheit des Gesamtgebietes und der Erhalt größerer, störungsarmer Schutzgebietsausschnitte, die sowohl Vogelarten mit größerem Raumanspruch als auch Arten mit hoher Störungsempfindlichkeit dauerhaft Lebensmöglichkeiten bieten. Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind dies insbesondere die großen zusammenhängenden, vielfältigen und teils struktur- und totholzreichen Waldflächen mit den darin eingelagerten Offenlandstandorten (Magerrasen, Extensivwiesen, Niedermoor) und besonderen Ökotonen wie Quellsümpfen, dauerhaften und temporären Fließgewässern oder Felswänden und Geröllfeldern. Großflächige Auswirkungen auf die Strukturvielfalt und Vernetzung der Lebensräume sind durch die kleinflächige, im Vergleich zur Gesamtgröße des Schutzgebietes punktuelle Maßnahme am Rande des Vogelschutzgebietes nicht zu erwarten. Die kleinflächigen, randlichen Eingriffe sind daher als nicht erhebliche Beeinträchtigung sonstiger maßgeblicher Bestandteile des Schutzgebietes zu beurteilen. Strukturen oder Funktionen außerhalb des Schutzgebietes besitzen (zumindest im Wirkraum des betrachteten Projektes) keine wesentliche Relevanz für den Erhaltungszustand der Arten im Schutzgebiet oder für die Funktionserfüllung und den Schutzzweck des Vogelschutzgebietes an sich.

3.2.3.3 Kumulative Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes und des Vogelschutzgebietes

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird neben den Auswirkungen des konkret zur Zulassung stehenden Projekts auf das betroffene FFH-Gebiet und Vogelschutzgebiet zusätzlich geprüft, ob sich in Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten eine erhebliche Beeinträchtigung ergeben kann. Es werden dabei nur solche Vorhaben berücksichtigt, die noch nicht verwirklicht aber schon hinreichend konkretisiert sind und die grundsätzlich Wirkungen auf die gleichen Erhaltungsziele erwarten lassen, die auch vom Bau der B 23 Umfahrung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel betroffen werden. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Gegenstand einer Verträglichkeitsprüfung ist der tatsächliche Zustand eines Schutzgebiets. In die Feststellung dieses Ist-Zustands fließen Vorbelastungen aufgrund anderer bereits verwirklichter oder verbindlich genehmigter Vorhaben ein. Solche Vorhaben können den Erhaltungszustand z. B. eines Lebensraumtyps „ungünstig“ werden lassen, wenn sie sich belastend auswirken. Diese Vorbelastungen werden im Rahmen der für das nachfolgende Projekt anzustellenden FFH-Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt, indem die Prüfung der Auswirkungen auf die Wiederherstellbarkeit eines günstigen Erhaltungszustands erweitert wird. Daneben ist die zusätzliche Berücksichtigung bereits verwirklichter Vorhaben im Rahmen einer Summationsbetrachtung nicht erforderlich. Dass die Auswirkungen der zu betrachtenden Projekte die gleichen Erhaltungsziele betreffen müssen, leuchtet schon deshalb ein, weil eine Summationsbetrachtung nur in diesem Fall Sinn macht. Betreffen Projekte unterschiedliche Erhaltungsziele kann sich von vorneherein keine veränderte Betroffenheit eines Erhaltungsziels durch die Summationsbetrachtung ergeben.

Folgende Pläne und Projekte wurden untersucht:

#### Forstwegebau im Naturschutzgebiet „Ammergebirge“

Für den schwäbischen Teil des Schutzgebietes liegt ein von der Regierung von Schwaben in Abstimmung mit der ehemaligen Forstdirektion Oberbayern-Schwaben erarbeitetes Konzept für den Forstwegebau vor. Das Konzept umfasst den Ausbau von insgesamt 72 Wegen, meist auf LKW-Breite (Fahrbahnbreite 3,5 m), ergänzt um Rückewege (Fahrbahnbreite 3 m). Nach Notwendigkeit und Realisierbarkeit wurden drei Prioritäten festgelegt. Wegebaumaßnahmen der ersten Priorität sind z. T. bereits umgesetzt. Die Wegebaumaßnahmen dienen überwiegend der Erschließung von Waldstandorten in Privatbesitz, bei denen es sich vorwiegend aus dichten, kaum durchforsteten und nicht standortgerechten Fichtenreinbeständen handelt. Ermöglicht werden soll eine (Wieder-)Aufnahme der sachgemäßen Pflege mit langfristigem Umbau zu gemischten, strukturierten und standortgemäßen Wäldern, die ihrer Funktion als Berg- und Schutzwälder gerecht werden können. Das Konzept dient auch der Verbesserung und Ausweitung der Lebensräume typischer Vogelarten, insbesondere des Auerhuhns. Das Gesamtkonzept soll eine Mindesterschließung des forstwirtschaftlich genutzten Raumes bei gleichzeitiger Minimierung der Eingriffe und Störungen sichern. Für das Umfeld aller Wege wurden 13d-Kartierungen durchgeführt. Zudem erfolgten jeweils mehrfach Begehungen durch Experten um auch die Belange des Artenschutzes (Flora, Fauna) in der Planung effektiv berücksichtigen zu können. Die Erschließung erfolgt grundlegend in Nicht-Biotop- und Wäldern, die keinem LRT der FFH-RL entsprechen, die für die typische Tier- und Pflanzenwelt überwiegend von sehr geringer Bedeutung sind. Um zukünftige Störungen durch Erholungssuchende (Mountainbiker, Wanderer etc.) gering zu halten, werden sie i. d. R. als Sackwege ausgebildet. Bei allen bereits durchgeführten Projekten wurde zudem eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung durchgeführt.

Natürliche Lebensraumtypen gem. Anhang I und Habitate bzw. Wuchsorte der Arten gem. Anhang II der FFH-RL werden vom Vorhaben nicht berührt. In einem Fall wird der Randbereich eines Auerhuhn-Lebensraumes berührt. Eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung kann aber ausgeschlossen werden. Langfristig ist durch die geplante Auflichtung von Beständen sogar eine leichte Optimierung der Lebensbedingungen zu erwarten. Weitere relevante Vogelarten sind bekanntermaßen nicht vom Vorhaben betroffen. Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass sich im Einzelfall temporäre Störungen zumindest von im Schutzgebiet weit verbreiteten, relevanten Vogelarten, wie dem Schwarzspecht, ergeben werden. Diese Störungen sind jeweils räumlich und zeitlich eng begrenzt. Auch hier sind langfristig durch den Umbau standortfremder, für die relevanten Vogelarten unattraktiver Forste in strukturreiche Bergmischwälder wenigstens geringfügige Verbesserungen der Habitateignung zu erwarten. Somit sind keine Beeinträchtigungen des FFH- und Vogelschutzgebietes oder seiner maßgeblicher Bestandteile durch kumulative Wirkungen zu erwarten.

#### Weitere Pläne und Projekte

Entsprechend den oben aufgeführten Vorgaben wurde das Vorhaben „B 2 neu, Eschenlohe - Garmisch-Partenkirchen: Neubau zwischen Oberau-Nord und Ronetsbach“ nicht berücksichtigt. Von diesem Projekt gehen Wirkungen auf das zu betrachtende Schutzgebiet aus, jedoch erfolgt die Planung des Projekts zeitlich nach der vorliegenden Planung. Das bedeutet, dass Wirkungen der vorliegenden Planung der B 23 neu mit Kramertunnel im nachfolgenden Planungsverfahren zur B 2 neu unter Summationsgesichtspunkten zu prüfen sein werden. Weitere im Umfeld des Schutzgebietes bekannte Vorhaben (Verlegung der B 23 an die Anschlussstelle Oberau-Nord, Auerbergtunnel, Hochwasserschutz Oberau, etc.) liegen mit ihren Wirkzonen in deutlichem Abstand zum Schutzgebiet. Beeinträchtigungen des Schutzgebietes oder einzelner maßgeblicher Bestandteile können aufgrund ihrer Lage ausgeschlos-

sen werden, so dass diese Vorhaben keine Relevanz für die Abschätzung kumulativer Wirkungen besitzen.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat kritisiert, dass die Auswirkungen eines möglichen Gewerbegebiets des Marktes Garmisch-Partenkirchen in der Loisachau (sog. „Schuster-Woldan-Grundstück“) auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets nicht berücksichtigt worden seien. Wir weisen diesen Einwand zurück. Eine konkrete Planung zur Entwicklung eines Gewerbegebietes liegt derzeit nicht vor. Daher bedarf es in der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsprüfung keiner - rein spekulativen - Beurteilung möglicher Auswirkungen des potenziellen Gewerbegebietes auf die Erhaltungsziele der Schutzgebiete. Mögliche Auswirkungen auf die Erhaltungsziele sind allenfalls in einer späteren gemeindlichen Bauleitplanung zu prüfen.

### 3.3 Zusammenfassende Beurteilung der Auswirkungen des Projekts auf das FFH-Gebiet DE8330301 „Ammergebirge“ und das SPA-Gebietes „DE 8330-471 Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“

Die Untersuchung der FFH-Verträglichkeit des geplanten Projekts „B 23 Garmisch-Partenkirchen bis Bundesgrenze - Verlegung westlich Garmisch mit Kramertunnel“, hat ergeben, dass die Planfeststellungsstrasse unter den dargestellten Rahmenbedingungen und den hier in diesem Beschluss unter enger Abstimmung mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, festgesetzten Vermeidungs-/Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE8330301 „Ammergebirge“ und des Vogelschutzgebietes „DE 8330-471 Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“, ihrer maßgeblichen Bestandteile oder des gesamten Netzes „Natura 2000“ i. S. v. Art. 3 FFH-RL verursacht. Es ist gewährleistet, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird.

Durch das vorliegende Projekt sind teilweise Lebensraumtypen und Arten von besonderer Repräsentativität für das FFH-Gebiet betroffen. Sowohl die Vorkommen der Lebensraumtypen als auch die Arten mit ihren Habitaten und Teilpopulationen sind innerhalb des Untersuchungsgebietes und im gesamten FFH-Gebiet als stabil zu werten und weisen i. d. R. einen (mindestens) guten Erhaltungszustand auf. Zumeist handelt es sich zudem um im Schutzgebiet weit verbreitete Lebensraumtypen und Arten. Den Arten steht dabei ein manigfaltiges Habitatangebot zur Verfügung. Kernflächen der Vorkommen oder Vorkommen mit besonderer Bedeutung für den Lebensraumtyp bzw. Habitatbestandteile mit besonderer Bedeutung für den Fortbestand der Artvorkommen werden meist nicht vom Vorhaben berührt, zumal bereits eine deutliche Vorbelastung durch die bestehende Verkehrsinfrastruktur, die Siedlungsnähe und die starke touristische Nutzung des Raumes besteht. Lediglich die Vorkommen des LRT „Kalkreiche Niedermoore“ weisen mit dem Vorkommen der Anhang II-Art Sumpf-Glanzkraut (*Liparis loeselii*) eine im Schutzgebiet einmalige oder zumindest kaum wiederzufindende Ausprägung auf. Sie sind daher, trotz des sich zunehmend verschlechternden Pflegezustandes, von überragender Bedeutung für die Ausprägung und Repräsentativität der Vorkommen. Schwerwiegende, dauerhafte Eingriffe in diesen Lebensraumtyp und in die Standorte der Art, die zu Veränderungen führen würden, die über natürliche Bestandsschwankungen hinaus gehen, können jedoch durch die Realisierung der wirkungsvollen Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Insbesondere unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung einer qualitativen als auch quantitativen Beeinflussung des Grundwasserhaushaltes können auf Basis der durchgeführten wasserwirtschaftlichen Untersuchungen nachteilige Auswirkungen auf das hydrogeologische System ausgeschlossen werden. Durch die Maßnahmen können baubedingte kurzfristige stärkere Entwässerungswirkungen im Bergwasserhaushalt zwar nicht gänzlich ausgeschlossen werden, doch sind diese in ihrer Wirkung durchaus vergleichbar mit normalen Schwankungen in der Wasserführung betroffener Quellen. Stärkere

Entwässerungswirkungen mit Auswirkungen auf möglicherweise betroffene Quellen sind durch die Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten. Daher ergeben sich für die von stärkeren Entwässerungswirkungen betroffenen Lebensraumtypen gem. Anhang I, insbesondere Kalkreiche Niedermoore, und für die Standorte der Arten nach Anhang II FFH-RL, vor allem das Sumpf-Glanzkrout, keine wesentlichen Änderungen in der Wasserführung. Längeres Trockenfallen oder die Freisetzung von Nährstoffen durch Mineralisierung der Niedermoortorfaufgabe sowie eine Änderung der Vegetationszusammensetzung unterbleibt in den betroffenen Bereichen. Eine Gefährdung des Fortbestandes der Vorkommen in ihrer derzeitigen Größe, Ausdehnung und Ausprägung ist damit nicht zu erwarten. Somit verbleiben keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen durch anlagebedingte Beeinträchtigung infolge Standortveränderung nach Realisierung der Vermeidungsmaßnahmen. Das vorgesehene Schutzkonzept erlaubt die Zulassung des Vorhabens. Es macht nämlich aus Sicht des Habitatschutzes keinen Unterschied, ob eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung von vorneherein als unerheblich einzustufen ist oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangt, dass spezielle Schutzvorkehrungen angeordnet oder getroffen werden, welche die Projektwirkungen von vorneherein auf ein unerhebliches Maß beschränken.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat im Anhörungsverfahren lediglich pauschal bezweifelt, dass erhebliche Beeinträchtigungen, insbesondere für die kalkreichen Niedermoore, trotz der geplanten Schutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des Bergwasserhaushaltes, völlig ausgeschlossen werden können. Wir halten diese Zweifel für unberechtigt. Aufgrund der vom Vorhabensträger vorgelegten wissenschaftlichen Untersuchungen der Fachgutachter (ILF, Beratende Ingenieure: hydrogeologischer Bericht vom 28.02.2007) besteht unseres Erachtens kein vernünftiger Zweifel an der Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen, die sicherstellen, dass ein günstiger Erhaltungszustand der LRT und Arten stabil bleiben wird. Eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG ist ausgeschlossen. Durch die vorgesehenen Maßnahmen (3-stufiges Risikomanagement M1.1 - M1.3, Unterlagen 12.1 und 12.3) ist aus hydrogeologischer Sicht eine ausreichende Sicherheit gewährleistet. Zusätzliche Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich. Die vom Bund Naturschutz im Anhörungsverfahren geäußerten rein theoretischen Besorgnisse können die auf die Ergebnisse der Fachuntersuchungen gestützte Bewertung der Beeinträchtigungen als unerheblich nicht erschüttern.

Durch das vorliegende Projekt sind auch Vogelarten von besonderer Repräsentativität für das Vogelschutzgebiet betroffen. Jedoch sind die Vorkommen der Vogelarten mit ihren Habitaten und Teilpopulationen im gesamten Vogelschutzgebiet als stabil zu werten und weisen i. d. R. einen guten Erhaltungszustand auf. Die im Randbereich des Schutzgebietes bzw. im vorbelasteten Bereich gelegenen Flächen des Untersuchungsgebietes besitzen keine Schlüsselfunktion für den Fortbestand der Vorkommen im SPA-Gebiet. Der absolute Flächenverbrauch ist im Vergleich zum gesamten Schutzgebiet äußerst gering. Zudem befinden sich die betroffenen Flächen am Rande des Schutzgebietes bzw. in Schutzgebietsabschnitten, die durch bestehende Beeinträchtigungen vorbelastet sind. Die Empfindlichkeit des Eingriffsbereiches ist daher als gering zu werten. Die Projektwirkungen erstrecken sich lediglich auf einen räumlich eng begrenzten Raum. Fernwirkungen können ausgeschlossen werden. Nach den wissenschaftlichen Untersuchungen besteht daher ebenfalls kein vernünftiger Zweifel daran, dass sich das Projekt nicht nachteilig auf das betroffene SPA-Gebiet als solches auswirkt. Da keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind, sind auch keine vorhabensbezogenen Maßnahmen zur Schadensabwehr und Schadensbegrenzung notwendig. Auch durch weitere Projektwirkungen, auch kumulativ mit anderen Projekten, werden keine erheblichen Beeinträchtigungen verursacht.

Das Vorhaben ist daher grundsätzlich nach FFH-Gesichtspunkten zulässig. Einer Befreiung unter Prüfung der Ausnahmetatbestände nach § 34 Abs. 2, Abs. 3, Abs. 4 BNatSchG i. V. m. Art. 13c Abs. 2, 49a Abs. 2 Satz 1, 49 BayNatSchG im Rahmen der ersetzenden Wirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses bedurfte es in diesem Fall daher nicht. Insbesondere war die Frage nach Vorliegen einer zumutbaren Alternative, die mit dem Bauvorhaben verfolgten Ziele an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, als weitere Befreiungsvoraussetzung in diesem Fall nicht zu prüfen. Der diesbezügliche Einwand des Bund Naturschutz in Bayern e. V. auf Prüfung der Trassenvariante „Verlegung der VE-Linie im Südwesten“ im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wird folglich zurückgewiesen. Dies wäre nach der Systematik der FFH-Verträglichkeitsprüfung in einer dritten Prüfungsphase rechtssystematisch nur dann notwendig gewesen, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE8330301 „Ammergebirge“ oder des SPA-Gebietes „DE 8330-471 Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“, ihrer maßgeblichen Bestandteile oder des gesamten Netzes „Natura 2000“ i. S. v. Art. 3 FFH-RL festgestellt worden wäre und dadurch die Prüfung der Voraussetzungen einer ausnahmsweisen Zulassung des Bauvorhabens notwendig geworden wäre. Für Bauvorhaben, die keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten verursachen, ist auch keine Prüfung von Alternativen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung notwendig.

#### **4. Materiell-rechtliche Würdigung**

##### **4.1 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 und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

##### **4.2 Planrechtfertigung**

###### **4.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die Aufnahme der Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I 2004 Seite 2574ff) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Die für den Bau der Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Im Einzelnen ergibt sich die Notwendigkeit der Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel aus folgenden Überlegungen:

#### 4.2.3 Planungsziele

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

Mit der Planung werden folgende Ziele verfolgt:

Ein wesentliches Ziel der Planung ist die Entlastung der Siedlungsbereiche, insbesondere entlang der B 23 im Ortsteil Garmisch und des nachgeordneten Straßennetzes des Kurortes vom Durchgangsverkehr nach Österreich (Land Tirol), nach Grainau, zum Eibsee und zur Zugspitze sowie vom Ziel- und Quellverkehr zu den südlichen Bezirken Garmisch-Partenkirchens mit den überregional bedeutsamen Sport- und Wandergebieten im Bereich des Hausberges, des Kreuzeck- und Osterfeldgebietes. Dadurch wird eine Verminderung der Lärm- und Abgasbelastung der Anwohner erreicht.

Außerdem dient die Maßnahme der Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und insgesamt einer Verkürzung der Fahrzeiten für den weiträumigen Verkehr.

#### 4.2.4 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse auf der B 23

Die vierstreifige Ortsumgehung von Farchant endet mit dem Anschluss an die B 2 nördlich von Garmisch-Partenkirchen. Von dort verteilt sich der Verkehr auf die zweistreifige B 2 Richtung Mittenwald durch den Ortsteil Partenkirchen und die ebenfalls zweistreifige B 23 durch den Ortsteil Garmisch.

Für die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Garmisch im Zuge der B 23 wurde von 1970 bis 2005 eine Verkehrszunahme von ca. 170 % festgestellt. Nach der letzten amtlichen Verkehrszählung ergaben sich für die höchstbelasteten Abschnitte innerhalb der Ortsdurchfahrt der B 23 durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen von bis zu 16.000 Kfz/24h. Die Verkehrszahlen im Verlauf der B 23 schwanken jahreszeitlich und auch in Abhängigkeit von der Tageszeit. Die höchsten Belastungen treten grundsätzlich an Sommerwochenenden durch den Urlauberverkehr und an Winterwochenenden, speziell im Februar/März durch den Skifahrerverkehr auf.

Mit der Fertigstellung des vierstreifigen Neubaus der Maßnahme „B 2, Farchant/Nord - Garmisch-Partenkirchen (B 2)“ und des zweistreifigen Neubaus der Maßnahme „B 23, Verlegung nördlich Garmisch-Partenkirchen (OU Burgrain)“ hat sich der Verkehrsdruck auf den Hauptort des Werdenfelser Landes - Garmisch-Partenkirchen - noch weiter erhöht. Die ebenfalls geplanten Ortsumgehungen von Oberau im Zuge der B 2 und der B 23 sowie der in Tirol geplante Tschirganttunnel zwischen Nassereith und dem Inntal lassen eine weitere Zunahme des Verkehrs erwarten.

Die vorhandene Ortsdurchfahrt von Garmisch-Partenkirchen im Zuge der B 23 ist nicht mehr in der Lage, die bestehenden Verkehrsbelastungen zu bewältigen. Neben teilweise schmalen Fahrbahnen und engen Radien tragen zahlreiche Lichtsignalanlagen an den innerörtlichen Knotenpunkten und Fußgängerschutzanlagen zu einer starken Beeinflussung des Verkehrsablaufes bei. Tägliche Stauungen, die an den Wochenenden und in den Hauptreisezeiten besonders ausgeprägt sind, sind die Folge. Dies führt unweigerlich zu extremen Belästigungen der Anwohner und der zahlreichen Kurgäste durch Lärm und Abgase. Darüber hinaus weist die Ortsdurchfahrt zum Teil nur unzureichend schmale Gehwege auf, wodurch die Sicherheit der Fußgänger stark beeinträchtigt wird. Die bestehenden Platzverhältnisse erlauben es auch nicht, gesonderte Radwege anzulegen. Somit sind die Radfahrer gezwungen,



die stark befahrene Straße mitzubedenken. Das stellt eine erhebliche Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer dar.

Für den Markt Garmisch-Partenkirchen - einer der bedeutendsten Wintersport- und Ferienorte Deutschlands - stellt diese Verkehrssituation in struktureller und wirtschaftlicher Hinsicht und insbesondere bezüglich des erworbenen Prädikats „heilklimatischer Kurort“ (zeitlich begrenzte Verleihung) einen untragbaren Zustand dar, der nur durch den Bau einer leistungsfähigen Ortsumfahrung wesentlich verbessert werden kann. Besonders nachteilig ist, dass die B 23 an der barocken, katholischen Pfarrkirche unmittelbar vorbei und über den historischen Marktplatz von Garmisch (Hotel Post, Spielbank) führt.

Die Straßencharakteristik der B 23 in diesem Bereich ist daher im Einzelnen gekennzeichnet durch:

- häufige Stauungen in der Ortsdurchfahrt
- geringe Reisegeschwindigkeiten
- starke Verkehrsimmissionen
- Verkehrsgefährdungen

#### 4.2.5 Künftige Verkehrsverhältnisse auf der B 23

Ausgehend von der amtlichen Verkehrszählung 2005 sowie Zusatzzählungen aus den Jahren 2003 und 2006 wurde die Verkehrsbelastung für das Jahr 2020 ohne und mit Verlegung der B 23 prognostiziert. Die Prognose geht bereits davon aus, dass auch die Ortsumgehung von Oberau im Zuge der B 2 fertig gestellt ist.

In dem Prognose-Nullfall wurde lediglich unterstellt, dass die St.-Martin-Straße im westlichen Bereich ausgebaut und verlängert wird und am Ortsende von Garmisch an die bestehende B 23 angeschlossen wird. Die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 - ohne Kramertunnel - ergibt, dass in der Ortsdurchfahrt Garmisch mit einer Verkehrszunahme bis zu 19 % an Normalwerktagen (am nördlichen Ortsende) gerechnet werden muss, wenn die Verlegung nicht gebaut wird. Die Verlegung der B 23 bringt nach der Verkehrsprognose für das Jahr 2020 eine Entlastung in der Ortsdurchfahrt von bis zu rund 50 %.

In den Hauptreisezeiten und an den Wochenenden verdoppelt sich der Verkehr jedoch nahezu. Für den Ort bedeutet das, dass sich der Spitzenverkehr mit der Anwesenheit der größten Gästezahl überlagert und es dadurch zur überproportionalen Belästigung und Störung des Fremdenverkehrs führt. Deren künftige Vermeidung oder zumindest erhebliche Reduzierung ist für den Fremdenverkehrsort von zentraler und herausragender Bedeutung.

Ein Vergleich der Verkehrsprognose 2020 - mit Kramertunnel - mit den derzeitigen Belastungszahlen (DTV 2005) zeigt, dass die Entlastung des Ortsstraßennetzes von Garmisch durch die Verlegung größer ist als der bis zum Jahr 2020 zu erwartende Verkehrszuwachs (überwiegend maßgebend für das Ortszentrum). Damit ergibt sich für Garmisch im Jahr 2020 eine geringere Belastung als heute an normalen Werktagen. Dazu kommt, dass die Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchens in der Lage ist, die starken Verkehrsströme des Urlaubsreiseverkehrs und des Skifahrer- und Wanderausflugsverkehrs um das engere Stadtgebiet herumzuleiten. Hier tritt dann gegenüber der heutigen Situation eine noch deutlichere Verbesserung ein.

Mit dem Bau der Maßnahme „B 23, Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel“ werden zum einen die landes- und regionalplanerischen Entwicklungsziele erfüllt (vgl. B.2.2 und C.4.3.1) zum anderen die oben beschriebenen verkehrlichen Missstände in der Ortsdurchfahrt von Garmisch beseitigt. Nach Fertigstellung der geplanten B 2/B 2 neu von Eschenlohe nach Garmisch-Partenkirchen, der Verlegung der B 23 westlich Garmisch und einer späteren Ostumfahrung des Orts-

teils Partenkirchen (am Wank) im Zuge der B 2 werden die Verkehrsverhältnisse im oberen Loisachtal und in Garmisch-Partenkirchen nachhaltig verbessert. Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs und der Spitzenverkehre in den Urlaubszeiten und an Wochenenden wird die derzeit starke Lärm- und Abgasbelastung der Anwohner gemindert werden. An der B 23 liegen auch große und wichtige Hotels (u.a. die Hotels Sonnenbichl, Post, Rheinischer Hof).

Durch die zu erwartende Verkehrsreduzierung, die noch durch entsprechende begleitende Maßnahmen (durch den Markt Garmisch-Partenkirchen) zusätzlich optimiert werden kann (Rückbau der B 23, Anlage von Grüninseln und Geh- und Radwegen) und die gleichzeitig damit verbundene Verbesserung der Luftqualität wird sich die Attraktivität des möglichen Oberzentrums Garmisch-Partenkirchen als Urlaubs- und Erholungsort signifikant erhöhen.

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

Ein Einwendungsführer hat in Zweifel gezogen, dass die Umfahrung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel Priorität gegenüber der östlichen Umfahrung von Garmisch-Partenkirchen im Zuge der B 2 mit 2/3 des Gesamtverkehrsaufkommens haben könne. Diese Einwendung verkennt, dass die Umfahrung von Garmisch-Partenkirchen im Zuge der B 2 mit Wanktunnel im Gegensatz zum planfestgestellten Bauvorhaben im aktuellen Bundesverkehrswegeplan Bundesfernstraßen (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I 2004 Seite 2574ff) lediglich im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ zur Verwirklichung nach 2014 verbindlich eingestuft und damit nach dem Willen des Gesetzgebers nicht zeitlich vorrangig zu verwirklichen ist. Auf die Ausführungen unter C.4.2.1 wird hiermit verwiesen. Auch hat der Gesetzgeber damit deutlich zum Ausdruck gebracht, dass er für beide Straßenbauvorhaben einen Verwirklichungsbedarf sieht.

### 4.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

#### 4.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

Die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde hat auf Antrag des Staatlichen Bauamtes Weilheim vom 02.04.2007 für die der Planfeststellung zugrunde liegenden Trasse (A-Linie) ein vereinfachtes Raumordnungsverfahren eingeleitet und das Vorhaben an den Maßstäben der Raumordnungsgrundsätze gemäß § 2 ROG und Art. 2 BayLplG und der im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und dem Regionalplan der Region Oberland (RP 17) enthaltenen Ziele (Z) und Grundsätze (G) überprüft. Von dem Bauvorhaben werden neben überfachlichen Belangen, Belange der Tourismuswirtschaft, der Wasser- und Forstwirtschaft und des Siedlungswesens vor allem Belange des Verkehrs und des Natur- und Landschaftschutzes berührt. Das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung stellt sich wie folgt dar:

##### 4.3.1.1 Bewertung der raumbezogenen Belange

##### 4.3.1.1.1 Raumbezogene überfachliche Belange/Raumstruktur

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist gemäß LEP A I 1. 3 (Z) i.V.m. der Strukturkarte aus Anhang 3 zum LEP raumstrukturell dem ländlichen Raum, Gebietskategorie Alpengebiet zuzuordnen. Diese Region ist auf der einen Seite stark durch Erholungsnutzung und Tourismus beansprucht und steht auf der anderen Seite unter hohem infrastrukturellem Entwicklungsdruck u.a. zur Abwicklung des überregionalen Verkehrs in Richtung und aus dem benachbarten österreichischen Bundesland Tirol (Transitfunktion).

Das geplante Vorhaben ist eingebunden in den Ausbau der B 2/B 23 und verbessert daher die raumstrukturell gewünschte Erreichbarkeit des Marktes, insbesondere der südwestlichen Ortsteile und der stark frequentierten Ski- und Freizeitgebiete (vgl. RP 17 A II 2). Zugleich dient das Vorhaben auch der Entlastung des Ortsteils Garmisch vom Durchgangsverkehr und trägt damit zur Verwirklichung des in RP 17 A III 1.5 überfachlich verankerten Belangs bei, welcher die Verringerung der Verkehrsbelastungen durch die Ortsdurchfahrt auch mit einer Stärkung der unterschiedlichen zentralörtlichen Funktionen des möglichen Oberzentrums Garmisch-Partenkirchen (vgl. LEP A II 2.1.3.2 i.V.m. Anhang 2 zum LEP) verbindet.

In der summarischen Bewertung aus überfachlicher Sicht ist weiter zu begrüßen, dass ein großer Teil der Ortsumfahrung durch ein Tunnelbauwerk führt. Auf diese Weise kann der mit einem Straßenbauvorhaben notwendigerweise verbundene Flächenverbrauch erheblich eingeschränkt werden und die Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes, welchem im Alpengebiet ein besonderes Gewicht zukommt (RP 17 A II 5.1) in Grenzen gehalten werden. Gleichzeitig verringert das Vorhaben – auch wenn an einzelnen Stellen insbesondere im südlichen Ausbauabschnitt neue Konflikte entstehen – insgesamt die Raumnutzungskonflikte im Planungsgebiet insbesondere zwischen Verkehrsfunktion und Siedlungs- und Erholungsfunktionen (vgl. LEP A I 3.2.1).

Das Vorhaben steht damit insgesamt im Einklang mit den überfachlichen Erfordernissen der Raumordnung.

#### 4.3.1.1.2 Raumbezogene fachliche Belange der technischen Infrastruktur, insbesondere des Verkehrs

Die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Garmisch im Zuge der bestehenden B 23 hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen. Sie beläuft sich nach der letzten amtlichen Verkehrszählung an den höchstbelasteten Abschnitten innerhalb der Ortsdurchfahrt auf eine durchschnittliche Verkehrsmenge von bis zu 16.000 Kfz/24h. Eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens ist zu erwarten. Durch die Verlegung der B 23 nach Westen mit dem Kramertunnel soll der Ortsteil Garmisch vor allem vom Durchgangsverkehr u.a. in die Republik Österreich (Land Tirol), nach Grainau, zum Eibsee und zur Zugspitze entlastet werden und zugleich der Ziel- und Quellverkehr zu den südlichen Bereichen Garmisch-Partenkirchens mit den überregional bedeutsamen Sport- und Wandergebieten des Ortes abgewickelt werden.

Die vorliegende Maßnahme einer Ortsumgehung ist gemäß RP 17 B IX 2.2.2 ausdrücklich im Regionalplan festgeschrieben und bildet den südlichen Abschluss des Gesamtkonzeptes zur Ertüchtigung des Bundesstraßenzuges B2/B23 in Fortführung der Bundesautobahn A 95. Als Bestandteil dieser Gesamtkonzeption verwirklicht sie nicht nur auch die Zielvorgabe des LEP B V 1.1.3 S.1, Garmisch-Partenkirchen als mögliches Oberzentrum gemäß LEP A II 2.1.8 möglichst günstig in das überregionale Verkehrsnetz einzubinden. Sie dient auch der Fernhaltung des überregionalen Fernverkehrs von den Hauptsiedlungsgebieten gemäß RP 17 B IX 2.1.2.

Die gewählte Linienführung knüpft am Anschluss Garmisch/Grainau ein wenig westlich von den Hauptsiedlungsgebieten des Ortsteiles Garmisch an die bestehende B 23 an. Dieser Anschluss im Westen des Gemeindegebietes hat zwar den Nachteil, dass der Orts- und Zielverkehr nach Garmisch nicht so gut abgeschöpft werden kann wie durch eine Umgehungsvariante, welche – unter Querung des US-Geländes – weiter östlich anschließen würde. In der Verkehrsuntersuchung zum Vorhaben wurde jedoch nachgewiesen, dass die Verkehrswirksamkeit der geplanten Ortsumgehung für den Prognosezeitraum bis ins Jahr 2020 hinreichend gesichert ist, wozu insbesondere die Gestaltung des südlichen Anschlusses mit zwei Brückenbauwerken beiträgt.

Wie den Verkehrsuntersuchungen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak weiter entnommen werden kann, ist der Durchgangsverkehr in Richtung Griesen/Tirol und der Ziel- und Quellverkehr in die Gemeinde Grainau wesentlich stärker als der Quellverkehr nach Garmisch und mit der Fertigstellung der Ortsumfahrung eine erhebliche Entlastung der Ortsdurchfahrt und des nachgeordneten Netzes zu erwarten. Damit trägt die vorgelegte Planung auch dem Grundsatz LEP V 1.4.1 Rechnung und dient der Verwirklichung des LEP-Ziels B V 1.4.2, welches einen bedarfsgerechten Ausbau der Bundesfernstraßen vorsieht.

Im Ergebnis entspricht das Vorhaben in hohem Maße den verkehrlichen Erfordernissen der Raumordnung.

#### 4.3.1.1.3 Raumbezogene Belange des Natur- und Landschaftsschutzes

Die Bedeutung der Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Flächensparens beim Verkehrswegebau unterstreichen nicht nur das allgemeine verkehrsfachliche Ziel LEP B V 1.1.6, sondern auch die Vorgaben des LEP und des Regionalplans zu Verkehrsvorhaben im Alpenraum gemäß LEP B V 1.8.2 ff. und RP 17 A II 5.1. Die für das Vorhaben vorgesehene lange Tunnelstrecke vermeidet in weiten Bereichen der Linienführung der B 23 negative Auswirkungen auf die genannten Belange. Gleichwohl stellt das Vorhaben durch Überbauung, Versiegelung bzw. betriebsbedingte Wirkungen insbesondere in seinen oberirdisch verlaufenden Abschnitten einen erheblichen Eingriff in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild dar.

Die Querung des FFH-Gebietes „Ammergebirge“ und des SPA-Gebiets „Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“ erfolgt überwiegend unterirdisch im Tunnel, mit nur geringer Flächeninanspruchnahme bzw. geringen betriebsbedingten Störungen im Bereich des nördlichen Tunnelportals und des Lüfterbauwerkes. Laut Naturschutzbehörden kann nach bisherigem Kenntnisstand davon ausgegangen werden, dass unter Berücksichtigung der in den Planungsunterlagen vorgesehenen Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen für die Erhaltungsziele und maßgeblichen Bestandteile der Gebiete keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.3 und die Unterlagen 17.1 und 17.2 wird verwiesen.

Weiter ist es aus landesplanerischer Sicht unschädlich, dass das Vorhaben in einem Abschnitt die Zone C der Erholungslandschaft Alpen gemäß LEP B V 1.8.2.4 durchläuft. In Folge der Tunnelbauweise sind keine Beeinträchtigungen der von Ziel B V 1.8.2 LEP geschützten Belange zu erwarten.

Das nördliche Tunnelportal wurde – unter Berücksichtigung der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 24.11.1982 – in den ehemaligen Steinbruch verlegt, um die Beeinträchtigung der Erholungsgebiete um Schmöldersee und Pflegersee durch Abgas- und Lärmimmissionen möglichst gering zu halten. Mit Rücksicht auf die Wanderwege im Bereich der Maximilianshöhe und des Kramerplateauwegs wurde zudem das Südportal – wie von einigen Beteiligten im Raumordnungsverfahren von 1982 gefordert – gegenüber den schon raumgeordneten Planungen weiter nach Süden verschoben und befindet sich nun auf Höhe des Tierheims.

Eingriffsschwerpunkt des geplanten Vorhabens in den Natur- und Landschaftsraum stellt die westliche Anbindung Garmisch/Grainau dar. Die neue Trassenwahl stellt zwar gegenüber der 1982 negativ raumgeordneten alternativen Trasse G sicher, dass Eingriffe im Landschaftsschutzgebiet „Loisachtal zwischen Schmölz und Griesen“ vermieden werden und das landschaftlich wertvolle Gebiet am Herrgottschröfen erhalten bleibt. Auf der anderen Seite ist auch die vorliegende A-Linie mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Besonders problematisch erweist sich die Inanspruchnahme von ökologisch hochwertigen Flächen im unmittelbaren Auenbereich der Loisach, denen eine hohe naturschutzfachliche Bedeutung

zukommt. Der geplante Kreisverkehr, dem die Funktion zukommt, die Verkehrsströme in Richtung Grainau /Grenze/Tirol bzw. in Richtung Garmisch aufzuteilen, wird innerhalb der tiefer liegenden Loisach-Terrassen angelegt und erfordert daher umfangreiche Aufschüttungen. Weiter verstärkt wird die negative Wirkung auf das Landschaftsbild und die Beeinträchtigung des Naturraumes durch die doppelte Querung der Loisach mit Hilfe zweier großzügig dimensionierter Brückenbauwerke, die aus Gründen des Hochwasserschutzes über ein entsprechendes Freibord und entsprechende lichte Weiten verfügen müssen.

Aus fachlicher Sicht besteht Einverständnis mit den in der Landschaftsbegleitplanung vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, welche die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum wieder herstellen sollen. Diese Maßnahmen tragen nicht zuletzt auch den naturschutzfachlichen Erfordernissen der Raumordnung Rechnung (vgl. Maßgabe A II 1). Gleichwohl werden insbesondere im Bereich des Loisachauwaldes nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen in einen nicht wieder herstellbaren Lebensraum festgestellt. Die Situierung und Gestaltung des Kreisverkehrs mit zwei Loisachbrücken wird in einigen Stellungnahmen des Beteiligungsverfahrens zudem unter dem Aspekt des Flächensparens kritisiert, da die beabsichtigte Lösung viel Land beanspruche. Angesichts der Vorgaben von LEP B I 1.2.2 und LEP B I 2.2.4.1 war daher noch zu überprüfen, ob eine Form des südlichen Loisachübergangs gefunden werden kann, die mit einer geringeren Inanspruchnahme der Loisachau verbunden ist. Es war vom Vorhabensträger sicherzustellen, dass der Kreisverkehr in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde so gestaltet wird, dass die Beeinträchtigungen für den Naturraum und das Landschaftsbild so weit wie möglich reduziert werden (Maßgabe A II 2). Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.4.3.1.2 verwiesen.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass mit der Verwirklichung des Vorhabens eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung der Belange von Natur und Landschaft verbunden ist. Durch Umsetzung der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses sind (A.3.4.2), können die nachteiligen Auswirkungen aber deutlich reduziert werden.

#### 4.3.1.1.4 Raumbezogene Belange der Wasserwirtschaft

Das Vorhaben kreuzt sowohl am nördlichen als auch am südlichen Anschluss jeweils die Loisach, ein Gewässer 1. Ordnung, mit der ausgeprägten Dynamik eines Alpenflusses. Daneben befinden sich im Vorhabensbereich weitere kleine Fließgewässer, die zur Loisach entwässern und meist im Bereich der Berghänge ihren Ursprung nehmen. Insbesondere zur Schneeschmelze im Frühjahr und durch sommerliche Starkregen sind hohe Wasserstände zu verzeichnen.

Laut Fachbehörden sind für die Loisach im Bereich des Vorhabens noch keine Überschwemmungsgebiete durch Verordnung festgesetzt worden. Auch die durch das Wasserwirtschaftsamt ermittelten faktischen Hochwassergebiete werden nach dem aktuellen Sachstand durch das Vorhaben nicht berührt. Am bereits ausgebauten Anschluss Burgrain kreuzt die Trasse das regionalplanerisch festgesetzte Vorranggebiet Hochwasser; durch das geplante Vorhaben gibt es in diesem Bereich jedoch keine relevanten Änderungen gegenüber dem Bestand. Die Höhenlage der Straßengradiente und der Brückenbauwerke ist in Bezug auf den maßgeblichen Hochwasserspiegel von HQ100 ausreichend bemessen. Dem landes- und regionalplanerische Belang der Erhaltung der Rückhalte- und Speicherfunktion der Landschaft (LEP B I 3.3.1.1, RP 17 B XI 6.1) ist damit hinreichend Rechnung getragen.

Mit Blick auf die räumlichen Erfordernisse des Grundwasserschutzes kann festgestellt werden, dass aus fachlicher Sicht mit dem geplanten Entwässerungskonzept für Bau und Betrieb des Tunnels Einverständnis besteht und erhebliche nachteilige Auswirkungen durch eine quantitative und qualitative Beeinflussung auf den Grundwasserhaushalt im Planungsbiet nicht zu erwarten sind. Im Rahmen des Beteili-

gungsverfahrens wurde die Sorge geäußert, dass eine Gefährdung im Zustrombereich des Förderwerks Oberau nicht gänzlich ausgeschlossen werden könne. Mit Rücksicht auf die überörtlichen Belange der öffentlichen Wasserversorgung (vgl. LEP B I 3.1.1.4) wird diesem Belang in diesem Beschluss Rechnung getragen.

Im Ergebnis stehen dem Vorhaben auch keine wasserwirtschaftlichen Erfordernisse der Raumordnung entgegen.

#### 4.3.1.1.5 Raumbezogene Belange des technischen Umweltschutzes – Lärmschutz

Die Streckenführung für das geplante Vorhaben verläuft in großen Teilen – insbesondere durch den Tunnelverlauf – abgerückt von bestehender Wohnbebauung. Die Gesamtlärm- und Schadstoffbelastung durch die B 23 zwischen den Anschlussstellen Garmisch/Burgrain und Garmisch/Grainau nimmt gegenüber dem Bestand damit erheblich ab. Diese Verlagerung des Straßenverlaufs von den bestehenden, dicht besiedelten Siedlungsflächen im Ortsteil Garmisch trägt nicht zuletzt den Grundsätzen LEP B V 5.3 und B V 6 Rechnung, aus welchen folgt, dass die emittierenden Auswirkungen der Bundesstraße möglichst gering zu halten sind, bzw. verringert werden müssen. Diesen Anliegen dient auch die Situierung des Lüftungsschachtes, der am gewählten Standort Belastungen für Siedlung wie Erholung weitestgehend ausschließt. Gleichwohl sind in einigen Streckenabschnitten neue, bzw. zusätzliche Lärmemissionen zu verzeichnen. Dies gilt insbesondere für den westlichen Streckenabschnitt zwischen dem westlichen Tunnel-Ende und dem Anschluss Garmisch/Grainau. Für einen Großteil dieses Bereiches sieht die Planung umfangreiche Maßnahmen des aktiven Schallschutzes vor, was den Vorgaben des Grundsatzes LEP B V 6 entspricht, welcher eine Entlastung der Bevölkerung vornehmlich an der Lärmquelle selbst fordert. Nur in einem kleinen Bereich – am Anschluss Garmisch/Grainau – wird aus fachlichen Gründen vor allem auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes gesetzt. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat sich als zuständige Fachbehörde mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen einverstanden erklärt. Auf der Grundlage der betreffenden Erfordernisse der Raumordnung sind keine weitergehenden Maßnahmen zu fordern. Eine abschließende Bewertung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen erfolgte in diesem Beschluss unter C.4.3.4.1.

#### 4.3.1.1.6 Raumbezogene fachliche Belange der nachhaltigen Siedlungsentwicklung, des Siedlungsbildes

Die Verringerung des Verkehrsaufkommens ist eine wesentliche Voraussetzung zur städtebaulichen Aufwertung der Innenstädte und Ortskerne sowie zur Verbesserung des Wohnumfeldes innerhalb geschlossen bebauter Gebiete. Im Vorhabensgebiet erweist sich die geplante Ortsumgehung als vorteilhaft für die städtebauliche Entwicklung des Ortsteils Garmisch, da die verkehrsbedingten Belastungen in den Siedlungsgebieten erheblich reduziert werden können. Der Bau des ca. 3,6 km langen Tunnels trägt erheblich zur Reduzierung des Flächenverbrauches bei. Die Zerschneidung von Freiflächen wird vermieden. Festgesetzte Wohn- oder Gewerbegebiete werden nicht überplant. Zu Neubelastungen führt die Verlagerung nur im Bereich südlich des Tunnels, wo die Trasse am Tierheim und ehemaligen Kasernenunterkünften, die nun als Wohngebäude genutzt werden, vorbeiführt. Die negativen Auswirkungen werden dabei durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen, welche auch der Sicherung der überörtlichen städtebaulichen Belange dienen, begrenzt. Damit entspricht das Vorhaben den raumbezogenen Belangen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung.

#### 4.3.1.1.7 Raumbezogene fachliche Belange der gewerblichen Wirtschaft und des Tourismus

Im Ausbau des überregionalen Straßennetzes und dem Bau der erforderlichen Ortsumgehungen liegt ein entscheidender Beitrag zur Verbesserung der Standortqualität von Garmisch-Partenkirchen. Die verbesserte straßenverkehrliche Anbindung des

möglichen Oberzentrums kommt grundsätzlich allen Akteuren des gewerblichen Sektors wie des Dienstleistungssektors zugute. In besonderem Maße profitiert jedoch die Tourismuswirtschaft durch die bessere Erreichbarkeit der überregional bedeutsamen Sport- und Wandergebiete des Ortes. Im Hinblick auf die Bedeutung von Garmisch-Partenkirchen als Kur- und Erholungsort trägt zudem die Entlastung des Ortes vom Durchgangsverkehr zur Sicherung bzw. Steigerung seiner Urlaubs- und Erholungsqualität bei (vgl. Begründung zu RP 17 B IV 1.9.3). Durch die Verminderung der Lärm- und Abgasbelastungen im Ortsbereich wird dem erworbenen Prädikat „heilklimatischer Kurort“ Rechnung getragen. Begünstigt werden auch einige der großen Hotels des gehobenen Standards, welche an der bisherigen B 23 liegen. Diese Vorteile überwiegen die gleichzeitig eintretende kleinräumige Belastung der touristisch genutzten Erholungsräume im Süd-Westen Garmischs. Unter den Aspekten der Wirtschaft und des Tourismus schlägt das geplante Vorhaben daher positiv zu Buche.

#### 4.3.1.1.8 Raumbezogene fachliche Belange der Land- und Forstwirtschaft

Das Vorhaben beansprucht in größerem Umfang anlagen- und baubedingt Wald i. S. d. Art. 2 BayWaldG, der aufgrund der räumlichen Lage des Vorhabens zum Bergwald zählt. Ausweislich der Stellungnahmen des Amts für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck ist auf einer Gesamtfläche von ca. 7,3 ha eine Beseitigung von Waldflächen vorgesehen. Ein Teil (ca. 2 ha) dieser Flächen soll nach Abschluss der Bauarbeiten wieder bepflanzt werden. Bei den gerodeten Flächen handelt es sich überwiegend um siedlungsnahen Randflächen, eine Zerschneidung von großflächigen Waldbeständen wird weitestgehend vermieden. Zusätzliche Waldflächen sind durch Maßnahmen zum naturschutzfachlichen Ausgleich vorgesehen. Diese Beeinträchtigung und der Verlust von Waldfunktionen werden durch mehrere Maßnahmen ausgeglichen. Die Festlegung der fachlich erforderlichen Befreiungen, Erlaubnisse und Auflagen bzw. die Regelungen zu den möglichen Ausgleichsflächen erfolgten unter C.4.3.8 bzw. A.3.4 und A.3.8 dieses Beschlusses.

Entgegen der Vorgaben von LEP B IV 4.1 und PR 17 B III 3.1.1, die dem Erhalt von Waldflächen eine besondere Bedeutung beimessen, kann insgesamt trotz der geplanten Ausgleichsmaßnahmen nicht vermieden werden, dass bei Verwirklichung des Vorhabens Waldflächensubstanz verloren geht. Im Ergebnis verbleibt daher ein Rest der Beeinträchtigung von forstwirtschaftlichen Belangen der Raumordnung, welcher mit dem entsprechenden Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt wurde.

Für die Baumaßnahme werden durch Versiegelung und Überbauung nur in geringem Maße landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch genommen, überwiegend beim Ortsteil Breitenau sowie in kleinem Umfang bei der Anschlussstelle Garmisch/Burgrain. Aus landesplanerischer Sicht stehen dem Vorhaben landwirtschaftliche Erfordernisse der Raumordnung damit ebenfalls nicht entgegen.

#### 4.3.1.2 Raumordnerische Gesamtabwägung

Zusammenfassend entspricht daher das Bauvorhaben nach dem Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung vom 26.07.2007 unter folgenden Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung:

- Im gesamten Trassenverlauf ist auf eine möglichst natur- und landschaftsschonende Bauausführung hinzuwirken. Für unvermeidbare Eingriffe in schutzwürdige Gebiete sind Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen vorzusehen, wie sie im landschaftspflegerischen Begleitplan zum Antrag auf Planfeststellung vom 13.04.2007 festgehalten sind.

- Der Kreisverkehr mit den Brückenbauwerken am Anschluss Garmisch/Grainau ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde so zu gestalten, dass die Beeinträchtigungen für den Naturraum Loisachau und das Landschaftsbild so weit wie möglich reduziert werden.

Die landesplanerische Beurteilung als Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens ist als sonstiges Erfordernis der Raumordnung (vgl. § 3 Nr. 4 ROG) zu qualifizieren. Für die nachfolgende Planfeststellung begründet sie eine Berücksichtigungspflicht im Rahmen der abschließenden Abwägungsentscheidung gemäß § 4 Abs. 2 ROG.

Hinsichtlich der Erfüllung dieser Maßgaben ist folgendes festzustellen:

- Wir haben den Vorhabensträger mit der Auflage A.3.4.9 dieses Beschlusses verpflichtet, die Bauausführung im gesamten Trassenverlauf unter Schonung und Erhaltung wertvolle Landschaftsbestandteile durchzuführen.
- Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung in den Planunterlagen 12.1 und 12.3 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Bestandteil der Planfeststellung und sind durch den Vorhabensträger nach Auflage A.3.4.2 dieses Beschlusses zur Vermeidung von Funktionsverlusten zeitgleich zum Bauvorhaben durchzuführen und mit der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig zu stellen.
- Der Kreisverkehr am Anschluss Garmisch/Grainau schließt direkt an den bereits bestehenden, bewaldeten Geländesprung mit etwa gleicher Höhe an. Mit der in diesem Beschluss festgestellten Böschungsbepflanzung aus autochthonen Gehölzen wird erreicht, dass der aufgeschüttete Kreisverkehr übergangslos in das Landschaftsbild eingepasst wird. Die Innenfläche des Kreisverkehrs wird begrünt und mit Einzelbäumen bepflanzt. Die anschließenden Loisachbrücken werden entsprechend den statischen Anforderungen und mit nur einer Mittelstütze, die jeweils nach wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Bedürfnissen situiert wird, hergestellt. Durch die großen Spannweiten und die im Verhältnis dazu geringe Konstruktionshöhe wird die Barrierewirkung der Brücken in der Loisachau deutlich reduziert.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat in diesem Zusammenhang kritisiert, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf Antrag des Staatlichen Bauamtes Weilheim vom 02.04.2007 ein neues vereinfachtes Raumordnungsverfahren nach Art. 23 BayLPlG bei der Regierung von Oberbayern, höhere Landesplanungsbehörde, mit dem vorgeschobenen Ziel einer zustimmenden Bewertung der durch den Vorhabensträger beantragten Trasse (A-Linie) eingeleitet wurde und damit das Ergebnis und die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung aus dem Jahr 1982, insbesondere eine Verlegung des südlichen Tunnelportals bis zum sog. „Esel“, missachtet würde. Die gewählte A-Linie sei nur als eine modifizierte Form der schon im früheren Raumordnungsverfahren von 1982 landesplanerisch abgelehnten G-Linie anzusehen. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Für eine vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. geforderte Untersagung des Planfeststellungsverfahrens nach Art. 24 BayLPlG ist kein Raum.

Maßgeblich für die vorliegende Planfeststellung ist zunächst die landesplanerische Beurteilung zur verfahrensgegenständlichen A-Linie, die sich – wie oben unter B.4 und C 1.4 ausgeführt – von den im Raumordnungsverfahren von 1982 untersuchten Linien grundlegend unterscheidet. Wie gezeigt, trägt die vorliegende Entscheidung dieser landesplanerischen Beurteilung vollumfänglich Rechnung. Aufgrund der gravierenden Unterschiede in der Linienführung können die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens von 1982 zu den Trassen K I, K II, KD 76 und Alternativtrasse G grundsätzlich keine Bindungswirkungen für die Planfeststellung zur A-Linie entfalten. Die neu untersuchte A-Linie unterliegt einem neuen Beurteilungsmaßstab. Im Übrigen unterscheiden sich die zur landesplanerischen Beurteilung heranzuziehenden



Ziele und Grundsätze des LEP 2006 wie auch des aktuellen Regionalplans erheblich von dem im Jahr 1982 gültigen LEP. Auch andere Beurteilungsgrundlagen, wie beispielsweise die Verkehrsverhältnisse, haben sich seit 1982 geändert.

Weiter kann festgestellt werden, dass, soweit das verfahrensgegenständliche Vorhaben in seinem Trassenverlauf der 1982 überprüften K II Trasse folgt, den Ergebnissen des Raumordnungsverfahren aus dem Jahr 1982 Rechnung getragen wurde. Seinerzeit war im Beteiligungsverfahren seitens des Bund Naturschutz in Bayern e. V. bzw. des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz für die Trasse K II eine Verlängerung des Tunnels bis „auf die Höhe des Tierheims“ (Bund Naturschutz in Bayern e. V.), bzw. „mindestens bis zum Beginn der G-Trasse“ (Bayerisches Landesamt für Umweltschutz) gefordert worden. Alleine die Regierung von Oberbayern als höhere Naturschutzbehörde hatte ausdrücklich eine Verlängerung „bis südlich des Tierheims an den Beginn der südlichen Felswand „am Esel“ gefordert. Die landesplanerische Beurteilung von 1982 hatte diese Belange – nach Abwägung mit allen anderen raumrelevanten Belangen – in der Form der folgenden Maßgaben zur Trasse K II umgesetzt, die zwar teilweise hinter der fachlichen Forderung der höheren Naturschutzbehörde zurückblieb, aber die seitens des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz und des Bund Naturschutz in Bayern e. V. gestellten Forderungen aufgriff:

- Das nördliche Tunnelportal soll so weit nach Norden verschoben werden, dass die Haupt-Zugangswege zum Schmolzersee, Pfliegersee und zum Kramerplateau.
- sowie die vorhandenen Biotope erhalten bleiben und das dortige Erholungsgebiet möglichst wenig durch Abgas- und Lärmimmissionen beeinträchtigt wird.
- Das südliche Tunnelportal soll so weit nach Süden verlegt werden, dass die Wanderwege im Bereich der Maximilianshöhe nicht unterbrochen werden und der Kramerplateauweg vor Abgas- und Lärmimmissionen weitgehend geschützt bleibt. Für die bestehende Wildfütterung sind im Benehmen mit dem Forstamt Garmisch-Partenkirchen erforderlichenfalls geeignete Schutzvorkehrungen zu treffen.

Soweit sich der Verlauf der A-Linie mit der Trasse K II deckt, entspricht die Lage der beiden Tunnelportale voll den Anforderungen dieser raumordnerischen Maßgabe. Die 1982 raumgeordnete Wahllinie K II sah ein Tunnelportal in der Nähe der stark frequentierten Wanderwege im Bereich der Maximilianshöhe und des Kramerplateauweges vor. Zur Erfüllung dieser Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung wurde das Tunnelportal gegenüber der Wahllinie K II in der nun vorliegenden Planung nach Süden verlegt. Der Mindestabstand zum Wanderwegenetz auf der Maximilianshöhe beträgt durch die Verlegung des Portals ca. 300 m und entsprechend groß ist auch die Verlängerung des Tunnels nach Süden. Das nördliche Tunnelportal wiederum wurde weiter nach Norden in einen ehemaligen Steinbruch verschoben.

Weder die landesplanerische Beurteilung vom 26.07.2007, Az. 24.1-8254-2-07, noch die vorliegende Planfeststellung stehen damit inhaltlich im Widerspruch zur landesplanerischen Beurteilung von 1982, soweit diese für die planfestgestellte Straßenplanung noch Relevanz hat.

#### 4.3.2 Planungsvarianten und wesentliche Auswahlgründe

##### 4.3.2.1 Beschreibung der Planungsvarianten

Die Planfeststellungsbehörde ist nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu überprüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausge-

schieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Es sind nur solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (BVerwG, Urt. v. 26.03.98, Az 4 A 7/97 – juris, Rn. 19).

Bei mehreren in Betracht kommenden Planungsvarianten müssen nicht für alle so detaillierte Entwürfe ausgearbeitet werden, dass sie Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses sein könnten. Es ist vielmehr ausreichend, dass Alternativplanungen so erstellt werden, dass der mit den örtlichen Besonderheiten Vertraute die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen beurteilen kann. Können durchgreifende Nachteile einer Variante bereits aufgrund einer Grobanalyse oder aufgrund einer Teiluntersuchung nachvollziehbar gemacht werden, scheidet zum einen die rein vorbeugende Fertigung weiterer Pläne schon deshalb aus, weil deren Kosten als Entwurfsplanung bereits stark ins Gewicht fallen würden, zum anderen aber auch, weil weitere Pläne und Untersuchungen etwa zur Immissionsauswirkung einer Alternativtrasse dann für eine weitere sachbezogene Aufbereitung des Abwägungsmaterials nicht erforderlich sind (BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435). Diese Grundsätze wurden beachtet.

Die Variantenuntersuchung ist im übrigen Sache der fachplanerischen Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG. Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z.B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planungen nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG v. 26.2.1992, 4 B 1-11.92, DVBl 92,1435).

Die Beurteilung der näher zu untersuchenden Varianten beschränkte sich daher in erster Linie auf den offenen Trassenabschnitt südlich des Kramertunnels bis zum Anschluss an die bestehende B 23, in dem diese Varianten voneinander abweichen. Ab dem Tunnelsüdportal verläuft die Trasse in offener Linienführung und entfernt sich in südwestlicher Richtung vom Naturschutz- und FFH-Gebiet. Im Verlauf der ersten 450 m sind alle vier Varianten identisch. Weder bau- und verkehrstechnische noch naturschutzfachlich zwingende Gründe sprechen gegen diese Linienführung (vgl. C.4.3.2.3, C. 4.3.3.1). Danach nehmen die Varianten unterschiedliche Verläufe. Die nachfolgend dargestellten Varianten werden im Hinblick auf die durch sie in unterschiedlicher Weise betroffenen Belange geprüft. Zu berücksichtigen sind dabei insbesondere die verkehrstechnischen, naturschutzfachlichen und wirtschaftlichen Belange sowie die spätestens seit den terroristischen Anschlägen am 11. September 2001 erhöhten Sicherheitsanforderungen der US-Behörden für das zu deren dauerhaften Nutzung (u. a. Wohnbebauung, Campingplatz, Schule, Kindergarten) nach Art. 48 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (ZA-NTS) überlassene Areal in der Breitenau. Es wurden folgende Planungsvarianten näher überprüft:

#### A-Linie (= Planfeststellungstrasse)

Die A-Linie (5,560 km) folgt nördlich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ dem Übergang zwischen Ammergebirge und Loisachtal am Hangfuß des Kramer-massives in südwestlicher Richtung und zweigt südlich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ nach Osten ab. Mit einem Kreisverkehr nördlich der Loisach und zwei Loisachbrücken wird der Anschluss an das bestehende Straßennetz realisiert. Die Brückenbauwerke (lichte Weite ca. 90 m und 75 m) zur Querung der Loisach werden so dimensioniert und konzipiert, dass der Überschwemmungsbereich der Loisach (HQ 100) überspannt wird.

### G-Linie

Die G-Linie (5,650 km) folgt nördlich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ ebenfalls dem Übergang zwischen Ammergebirge und Loisachtal am Hangfuß des Kramermassives in südwestlicher Richtung. Im Unterschied zur A-Linie zweigt die G-Linie nicht südlich des Sondergebietes nach Osten ab, sondern überquert nach weiterem geradlinigem Verlauf mittels eines Brückenbauwerkes (lichte Weite ca. 70 m) die Loisach. Der Anschluss an das bestehende Straßennetz erfolgt durch einen Kreisverkehr südlich der Loisach. Das Brückenbauwerk zur Querung der Loisach wird so dimensioniert und konzipiert, dass der Überschwemmungsbereich der Loisach (HQ 100) nicht beeinträchtigt wird.

### Vorentwurfs-Linie (= VE-Linie)

Die VE-Linie (5,230 km) zweigt ca. 450 m südlich des Südportales nach Osten ab und unterquert mittels einer Einhausung das Sondergebiet „US-Wohnbausiedlung“. Die Einhausung verläuft direkt durch ein Schulgebäude, welches voraussichtlich verlegt werden müsste. Ca. 100 m nördlich der Loisach tritt die Trasse wieder an die Oberfläche bevor sie ebenfalls mittels eines Brückenbauwerkes (lichte Weite ca. 40 m) die Loisach quert. Der Anschluss an das bestehende Straßennetz erfolgt ähnlich der G-Linie durch einen Kreisverkehr. Dieser liegt zu Teilen im Überschwemmungsgebiet der Loisach.

### Variante zur VE-Linie

Die Variante zur VE-Linie (ca. 5,215 km) zweigt etwa 500 m südlich des Südportales nach Osten ab und unterquert wie die VE-Linie mittels einer Einhausung das Sondergebiet „US-Wohnbausiedlung“. Der Verlauf der Trasse ist um ca. 75 bis 150 m nach Westen versetzt zur VE-Linie. Der Vorteil dieser Trassierung liegt in der Vermeidung einer direkten Beeinträchtigung des Schulgebäudes auf dem Areal. Ca. 150 m nördlich der Loisach tritt die Trasse wieder an die Oberfläche bevor sie ebenfalls mittels eines Brückenbauwerkes (lichte Weite ca. 50 m) die Loisach quert. Der Anschluss an das bestehende Straßennetz erfolgt ähnlich der G- und VE-Linie durch einen Kreisverkehr. Jedoch liegt hier der Kreisverkehr in seiner vollen Flächenausdehnung im Überschwemmungsgebiet der Loisach.

Bei den beiden letztgenannten Varianten sind noch die Auswirkungen auf das sich im südlichen Abschnitt der Trasse befindliche US-Gelände zu berücksichtigen. Auf dem Gelände befinden sich das amerikanische Wohngebiet (housing area) mit Schule und Kindergarten, ein Campingplatz mit allen dazugehörigen Einrichtungen, etliche Sport-, Spiel- und Freizeiteinrichtungen, Einkaufsstätten, Verwaltungsgebäude etc. Aufgrund des hohen Sicherheitsbedürfnisses der US-Stationierungstreitkräfte, speziell in ausländischen Stützpunkten und vor allem noch verstärkt durch die terroristischen Ereignisse am 11. September 2001, haben die US-Stationierungstreitkräfte ihre Einrichtungen immer mehr auf dieses Gelände konzentriert. Das genutzte Gelände ist seit einigen Jahren komplett mit einem Sicherheitszaun umgeben und wird ständig bewacht. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Vorentwurfes mit Planung der VE-Linie und zum Zeitpunkt des damaligen Raumordnungsverfahrens von 1982 war das Gelände noch frei zugänglich. Auch wurde noch zu Beginn der 90er Jahre eine Zustimmung seitens der US-Behörden zur Querung des US-Geländes mit einer Einhausung signalisiert. Die Vorentwurfslinie wurde jedoch mit der Verstärkung der Sicherheitsanforderungen immer mehr in Frage gestellt, zumal eine Umgehung des Geländes ohne Einschränkung des genutzten Gebietes möglich war. Die US-Behörden verlangten daher im Vorfeld der Planungen für die VE-Linie

- eine Verlängerung der geplanten Einhausung im US-Gebiet um insgesamt 105 m von 336 m auf 441 m, entsprechend dem Ergebnis des Arbeitskreises aus dem Jahre 1999,

- eine verstärkte Einhausungskonstruktion, die einem Sprengstoffanschlag von 10.000 pounds (ca. 4.500 kg) Sprengstoff standhält,
- die Verlegung aller Gebäude und Einrichtungen im US-Gebiet, die sich in einem Abstand von mindestens 45 m zum Rand der Einhausung befinden (unabhängig von der Sprengsicherheit der Einhausung),
- die dauerhafte Verlegung des Zeltplatzes zur Skeet-Range, voll erschlossen und in mindestens der gleichen Qualität wie vorhanden, einschl. der Hütten und anderen Gebäude/Einrichtungen, die mit dem Zeltplatz und der Recreation Area verbunden sind (Die aufgrund der separaten Lage des verlegten Zeltplatzes anfallenden Kosten für zusätzliches Bewachungspersonal in Höhe von ca. 500.000 \$/Jahr würden von den US-Stationierungstreitkräften getragen.),
- keine Entlüftungsöffnungen oder Fluchtwege innerhalb der Grenzen des US-Gebiets,
- Videoüberwachungsgeräte an der Ein- und Ausfahrt sowie in der Einhausung mit Verbindung zu einem US-Kontrollzentrum,
- Lärmschutzwälle/-wände an der Zu- und Ausfahrt der Einhausung,
- die Einhaltung der deutschen Grenzwerte für Abgase und
- Sicherheitsvorkehrungen während der Bauzeit.

Die beiden Vorentwurfslinienvarianten berücksichtigen diese in den „Unified Facilities Criteria“ festgelegten und für alle neuen Einrichtungen der US-Stationierungstreitkräfte ohne Einschränkungen geltenden Sicherheitsauflagen, die sich zum einen erheblich auf die Kosten der Maßnahme auswirken, zum anderen durch die geforderte Verlegung des Campingplatzes erhebliche Beeinträchtigungen durch zusätzlichen Flächenverbrauch und zusätzliche Erschließungsmaßnahmen bewirken. Geplant ist die Verlegung des Areals in die ehemalige Skeet-Range mit einem Flächenbedarf von ca. 7,0 ha im Randbereich des ausgewiesenen Schutzgebietes (FFH- und SPA-Gebiet, Naturschutzgebiet). Grund für diesen Standort ist die Lage in unmittelbarer Umgebung des bestehenden US-Campingplatzes. Ein anderer Standort wird seitens der US-Behörden nicht akzeptiert. Die Verlegung des US-Campingplatzes wurde in einer 1999 durch den Vorhabensträger in Auftrag gegebenen Projektstudie untersucht. Hierzu wurde ein Entwurf des Campingareales (ARFC Camping-Resort) erstellt. Dieser hatte zum Ergebnis, dass ca. 1,3 ha (ca. 20%) durch den Neubau von Straßen, Plätzen und Häusern direkt durch Versiegelung betroffen sind. Die restlichen 5,7 ha (ca. 80%) werden durch die neue Gestaltung des Geländes direkt und durch die geänderte verstärkte Nutzung (Camping, diverse Freizeiteinrichtungen, u. ä.) indirekt beeinträchtigt. Etwaige Beeinträchtigungen aufgrund von noch nicht absehbaren Infrastruktureinrichtungen sind mit dem jeweils verwendeten Wirkkorridor berücksichtigt. Ein Rückbau des bestehenden US-Campingplatzes ist als sehr unwahrscheinlich zu werten und wird somit hier nicht angenommen. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist im Variantenvergleich sowohl bei der VE-Linie als auch bei der Variante VE-Linie die Verlegung des US-Campingplatzes als zwingende Folgemaßnahme mit einzubeziehen.

Auf die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. im Verfahren vorgeschlagene Trassenvariante (BN-Linie) sind wir unter C.4.3.2.3 dieses Beschlusses eingegangen.

#### 4.3.2.2 Vergleich der Planungsvarianten

Im Folgenden werden die Auswirkungen der unterschiedlichen Planungsvarianten auf verschiedene Belange untersucht. Die Umweltbelange werden dabei anhand der Schutzgüter § 2 Abs. 1 UVPG behandelt.

##### 4.3.2.2.1 Erfüllen der Planungsziele

###### 4.3.2.2.1.1 Örtliche Verkehrsentslastung

Das Planungsziel, die Ortsdurchfahrt von Garmisch-Partenkirchen im Zuge der B 23 sowie das nachgeordnete Straßennetz des Kurortes vom Verkehr zu entlasten, wird von allen Trassen dem Grunde nach erreicht. Nach Fertigstellung der Umfahrung tritt bei allen Linien eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt und des nachgeordneten Straßennetzes ein. Nach der Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak betragen die künftigen Verkehrsbelastungen auf der B 23 neu im Prognosejahr 2020 bei der VE-Linie 10.400 Kfz/24h, bei der A-Linie 9.300 Kfz/24h und bei der G-Linie 9.000 Kfz/24h. Die Variante zur VE-Linie wurde verkehrlich letztlich nicht gesondert als eigener Planfall betrachtet, da bei der nur geringfügig verschobenen Trassenführung von einer identischen Verkehrsbelastung wie bei der VE-Linie auszugehen ist.

Die VE-Linien entlasten den Ortskern von Garmisch-Partenkirchen zunächst etwas besser als die A- bzw. G-Linie. Laut Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak wird dieser Unterschied im Ortsgebiet von Garmisch aber in der Praxis nicht spürbar sein. Die etwas höhere Entlastungswirkung bewegt sich beispielsweise im Bereich des Marienplatzes, verglichen zur A-Linie, in einer prognostizierten Größenordnung von ca. 500 Kfz/24h. Gleichzeitig ist bei den beiden VE-Linien eine Entlastung des Streckenabschnittes der B 23 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau (in diesem Bereich befinden sich u. a. auch ausgewiesene Wohngebiete) vom Durchgangsverkehr nicht möglich. Dieser Abschnitt wird mit bis zu 19.800 Kfz/24h weiterhin stark belastet sein und kann bei der A-Linie und der G-Linie im Vergleich zu den VE-Linien um 5.200 bis 5.700 Kfz/24h deutlich entlastet werden, da der überörtliche Verkehr nach Grainau, zum Eibsee, nach Griesen bzw. weiter nach Tirol weiter westlich der bestehenden B 23 zugeführt wird.

Vergleicht man die Verkehrswirksamkeit der Linien differenziert hinsichtlich des Fernverkehrsanteils bzw. des Ziel- und Quellverkehrsanteils in und aus Richtung Garmisch-Partenkirchen, speziell auch von und zu den Ski- und Wandergebieten im Süden von Garmisch-Partenkirchen, so stellt gerade die A-Linie wegen ihrer Verschwenkung bzw. Verkehrsverteilung am südlichen Kreisverkehr in Richtung Garmisch-Partenkirchen einerseits bzw. in Richtung Griesen und Fernpass/Tirol andererseits eine Lösung dar, die beiden Verkehren Rechnung trägt. Dies führt dazu, dass die verkehrliche Akzeptanz der A-Linie für den Ziel- und Quellverkehr in und aus Richtung Garmisch-Partenkirchen, speziell auch zu und von den Ski- und Wandergebieten im Süden von Garmisch-Partenkirchen gegenüber der G-Linie etwas größer ist. In der Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak wird für die A-Linie diese höhere Akzeptanz mit ca. 300 Kfz/24h angegeben, die letztlich nicht mehr durch Garmisch fahren werden, was im Ergebnis zu einem kleinen Vorteil der A-Linie gegenüber der G-Linie führt.

Zusammenfassend ergibt ein Vergleich der Linien hinsichtlich des Planungsziels, die Siedlungsbereiche vom Verkehr zu entlasten, folgendes Bild:

Hinsichtlich der Entlastungswirkung für den Markt Garmisch-Partenkirchen vom Durchgangsverkehr können sämtliche Linien dem Grunde nach weitgehend als gleichwertig betrachtet werden. Lediglich für den Ziel- und Quellverkehr in und aus Richtung Garmisch-Partenkirchen, speziell auch von und zu den Ski- und Wandergebieten im Süden von Garmisch, ergeben sich, differenziert betrachtet, je nach Linienführung unterschiedliche Entlastungswirkungen, die u. a. jedoch auch abhängig von der Verkehrsbeschilderung sein können. Für die Erreichbarkeit der südlichen

Ausflugsziele von Garmisch-Partenkirchen sind zwar die VE-Linien auf Grund ihrer direkteren Linienführung günstiger. Berücksichtigt man jedoch die mit 5.200 - 5.700 Kfz/24h deutliche Entlastungswirkung des Streckenabschnittes der B 23 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau bei der A-Linie bzw. G-Linie, so ist festzustellen, dass die A-Linie und G-Linie hierfür günstiger sind.

Insgesamt bewerten wir die Linien als gleichwertig.

Auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung für die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak von 2007 und die dazugehörigen Abbildungen in Unterlage 1 wird Bezug genommen.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wandte gegen diese Einschätzung im Verfahren ein, dass die untersuchten VE-Linien für den Sportstättenverkehr und für die Bewohner des südlichen Bereiches von Garmisch-Partenkirchen im Vergleich besser als die A-Linie bewertet werden müssten, weil wegen des bei der ortsfurtheren A-Linie entstehenden Umweges mehr Verkehrsteilnehmer weiterhin durch Garmisch-Partenkirchen fahren würden. Darüber hinaus würde die A-Linie für die wichtige Beziehung Garmisch/Untergrainau-Eibsee (7.100 Kfz/Tag) für jeden Verkehrsteilnehmer einen Umweg von ca. 300 m bedeuten, da dieser zweimal über die Loisach und durch einen Kreisverkehr fahren müsste. Darüber hinaus würden etwa 1.500 Kfz/Tag bei der A-Linie mehr durch die Burgstraße fahren, als bei den VE-Linien.

Wir halten unter Einbeziehung dieser eingewandten Aspekte an unserer Bewertung der miteinander verglichenen Trassenvarianten fest. Zunächst ist richtig zu stellen, dass der Umweg der lediglich den örtlichen Bereich betreffenden Fahrbeziehung Garmisch/Untergrainau-Eibsee im Vergleich der VE-Linien mit der A-Linie nur ca. 50 m beträgt und damit zu vernachlässigen ist. Die verkehrsentlastende Wirkung wurde in dem Verkehrsgutachten auch für die A-Linie bestätigt (Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 23.03.2007, Plan 7a).

#### 4.3.2.2.1.2 Verbesserungen für den weiträumigen Verkehr

Das Planungsziel einer Verbesserung für den weiträumigen Verkehr durch eine Verlegung der B 23 als einer neben der Bundesautobahn A 7 bedeutenden Nord-Süd-Verbindung zum Fernpass mit der Verknüpfungsmöglichkeit zur österreichischen Inntalautobahn und darüber hinaus zum Reschenpass, wird von allen Trassen erreicht. Die vierstreifige Ortsumgehung von Farchant endet mit dem Anschluss an die B 2 nördlich von Garmisch-Partenkirchen. Von dort verteilt sich der Verkehr auf die zweistreifige B 2 Richtung Mittenwald durch den Ortsteil Partenkirchen und die ebenfalls zweistreifige B 23 durch den Ortsteil Garmisch. Da sich wegen der Zweiteilung der Verkehrsströme im Anschluss an die Ortsumgehung von Farchant der Verkehr auf der B 23 erheblich reduziert, wird bei allen Varianten der B 23 neu die zweistreifige Streckencharakteristik beibehalten. Die Anschlüsse an das gemeindliche Straßennetz erfolgen im Norden jeweils als teilplanfreier Knotenpunkt und im Süden Garmisch-Partenkirchens jeweils in Form eines Kreisverkehrsplatzes. Weitere Anschlüsse sind bei keiner Variante vorhanden.

Die VE-Linie weist von allen Varianten die kürzeste Streckenlänge auf. Allerdings hat das Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing Kurzak nachgewiesen, dass der weit überwiegende Teil des auf einer Umfahrung (gleichgültig auf welcher Linie) prognostizierten Verkehrs in Richtung Griesen/Tirol bzw. Grainau fährt. Die VE-Linie stellt gerade für diesen weiträumigen Verkehr eine Streckenverlängerung gegenüber der A- und G-Linie um 0,8 km bzw. 1,0 km dar. Aufgrund der Streckenführung ergibt sich, dass die A- und G-Linie dem weiträumigen Verkehr letztlich besser dienen als die beiden VE-Linien und somit die ihnen nach § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG zugewiesene Aufgabe besser erfüllen.

Zusammenfassend sind A- und G-Linie gemessen an den Zielen des § 1 Abs.1 FStrG schließlich besser zu bewerten als die VE-Linien.

#### 4.3.2.2.1.3 Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Das Planungsziel, durch die Verlegung der B 23 aus den Siedlungsbereichen eine Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erreichen, lässt sich mit allen Linien gleich gut erreichen.

#### 4.3.2.2.2 Städtebauliche Auswirkungen

Die geplante Trasse beginnt an der bestehenden B 23 alt nördlich der Siedlung „Am Weidlegraben“, die Linienführung sowie der Anschluss an das bestehende Straßennetz ist bei allen Varianten identisch. Direkte Beeinträchtigungen durch Überbauung liegen nicht vor. Diese reine Wohnsiedlung ist durch die bestehende B 23 vorbelastet, aber auch bereits durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen, die im Zuge der Verlegung der B 23 südlich Burgrains erstellt wurden, geschützt. Der Verkehr auf der B 23 alt entlang der Siedlung am Weidlegraben, künftig Gemeindestraße, wird um ca. 30 % (A-Linie/G-Linie) bis 35 % (VE-Linien) abnehmen. Die indirekten Beeinträchtigungen durch den Straßenverkehr werden sich daher bei allen Varianten in etwa gleichem Maße reduzieren.

Im südlichen offenen Trassenbereich variieren die untersuchten Trassen lediglich im Bereich des US-Gebietes. Zwischen dem Südportal und dem US-Gelände führen alle Varianten im Abstand von mindestens ca. 50 m am Tierheim bzw. Technischem Hilfswerk sowie an den ehemaligen Kasernenunterkünften vorbei, die derzeit einer privaten Wohnnutzung dienen. Im US-Gelände sind durch die VE-Linie einige Gebäude - in erster Linie das vorhandene Schulgebäude - direkt betroffen und müssten abgerissen und neu erstellt werden. Weitere Gebäude und Einrichtungen des Campingplatzes sind insofern ebenfalls direkt betroffen, weil nach amerikanischen Sicherheitsvorschriften im Abstand von 45 m neben der Straße keine Gebäude stehen dürfen. Dadurch wären weitere Einrichtungen sowie zur Aufrechterhaltung des Campingbetriebes der gesamte Campingplatz zu verlegen. Bei der Variante zur VE-Linie könnte nur auf eine Verlegung der Schule verzichtet werden, da der notwendige Sicherheitsabstand eingehalten wird. Die Verlegung des Campingplatzes wäre jedoch unumgänglich. Die G- und die A-Linie umgehen das bebaute US-Gelände in einem ausreichenden Sicherheitsabstand, so dass bei beiden Linien weder eine Verlegung von Gebäuden noch von Einrichtungen, wie etwa dem US-Campingplatz, notwendig wird. Weitere Baugebiete sind nicht beeinträchtigt.

Die G- und die A-Linie sind daher hinsichtlich der städtebaulichen Auswirkungen ungefähr gleich zu bewerten, während die Variante zur VE-Linie und dahinter die VE-Linie schlechter zu bewerten sind.

#### 4.3.2.2.3 Schutz des US-Gebietes

Die gesonderte Behandlung der Belange der US-Stationierungstreitkräfte im Variantenvergleich ist aufgrund der ihnen kraft des NATO-Truppenstatuts eingeräumten Rechte notwendig. Auf die bei der Planung zu beachtenden aufwändigen Sicherheitsauflagen der US-Stationierungstreitkräfte haben wir bereits bei der Variantenbeschreibung unter C.4.3.2.1 hingewiesen. Die VE-Linie und die Variante zur VE-Linie durchschneiden das US-Gelände mittig. Trotz der zur Einhaltung der Sicherheitsauflagen zwingend notwendigen Einhausung bleibt der Durchschneideffekt, da das Gelände darüber und rechts und links der Trasse aufgrund der US-Sicherheitsvorschriften nicht oder nur erheblich eingeschränkt genutzt werden kann. Insbesondere während der Bauzeit im US-Gebiet (mindestens ein Jahr) wären zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der durch die Trasse getrennten Gebiete notwendig. Zudem muss eine sichere Verbindung zwischen beiden Gebieten dauerhaft gewährleistet werden. Durch die Bautätigkeiten innerhalb des US-Geländes ist ein erhöhtes Sicherheitsrisiko auch bei entsprechenden Schutzmaßnahmen nicht auszuschließen. Der von der Trasse durchschnittene Campingplatz müsste zwar vor Baubeginn verlegt werden, jedoch ergeben sich während der Bau-

tätigkeiten erhebliche Beeinträchtigungen innerhalb des Wohn- und Freizeitgebietes. Der verlegte US-Campingplatz müsste zusätzlich entsprechend geschützt werden. Mit der dauerhaften Verlegung weiterer Gebäude und Einrichtungen würde das US-Gelände zu einem großen Teil umstrukturiert. Die Umstrukturierung selbst, aber auch die damit verbundenen Bautätigkeiten würden für die US-Stationierungsstreitkräfte einen erheblichen Eingriff mit massiven Beeinträchtigungen der Nutzung darstellen.

Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die US-Stationierungsstreitkräfte klar und unmissverständlich zum Ausdruck gebracht haben, dass eine Trassenführung quer durch das US-Gelände aufgrund der besonderen Sicherheitsbedürfnisse wegen des Anschlages auf das World Trade Center am 11.09.2001 und der vor diesem Hintergrund getroffenen Force Protection-Maßnahmen grundsätzlich abgelehnt wird, sofern eine Alternative zur Verlegung der B 23 möglich ist. Wir verweisen hierzu auf die Ausführungen unter C.4.3.2.3.3.

Zusammenfassend sind die G- und A-Linie im Hinblick auf die berechtigten Schutzinteressen der US-Stationierungsstreitkräfte deutlich besser als die Variante zur VE-Linie und die VE-Linie zu bewerten. Sowohl A- und G-Linie umgehen das US-Gelände in einem ausreichenden Sicherheitsabstand. Beeinträchtigungen der Schutzinteressen können durch den Bau eines 6,0 m hohen Schutzwalles zwischen Straße und US-Gelände, der wirtschaftlich mit Überschussmassen aus den Einschnittsbereichen und aus dem Tunnel errichtet werden kann, gänzlich vermieden werden. Auch während der Bauzeit ergeben sich wegen der vorzeitigen Herstellung des Schutzwalles kaum Beeinträchtigungen der Schutzinteressen. Zudem können sämtliche Einrichtungen in der US-Liegenschaft ohne Einschränkungen und zusätzliche Schutzmaßnahmen weiterhin wie bisher, auch während der Bauzeit, genutzt werden.

#### 4.3.2.2.4 Wirtschaftlichkeit der Varianten

Die veranschlagten Gesamtkosten der Planungsvarianten betragen

- VE-Linie 156,9 Mio. €,
- Variante zur VE-Linie 148,0 Mio. €,
- G-Linie 129,0 Mio. € und bei der
- A-Linie 133,4 Mio. € .

Die VE-Linien schneiden damit im wirtschaftlichen Vergleich der Trassenvarianten deutlich schlechter ab als die G- und A-Linie. Die Gründe für die höheren Kosten der VE-Linien liegen trotz ihrer kürzeren Länge zum einen in der Untertunnelung des US-Geländes, zum anderen in den bereits oben beschriebenen Sicherheitsauflagen- und -maßnahmen für eine Querung des US-Geländes. Die Kostendifferenz zwischen der VE-Linie und ihrer Variante ergibt sich aus dem Verzicht auf die Verlegung des Schulgebäudes. Für die Variante zur VE-Linie wurden seitens der US-Behörden die notwendigen Auflagen nicht explizit definiert. Es ist jedoch wegen der Beeinträchtigung und Flächeninanspruchnahme wohnnaher Spiel- und Sporteinrichtungen davon auszugehen, dass mit weiteren verteuernenden Sicherheitsauflagen zu rechnen ist. Hingegen umgehen die G- und A-Linie das US-Gelände in ausreichendem Abstand, so dass auf eine Einhausung und kostenintensive Schutzmaßnahmen verzichtet werden kann. Die Mehrkosten aufgrund der längeren Baustrecken dieser Varianten in freier Strecke sind dagegen vergleichsweise gering. Die A-Linie ist im Vergleich zur G-Linie, insbesondere wegen der zusätzlichen Loissachquerung, etwas teurer.

Zusammenfassend sind damit die G- und A-Linie aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten deutlich günstiger als die VE-Linien.



Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. kritisierte, dass die erheblichen Mehrkosten bei den VE-Linien nur aufgrund der von ihm in Frage gestellten Notwendigkeit der Verlegung des US-Campingplatzes und der von den US-Behörden geforderten, nicht nachvollziehbaren sprengsicheren Einhausung entstehen würden. Wir halten an dem Ergebnis des Kostenvergleichs der untersuchten Trassenvarianten fest. Die vom Vorhabensträger ermittelten Kosten der Trassenvarianten sind nachvollziehbar und belastbar. An der notwendigen und unverzichtbaren Erfüllung der Forderungen der US-Stationierungsstreitkräfte hinsichtlich der sicherheitstechnischen Anforderungen und der Verlegung des US-Campingplatzes (vgl. C.4.3.2.1) bei einer Verwirklichung der VE-Linien bestehen keine begründeten Zweifel.

#### 4.3.2.2.5 Flächenbedarf

Der Flächenbedarf für die verschiedenen Trassenvarianten ist in der Unterlage 1 für die gesamte Trasse inklusive Tunnel und Campingplatz-Verlegung ohne die nach Naturschutzrecht notwendigen Kompensationsflächen tabellarisch dargestellt. Danach werden für die G-Linie 23,2 ha, für die A-Linie 23,4 ha, für die Variante zur VE-Linie 28,2 ha und für die VE-Linie 28,9 in Anspruch genommen.

Die G- und A-Linie bewerten wir daher hinsichtlich des Flächenbedarfs günstiger als die VE-Linien.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat im Verfahren gerügt, dass der Flächenbedarf für die Verlegung des US-Campingplatzes ohne nähere Begründung bei den VE-Linien nicht zu deren Lasten gewertet werden dürfte. Jedenfalls sei für eine Verlegung nicht eine Fläche von 7,0 ha, sondern von lediglich ca. 3,5 ha Fläche anzusetzen. Wir weisen diesen Einwand zurück. Die Berücksichtigung der Verlegung des ARFC Camping-Resort beim Trassenvergleich ist korrekt (vgl. auch unter C.4.3.2.1). Der bestehende US-Campingplatz hat eine Größe von ca. 6,5 ha. Beide untersuchten VE-Linien durchqueren einen Teil des US-Campingplatzes. Dadurch werden Teilflächen mit dem Bau der Trasse direkt in Anspruch genommen bzw. von Einrichtungen des Campingplatzes abgeschnitten. Die US-Behörden fordern aus Sicherheitsgründen die Verlegung des gesamten US-Campingplatzes mit allen Einrichtungen und können diese Forderung auf das ausschließliche Behaltrecht für die von den US-Stationierungsstreitkräften genutzte Liegenschaft nach Art. 48 Abs. 2 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (ZA-NTS) und auf die in Art. 53 Abs. 1 ZA-NTS eingeräumte Befugnis zur Regelung aller zur befriedigenden Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten erforderlichen Maßnahmen stützen. Die unserer Bewertung zugrunde gelegten Angaben zu Art und Umfang des zu verlegenden US-Campingplatzes beruhen auf einer mit den US-Behörden abgestimmten Planung von 1999.

#### 4.3.2.2.6 Umweltverträglichkeit

##### 4.3.2.2.6.1 Schutzgut Mensch

Die Menschen werden durch projektbedingte Auswirkungen im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungseignung, insbesondere durch Lärm und Schadstoffe, beeinträchtigt. Die Lärm- und Schadstoffsituation in Garmisch-Partenkirchen wird generell bei allen untersuchten Trassenvarianten verbessert. Es ist jedoch nicht zu vermeiden, dass durch die Verlegung der B 23 bisher wenig oder unbelastete Siedlungsbereiche zukünftig stärker belastet werden. Da bei allen Varianten eine lange Tunnelstrecke vorgesehen ist, treten die neuen Beeinträchtigungen lediglich im Bereich der offenen Strecken bzw. beim Lüftergebäude auf.

Die VE-Linien entlasten, wie bereits unter C.4.3.2.2.1 näher erläutert, die Ortsbereiche von Garmisch geringfügig besser als die A- und G-Linie. Dagegen führen A- und G-Linie im Bereich der Wohnsiedlungen des südlich der Loisach gelegenen Ortstei-

les Schmölz (Gemeinde Grainau) unter Berücksichtigung der erforderlichen Lärm-schutzmaßnahmen überwiegend zu wesentlichen Lärmentlastungen in den Wohngebäuden im Vergleich zu den VE-Linien. Letztere entlasten die B 23 alt in diesem Bereich im Vergleich zum Prognose-Nullfall nicht vom Verkehr. Die VE-Linien stellen in diesem Bereich insofern keine wesentliche Änderung i. S. von § 2 der 16. BImSchV dar. Deshalb sind keine Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich (vgl. Unterlage 11.1 Tabellen 5 und 6).

Die G- und A-Linie sind hinsichtlich der baubedingten Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgas- und Schadstoffe günstiger zu bewerten als die VE-Linien, weil bei erstgenannten Varianten die geplante Trassenführung vor allem für den Tunnelbau als Baustraße genutzt werden kann und eine Beeinträchtigung und eine somit verbundene Zerschneidung von Wohngebieten somit auf ein Minimum beschränkt wird. Die A- und G-Linie verlaufen außerhalb der US-Wohnsiedlung und aller Gebäude des US-Geländes, die VE-Linien dagegen zwischen Wohnsiedlung auf der Südseite und Schule, Kindergarten und weiteren Institutionen auf der Nordseite. Die baubedingte Beeinträchtigung und die Durchschneidung des US-Geländes durch den Bau der Einhausung bei den VE-Linien (Erd- und Betonarbeiten) würde mindestens eine Bausaison andauern. Bei den VE-Linien müsste der Abtransport des Tunnelmaterialies am Südportal aufgrund der bestehenden Nutzung über das bestehende Wegenetz durch ein angrenzendes Wohngebiet erfolgen. Zudem müssten auch noch die Schule (bei der VE-Linie) und der Campingplatz verlegt werden. Weitere baubedingte Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase und Schadstoffe erfolgen temporär bei allen Varianten durch die Zufahrt und den damit verbundenen Massenabtransport zum und vom Lüftergebäude.

Zusammenfassend ist hinsichtlich der Lärmauswirkungen auf das Wohnumfeld festzustellen, dass sämtliche Trassenvarianten im Hinblick auf die betriebsbedingten Auswirkungen etwa gleich zu bewerten sind, im Hinblick auf die baubedingten Auswirkungen die A- und G-Linie erheblich günstiger zu bewerten sind.

Sämtliche Varianten beeinträchtigen im ungefähr gleich starken Ausmaß Flächen, die zur Erholungsnutzung geeignet sind. Die Bewertung beruht darauf, dass die G- und A-Linie in ihrem Streckenverlauf bis zur Loisach Gebiete mit Erholungseignung berührt. Weiter ist bei der G-Linie zu berücksichtigen, dass sie in unmittelbarer Nähe zu einem Erholungsschwerpunkt (Treffpunkt/Ein-, Ausstiegstelle für Kanufahrer) im Südwesten des Untersuchungsgebietes verläuft. Dagegen ist bei den VE-Varianten zu berücksichtigen, dass Gebiete mit Erholungseignung durch die erforderliche Verlegung des ARFC-Campingplatzes sowie durch bau- und betriebsbedingte Lärmbelastungen beeinträchtigt werden.

Das lufthygienische Gutachten (ILF 2007) hat ergeben, dass Grenzwerte der 22. BImSchV nicht überschritten werden. Das lufthygienische Gutachten untersuchte zwar nur die A-Linie, jedoch kann auch bei allen übrigen Varianten davon ausgegangen werden, dass es ebenfalls zu keiner Grenzwertüberschreitung kommen wird. Denn für die G-Linie gelten ähnliche Ausgangsbedingungen wie für die A-Linie. Bei den VE-Linien ist ebenfalls von keiner Überschreitung der Grenzwerte auszugehen. Trotz der geringfügig höher prognostizierten Verkehrszahlen für diese Varianten kommt es mit aller Wahrscheinlichkeit zu keiner Überschreitung, weil die ermittelten Immissionswerte der A-Linie deutlich unter den entsprechenden Grenzwerten liegen.

Zusammenfassend sind daher beim betroffenen Schutzgut Mensch im Vergleich alle Linienvarianten etwa gleich zu bewerten.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. kritisierte, dass der totale Verlust des Fuß- und Reitweges von der Breitenau am Westrand von Garmisch zu dem bereits im Landschaftsschutzgebiet "Oberes Loisachtal" liegenden Herrgottschrofen, mit seinen besonders schönen Ausblicken auf das Zugspitzmassiv, vom Vorhabensträger nur als geringe Beeinträchtigung eingestuft werde. Wir weisen diesen Einwand zurück.

Die Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 16) stuft die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Fuß- und Reitweg von der Breitenau am Westrand von Garmisch zum Herrgottschofen als Bereich mit „hoher Bedeutung/Empfindlichkeit“ ein. Dies wurde von uns im Trassenvergleich berücksichtigt. Die Funktion des Weges als Verbindungselement wird nach Abschluss des Bauvorhabens auf der Südseite der Trasse hinter dem Schutzwall durch den Vorhabensträger wieder hergestellt. Daher ist die Einstufung als geringe Beeinträchtigung korrekt.

#### 4.3.2.2.6.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Durch die verschiedenen Planungsvarianten werden in größerem Ausmaß Flächen mit hoher und mittlerer Bedeutung betroffen, was zum Verlust der ökologischen Funktionen der meisten Flächen durch Überbauung und Versiegelung und einer Beeinträchtigung wertgebender Tierarten durch betriebsbedingte Störungen führt. Es handelt sich hierbei vorrangig um feuchte und trockene naturnahe Gehölzstrukturen mit eingelagerten Offenlandstrukturen. Die Feuchtstrukturen treten vorrangig entlang der Fließgewässer (Loisach) und in Senken wie unterhalb des Hangrückens westlich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ auf. Betroffene naturnahe Waldbestände befinden sich in den Hangbereichen und kleinflächig im Bereich der Tunnelportale sowie vereinzelt im Bereich der Zufahrt zum Lüftergebäude. In geringer Ausdehnung sind Flächen betroffen, die aufgrund der langen Entwicklungszeit als nicht wiederherstellbar zu werten sind. Von A- und G-Linie werden davon z. B. eine verbrachte Streuwiese westlich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ sowie kleinflächig Sumpfwald betroffen. Alle Varianten berühren kleinflächige magere Felsstandorte westlich des Sondergebietes, basenreichen Kiefernwald am Südportal und einen schmalen Auwaldbestand an der Loisach. Durch die VE-Linien werden vor allem durch die erforderliche Verlegung des ARFC-Campingplatzes großflächig Trockenstandorte mit Waldbewuchs von mittlerer bis sehr hoher Bedeutung in Anspruch genommen.

Die A- und die G-Linie haben insgesamt die geringsten flächigen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Dies zeigt sich zum einen in einem geringeren Flächenverbrauch und zum anderen in einer deutlich geringeren mittelbaren Beeinträchtigung von Flächen störungsempfindlicher Arten. Zu Lasten der VE-Linien sowohl für den Flächenverlust als auch für die mittelbare Beeinträchtigung wirkt die erforderliche Verlegung des ARFC Campingplatzes. Für die Verlegung werden weitgehend unvorbelastete Flächen in Anspruch genommen bzw. neu beeinträchtigt. Da dieses Gebiet zugleich ein wertvoller Lebensraum zahlreicher wertgebender Arten ist, sind in Sachen Flächenverlust und mittelbarer Beeinträchtigung die A- und G-Linie zu bevorzugen.

Hinsichtlich der Unterbrechung von Wechsel- und Austauschbeziehungen schneidet die A-Linie aufgrund ihrer doppelten Querung der Loisach schlechter als die anderen Varianten ab. Trotz der großzügig dimensionierten Brückenbauwerke verbleibt bei der A-Linie eine geringfügig größere Beeinträchtigung dieser Wechsel- und Austauschbeziehungen.

Für den Variantenvergleich werden auch relevante streng und besonders geschützte Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 11 und 10 BNatSchG im Rahmen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen als Belang gesondert berücksichtigt, weil ihnen in der gesetzlichen Systematik des Naturschutzrechtes eine besondere Bedeutung zukommt.

Durch alle Linienvarianten werden aufgrund der Lage am Rande eines großflächigen national bedeutsamen Lebensraumkomplexes für zahlreiche streng und/oder europarechtlich geschützte Tier- und Pflanzenarten gem. Anhang IV der FFH-RL sowie europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 V-RL die Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG sowie gem. Art. 12 bzw. 13 FFH-RL oder gem. Art. 5 V-RL erfüllt. Die Unterschiede bei der Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zwischen A- und G-Linie oder den VE-Varianten sind im Vergleich sehr gering. Im

nördlichen Abschnitt ist die Betroffenheit von zahlreichen relevanten Arten, insbesondere Waldarten, aber auch für Arten der Feucht- und Magerbiotope, und die Erfüllung von Verbotstatbeständen für alle Varianten einheitlich. Es ergeben sich aber aus den verschiedenen Trassenverläufen zwischen Südportal und dem Anschluss an das bestehende Verkehrsnetz unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten Unterschiede im Variantenvergleich. Die VE-Varianten unterscheiden sich im Bereich des Hangfusses von der A- und G-Linie durch ihre Streckencharakteristik. Die Einhausung der VE-Varianten im Sondergebiet „US-Wohnbausiedlung“ führen zu einer Vermeidung von Verboten des § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. der FFH- bzw. V-RL. Jedoch ist bei den beiden VE-Varianten zwingend die Verlegung des ARFC-Campingplatzes zu berücksichtigen. Durch die Verlegung des Campingplatzes werden insbesondere zusätzlich die Arten Sperber, Gartenrotschwanz, Erlenzeisig und Zauneidechse betroffen. Besonders schwerwiegend wären die Auswirkungen auf das Vorkommen der Zauneidechse in ihrem Lebensraum. Daneben ergeben sich stärkere Betroffenheiten für fünf weitere Arten (Baumpieper und Klappergrasmücke (beide bestandsbedroht), Berglaubsänger (streng geschützt), Girlitz und Kernbeißer). Dagegen führen die A- und G-Linie wegen der oberirdischen Linienführung zu einem Kollisionsrisiko für Grauschnäpper und Weidenmeise, die auch durch die Gehölzrodungen, insbesondere an der Loisach, betroffen werden. Weder Grauschnäpper noch Weidenmeise sind in der Roten Liste bzw. Vorwarnliste eingetragen.

Insgesamt kann für alle Varianten unterstellt werden, dass durch entsprechende Schutz- und Kompensationsmaßnahmen für sämtliche Arten Befreiungen von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen erteilt werden können. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass insbesondere für die Zauneidechse eine Befreiung nur durch die Schaffung neuer geeigneter Offenlandstandorte in Vorkommensnähe erteilt werden könnte. Insofern bewerten wir die VE-Linien unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes als ungünstiger. Durch die VE-Linien werden für mehr Arten (darunter auch gefährdete) Verbotstatbestände erfüllt und hinsichtlich der von allen Linien betroffenen Arten stärkere Belastungen hervorgerufen.

Unterschiede der Linienvarianten in Bezug auf Beeinträchtigungen des betroffenen FFH- und Vogelschutzgebietes ergeben sich nicht, da sich die Varianten in den gebietsrelevanten Bereichen nicht unterscheiden.

Zusammenfassend bewerten wir daher beim betroffenen Schutzgut Tiere und Pflanzen A- und G-Linie im Vergleich zu den VE-Linien als günstiger.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat insofern gerügt, dass Eingriffe der A-Linie in den Bereich der Loisachauen im Vergleich der Trassen fehlerhaft als nur marginal angesehen würden. Wir weisen diese Kritik zurück. Die hohe naturschutzfachliche Bedeutung der Loisachauen aufgrund ihrer Strukturvielfalt wurde in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung mit hoher bis sehr hoher Bedeutung bewertet und im Trassenvergleich von uns entsprechend berücksichtigt.

#### 4.3.2.2.6.3 Boden

Beim Schutzgut Boden ist die Neuversiegelung durch die Trassenvarianten von Bedeutung. Hierbei schneiden die VE-Linien aufgrund ihres zusätzlichen Flächenverbrauches durch die erforderliche Verlegung des ARFC-Campingplatzes schlechter ab als die G-Linie und die A-Linie, welche die gleiche Auswirkungsintensität aufweisen. In unserer Bewertung wird nicht die gesamte Fläche des US-Campingplatzes (ca. 7,0 ha) als versiegelt betrachtet, sondern es werden lediglich 1,3 ha des neuen US-Campingplatzes durch Straßen, Häuser und Plätze als versiegelt angenommen. Die verbleibenden 5,7 ha werden durch die neue Gestaltung des Geländes und die geänderte verstärkte Nutzung (Camping, diverse Freizeiteinrichtungen u. ä.) ebenfalls beeinträchtigt.

Auch im Hinblick auf den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Lebensraumfunktion und Standortpotential durch Überbauung bewerten wir die A- und G-Linie besser. Die VE-Linien sind allerdings hinsichtlich ihrer betriebsbedingten Beeinträchtigungen (Eintrag von Schadstoffimmissionen) wegen der kürzeren Trassenführung und der zusätzlichen Einhausung, durch die weitere Beeinträchtigungen auf die unmittelbare Umgebung verhindert werden, günstiger.

Zusammenfassend bewerten wir beim Schutzgut Boden die A- und G-Linie insgesamt günstiger als die VE-Linien, weil wir der geringeren Bodenversiegelung größeres Gewicht beimessen als den mittelbaren Schadstoffeinträgen.

#### 4.3.2.2.6.4 Wasser

Beim Schutzgut Wasser sind die VE-Linien im Hinblick auf ihre Lage im Überschwemmungsbereich ungünstiger zu bewerten als die A- und die G-Linie. Von ihnen gehen die größten Auswirkungen durch die bau- und anlagebedingte Versiegelung von Böden (Verlust von Böden mit Retentionsvermögen) und der Überbauung von Retentionsraum aus.

Weiter zu berücksichtigen sind beim Schutzgut Wasser mögliche Auswirkungen durch bau- und anlagebedingte Zerschneidung/Trennung von Grundwasserströmen. Aufgrund der geplanten Einhausung und der damit möglicherweise einhergehenden Eingriffe ins dort sehr wahrscheinlich hoch anstehende Grundwasser (Umfeld der Loisach) sind die VE-Linien schlechter als die A- und G-Linie zu bewerten, weil letztere oberflächennah verlaufen und im Bereich von vermutetem hoch anstehendem Grundwasser ohne größere Einschnittsböschungen auskommen.

Zusammenfassend bewerten wir beim Schutzgut Wasser die A- und G-Linie insgesamt günstiger als die VE-Linien.

#### 4.3.2.2.6.5 Landschaft

Sämtliche untersuchten Trassenvarianten führen im Wesentlichen zu keiner Zerschneidung bzw. Trennung von bedeutenden Flächen für das Landschaftsbild, weil sie sich am Rande eines dicht besiedelten Gebietes befinden.

Unterschiedliche Auswirkungen der Trassen auf das Landschaftsbild können sich nur im Bereich zwischen dem Südportal und dem Bereich der Loisach ergeben. Das Gebiet im Bereich des Sondergebietes „US-Wohnbausiedlung“ ist dabei für die Landschaft von geringer Bedeutung. Dort treten wesentliche Zerschneidungswirkungen im an das Südportal anschließenden Hangbereich auf. Da dieser aber von allen Varianten in gleichem Umfang tangiert wird, leiten sich daraus keine für den Variantenvergleich entscheidungserheblichen Wirkungen ab. Negativ für das Landschaftsbild schlägt die bei den VE-Linien erforderliche Verlegung des ARFC Campingplatzes zu Buche. Daraus ergibt sich für das Schutzgut Landschaft, dass die G- und A-Linie gegenüber den VE-Linien aufgrund der erforderlichen Verlegung des ARFC Campingplatzes und der damit einhergehenden Umgestaltung (Versiegelung, Überbauung) bisher weitgehend unvorbelasteter natürlicher Landschaft (Tierheim in einiger Entfernung, Erholungsbetrieb, Standortübungsplatz) besser zu bewerten sind. Dies wird noch weiter durch den Verlust einer hohen Anzahl landschaftsbildprägender Einzelbäume im Sondergebiet „US-Wohnbausiedlung“ bei den VE-Linien im Gegensatz zur A- und G-Linie verdeutlicht.

Zusammenfassend sind daher A- und G-Linie in ihren Auswirkungen auf das Landschaftsbild günstiger zu bewerten als die VE-Linien.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. kritisierte im Verfahren, dass die Beeinträchtigung im Umfeld des beliebten Kletterfelsens "Frosch" und der Loisachauen durch die A-Linie, bzw. dessen kompletter Verlust bei der G-Linie, nur als gering eingestuft werde. Auch würde der bedeutsame Umstand nicht beachtet, dass die A-Linie an ih-

rem südlichen Ende im Bereich der Loisachauen eine sehr differenzierte und in ihrer Art einzige spät- und postglaziale Flussterrassenabfolge der gesamten Loisach mit entsprechender überregionaler geohydrologischer bzw. klimageschichtlicher Bedeutung darstelle. Wir weisen diesen Einwand zurück. Die dort vorzufindende Flussterrassenlandschaft wurde durch langjährige innerstädtische Siedlungstätigkeiten und damit einhergehende Beeinträchtigung der Loisachdynamik sehr stark gestört. Daher ist sie nicht mehr als Teil des Landschaftsschutzgebietes ausgewiesen, obwohl dessen Schutzzweck der Erhalt und die Sicherung des Loisachtales ist. Die konkrete Trassenuntersuchung in diesem Bereich zeigt, dass die G-Linie gegenüber der A-Linie nachteilig zu bewerten ist. Zwar weist sie geringe Vorteile gegenüber der A-Linie auf, da sie nur ein Brückenbauwerk über die Loisach benötigt. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass durch den Bau der G-Linie eine unmittelbare Beeinträchtigung des Umfeldes des in der Stellungnahme des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. besonders hervorgehobenen sog. „Frosches“ bzw. dessen kompletter Verlust sowie der Verlust eines landschaftsbildprägenden Einzelbaumes erfolgen würde. Bei der A-Linie bleibt das Umfeld des sog. „Frosches“ erhalten.

#### 4.3.2.2.6.6 Luft/Klima

Luftschadstoffe entstehen grundsätzlich bei jeder untersuchten Trassenvariante. Durch die Anreicherung und Konzentration in bestimmten Flächen entstehen örtliche Belastungen. Alle Varianten führen im Allgemeinen zu einer Entlastung der Siedlungsräume und zu einer Belastung der Außenbereiche. In der Summe der projektbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft durch Versiegelung von Flächen mit Kaltluftproduktionsfähigkeit und dem Verlust von Flächen mit klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktionen sind alle Linienvarianten ungefähr gleich zu bewerten.

#### 4.3.2.2.6.7 Kultur- und sonstige Sachgüter (Land- und Forstwirtschaft, technische Infrastruktur)

Im Vergleich der unterschiedlichen Trassenvarianten lassen sich keine entscheidungserheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter erkennen.

#### 4.3.2.2.7 Gesamtergebnis der Abwägung der Planungsvarianten

Die von den untersuchten Trassenvarianten betroffenen Belange werden in der nachfolgenden Gesamtabwägung unterschiedlich gewichtet. Die Auswirkungen der Trassen werden an den Belangen gemessen. Im Rahmen der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass die Planfeststellungsbehörde eine Alternativlösung nur dann zu wählen hat, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.03.1998, Az. 4 A 7/97 – juris m. w. N.)

In der Trassenabwägung messen wir den Belangen des Erreichens der Planungsziele, den Schutzinteressen der US-Stationierungstreitkräfte, dem Schutz der Menschen, der Tiere und Pflanzen sowie des Wassers und der Wirtschaftlichkeit eine sehr hohe Bedeutung zu. Daneben haben die anderen Belange eine geringere Bedeutung.

Die Planungsziele sind von herausgehobener Bedeutung, weil sie gerade den Grund für den Bau der B 23 neu darstellen. Die große Bedeutung des Schutzinteresses der US-Stationierungstreitkräfte ergibt sich aus den völkerrechtlichen Regelungen des NATO-Truppenstatuts und des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut. Die besondere Bedeutung der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen und Wasser ist gerechtfertigt, weil mit dem Bau der Ortsumfahrung die Menschen entlastet werden sollen, die Planung ein FFH- und Vogelschutzgebiet tangiert, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt werden und im betroffenen Bereich Überschwemmungs-

bierte der Loisach liegen. Die Wirtschaftlichkeit erlangt hier besondere Bedeutung wegen der enormen Investitionskosten.

Im Rahmen des Trassenvergleichs zeigt sich, dass die A- und G-Linie gegenüber den VE-Linien im Hinblick auf die Belange der US-Stationierungstreitkräfte und der Wirtschaftlichkeit deutlich günstiger zu bewerten sind. In Bezug auf die Belange des Schutzes der Tiere und Pflanzen und des Wassers sind A- und G-Linie ebenfalls besser als die VE-Linien. Hinsichtlich des Erreichens der Planungsziele und der Auswirkungen auf die Menschen sind sämtliche Trassenvarianten insgesamt ungefähr gleich zu bewerten. Damit steht fest, dass - auch unter Berücksichtigung aller übrigen Belange - die VE-Linien keine sich aufdrängenden vorzugswürdigen Alternativtrassen darstellen. Im Hinblick auf die G-Linie im Vergleich zur A-Linie gilt gleiches. Die Bewertung der A- und der G-Linie unterscheidet sich bei den untersuchten Belangen nicht nennenswert, jedenfalls nicht erheblich. Der Vergleich der beiden Varianten untereinander ist fast gleichwertig, so dass sich auch die G-Linie nicht aufdrängt.

Im Rahmen dieser Gesamtabwägung wurde nicht davon ausgegangen, dass die Regelungen des NATO-Truppenstatuts zum Schutz der US-Stationierungstreitkräfte einen rechtlich unüberwindbaren Belang darstellen. Diese Frage wird unter C.4.3.2.3.3 näher behandelt.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wandte ein, dass die Umweltauswirkungen durch die A-Linie und der damit verbundenen geplanten Erschließung eines Gewerbegebietes des Marktes Garmisch-Partenkirchen im Trassenvergleich nicht ausreichend Berücksichtigung (z. B. Gefahr des Verlustes der ehemaligen Künstlervilla des Malers Georg Schuster-Woldan) fänden. Auch würden in der Schutzgutuntersuchung Gewerbegebiete, Sondergebiete, Ver- und Entsorgungsanlagen, Verkehrsflächen und die Kartierung von nicht mit Wald bestockten Flächen, Wirtschaftswiesen, Grünland usw. ohne jeglichen Bezug auf die untersuchten Linien beschrieben. Wir weisen diese Einwände zurück. Die Umweltauswirkungen eines möglicherweise zukünftig, jedenfalls derzeit nicht konkret geplanten Gewerbegebietes auf dem sog. „Schuster-Woldan-Grundstück“ durch den Markt Garmisch-Partenkirchen in der Loisachhau sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und können daher auch nicht bei der Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf die untersuchten Schutzgüter bei der Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt werden. Die ehemalige Künstlervilla bleibt außerdem bei der Realisierung der A-Linie erhalten. Die Darstellung der flächenbezogenen Nutzungen im Untersuchungsgebiet ist zur Kennzeichnung der Lage sowie den Umfang etwaiger Auswirkungen auf die untersuchten Schutzgüter in den Planunterlagen sinnvoll und entspricht der Vorlage zur Erstellung von „Musterkarten für Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau“ in der Ausgabe von 1995.

#### 4.3.2.3 Weitere geprüfte Planungsvarianten und Ablehnungsgründe

In der Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren wurde vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. eine alternative Trassenführung gefordert, die zum Ziel hat, die Trasse bis zum Bergfuß im Bereich des US-Geländes im Tunnel zu führen. Dies würde durch eine gegenüber der Planfeststellungstrasse gestrecktere Linienführung und mit einer daraus resultierenden geringen Verlängerung des Tunnels erreicht werden. Dazu würde die Trasse im Norden im Bereich des aufgelassenen Steinbruchs schräg in die südliche Felsböschung einschleifen. Der Anschluss an das bestehende Straßennetz müsste entsprechend einer Planung der Autobahndirektion Südbayern im Zuge der Umfahrung von Burgrain erfolgen. Anschließend würde die Trasse im Tunnel geradlinig Richtung Südwesten östlich am Tierheim vorbei verlaufen. Das Tunnelsüdportal läge ungefähr in Höhe des US-Campingplatzes. Dieser sollte in ei-

nem engen Bogen in offener Strecke umfahren werden, um eine Verlegung des Campingplatzes zu vermeiden. Anschließend würde das US-Gelände in einer gegenüber der Einhausung der VE-Linie kürzeren Einhausung unter dem Spiel- und Sportgelände durchquert. Sicherheitsabstände zur Schule und Wohngebäuden würden eingehalten. Nach Überquerung der Loisach würde die Trasse südlich der Loisach mit einem Kreisverkehr an das bestehende Straßennetz angeschlossen.

Im Erörterungstermin am 01.10.2007 wurde die oben dargestellte Trassenführung vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. mit Änderungen vorgestellt. Der nördliche Anschluss sollte demnach in anderer Form mit einem Kreisverkehr erfolgen, im Süden sollte der Tunnel in einem großzügigeren Bogen westlich um das Tierheim und anschließend in offener Trasse um den US-Campingplatz herum verlaufen.

Diese vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. vorgeschlagenen Trassenführungen werden nachfolgend abschnittsweise betrachtet.

#### 4.3.2.3.1 Linienführung auf freier Strecke mit nördlichem Tunnelportal:

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat im Anhörungsverfahren vorgeschlagen, im Norden/Osten (Anschluss Garmisch/Burgrain) das Tunnelportal gegenüber der A-Linie etwas nach Süd/Westen zu verlagern und die Straße direkt in den Berg zu führen. Die Linienführung und Verbindung mit der B 23 alt erfolgt dabei ähnlich dem Entwurf der Autobahndirektion Südbayern für die Weiterführung der Umfahrung von Farchant unter Verzicht auf ein zweites Brückenbauwerk über die Loisach. Beim direkten und sofortigen Eintritt der Straße in einen Basistunnel am Fuß des Berges würde die Lärmquelle einer längeren Tunnelzufahrt im Saffer-Steinbruch ausgeschaltet. Mit Beibehaltung der von der Autobahndirektion Südbayern schon durch die gebaute Brücke vorgegebenen Streckenführung und der aufgezeigten Gestaltung der Verbindung, könnten Kosten und Flächenverbrauch reduziert werden. Die Verbindung von B 23 alt und B 23 neu sei auch mit einem platzsparenden Kreisverkehr denkbar. Dieser wurde alternativ im Erörterungstermin am 01.10.2007 vorgestellt.

Eine alternative Lage der Linienführung im nördlichen Abschnitt bzw. des nördlichen Tunnelportals scheiden nach einer Überprüfung aus folgenden sachgerechten Erwägungen aus: Schon der im Raumordnungsverfahren vom 1982 für die Wahllinie K II geforderten Verlängerung des Tunnels nach Norden mit der Linienführung der Wahllinie K II konnte nicht nachgekommen werden, weil nach der Stellungnahme des Bayerischen Geologischen Landesamtes die Kramertrassenvarianten ein Gebiet durchqueren, in dem der Felsuntergrund weitgehend durch jüngere Ablagerungen (Hangschutt, Bachschutt, Moräne) bedeckt sei. Die Tunnelstrecken sollten daher soweit wie möglich zum Berg hin zu liegen kommen. Gemäß den Erkundungsergebnissen zeigt das Festgestein an der Oberfläche häufig eine wenige Dezimeter bis zu mehrere Dekameter mächtige Auflockerungs-/Verwitterungszone, die in der Regel durch einen höheren Zerlegungs- und Verwitterungsgrad gekennzeichnet ist. Für die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. vorgeschlagene talseitige Linienführung ist aufgrund der morphologischen Verhältnisse (Kramer-Plateau) ein deutlich geringerer Gradient der Überlagerungszunahmen gegeben. In diesem Bereich wäre für den Tunnelvortrieb mit einer erhöhten Nachbrüchigkeit und damit mit aufwändigeren Sicherungsmaßnahmen und kürzeren Abschlagslängen zu rechnen und somit ein kostenintensiverer Vortrieb erforderlich.

Hinzu kommt, dass entlang des Kramer-Plateaus vor allem im Nordabschnitt mehrere, teilweise gefasste und wasserwirtschaftlich genutzte Quellen bzw. Quellgruppen (Hangmoorquellen, Brauhausquelle) vorhanden sind. Da der Abstand der Quellen zum Tunnelbauwerk und die Überlagerungshöhe des Tunnels zwei maßgebliche Parameter für die Beeinflussungswahrscheinlichkeit der Quellen sind, nimmt diese mit abnehmender Distanz zwischen Quelle und Bauwerk und geringerer Überlagerung



zu. Demzufolge würde die Wahrscheinlichkeit einer Beeinflussung für den Großteil der Quellen im Bereich Kramer-Plateau durch eine talnähere Linienführung steigen. Eine Tunneltrasse mit der in der Raumordnung dargestellten Linienführung würde außerdem unterhalb und nahe beim Schmolzersee verlaufen und die zu schützenden Biotope im Bereich des „Hangquellmoores“ unterfahren. Aufgrund des relativ geringen Abstandes zu den Gewässern bzw. Feuchtbiotopen wäre eine Beeinträchtigung durch den Bau eines talnäheren Tunnels zu erwarten. Zur Vermeidung eines großflächigen Felsabtrages (ähnlich dem daneben liegenden Steinbruch) müsste das Tunnelportal auch sehr nahe an die B 23 alt herangelegt werden und würde somit auf ca. 100 m näher an die Wohnbebauung „Am Weidlegraben“ heranrücken. Dadurch würden zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Trotzdem wären auch für einen kleineren Voreinschnitt vor dem Tunnelportal massive Eingriffe in den bisher unangetasteten bewachsenen Hangbereich des Kramer-massivs notwendig, mit der Folge von Eingriffen in das FFH-Gebiet wie einem erforderlichen Abtrag der Felsböschung und der weiteren Rodung von Waldflächen.

Durch einen Voreinschnitt mit anschließendem Tunnelportal würde zudem das Orts- und Landschaftsbild im Eingangsbereich von Garmisch-Partenkirchen mit beginnender Wohnbebauung nachhaltig beeinträchtigt.

Der Tunnel wird überwiegend in bergmännischer Bauweise nach dem Konzept der „Spritzbetonbauweise“ hergestellt. Das Lösen des Ausbruchs erfolgt im Festgestein durch Sprengen, in Gebirgsbereichen mit sehr starker Verwitterung und/oder Zerlegung (Störungszonen) und in Lockermaterialstrecken ist ein mechanischer Ausbruch (mit Bagger) ggf. mit Lockerungssprengungen möglich. Durch den Sprengvortrieb würde neben den Bauwerkserschütterungen auch eine Beeinträchtigung durch sekundären Luftschall entstehen, welcher vom Menschen subjektiv wahrgenommen wird. Bei einem geringem Abstand der Bebauung zum Tunnelbauwerk können auch andere Baugeräusche, vor allem Bohrarbeiten für Sprenglöcher, Anker oder Spieße hörbare Sekundärschallimmissionen erzeugen. Mit steigender Entfernung und Überlagerung wird die Übertragung hörbarer Sekundärschallimmissionen gedämpft und die Wahrnehmung durch den Menschen reduziert. Bereits nach einer Tunnellänge von 100 m wird bei der Planfeststellungstrasse ein Abstand von 300 m zur Wohnbebauung erreicht und keine Beeinträchtigung mehr erwartet. Bei der näher zum Talrand verlaufenden BN-Linie, die über eine Streckenlänge von ca. 1.050 m in einem Abstand von nur 150 bis 200 m zur nahe gelegenen Wohnbebauung „Am Weidlegraben“, des Hotels „Sonnenbichl“ und der Wohnbebauung an der „Thomas-Knorr-Straße“ verläuft, wäre daher eine größere Beeinträchtigung durch Lärm und Erschütterungen während der Bauzeit zu erwarten.

Des Weiteren ergibt sich die Trassenführung im Norden auch aus der Lage des erforderlichen Lüftergebäudes (vgl. unter C.4.3.2.3.2).

Der vorgeschlagene Kreisverkehr ist aus folgenden Gründen nicht möglich: Der Entwurf der Autobahndirektion Südbayern bezog sich auf die seinerzeit geplante offene Weiterführung der Strecke. Durch die nun geplante Weiterführung der Trasse im Tunnel scheidet diese Anschlussvariante u. a. schon aus sicherheitsrelevanten Gründen aus, da der höhengleiche Anschluss direkt vor dem Tunnelportal liegen würde. Aufgrund der fehlenden Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs und der damit verbundenen Gefahr eines Rückstaus in den Tunnel wird diese Variante aus verkehrs- und sicherheitstechnischen Gründen abgelehnt (vgl. C.4.3.3.3.1).

#### 4.3.2.3.2 Linienführung im Tunnelabschnitt mit südlichem Tunnelportal

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und andere Einwendungsführer haben die Forderung erhoben, die Tunneltrasse im Berg in direkter Linie nach Süd-Westen zu führen. Durch die gestrecktere Linienführung würde so bei einer nur wenig längeren Tunnelstrecke das Südportal am Bergfuß in einem alten Steinbruch erreicht. Mit dieser Trasse würden nicht wie bei der Planfeststellungstrasse Steigungen von bis zu 5

% im Berg und zum südlichen Tunnelportal produziert und durch die bleibende Tief- lage im Berg (Anfang und Ende in ehemaligen Steinbrüchen) würden sich auch eventuell bessere geologische Bedingungen als mit der durch mehrere geologische Schichten steigenden Trasse der A-Linie ergeben. Auch das Kostenargument für den Tunnelbau würde dadurch relativiert werden. Zudem würden die Wohnsiedlung "Äußere Maximilianstraße", die Anwohner der Breitenauer-Straße, der Maximilians- höhe und die Breitenau vor Immissionen geschützt und die Forderung der Regierung von Oberbayern als höherer Naturschutzbehörde im Raumordnungsverfahren von 1982 den südlichen Tunnelausgang "bis südlich des Tierheimes an den Beginn der Felswand "Am Esel" zu verlegen, um den Kramerplateauweg und das umliegende stark frequentierte Naherholungsgebiet zu schonen", erfüllt.

Eine gestrecktere Linienführung des Tunnels mit der Folge einer Verkürzung der Tunnellänge ist aber mit Verlegung des nördlichen Tunnelportals und des Lüfter- bauwerkes mit den oben bereits geschilderten wesentlichen Nachteilen nicht sinn- voll, so dass sich auch diese Variante nicht aufdrängt.

Aufgrund der Bedeutung Garmisch-Partenkirchens als heilklimatischer Kurort wurde vom Markt Garmisch-Partenkirchen bereits in einem frühen Planungsstadium ein Lüftungssystem abgelehnt, das Abluft über die Portale zulässt oder das für Gar- misch-Partenkirchen wichtige Naherholungsgebiet auf dem Kramerplateau beein- trächtigt. Diese Planungsvorgabe hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium übernommen, da zweifelsohne ein zentrales Lüfterbau- werk in unbebautem Gebiet und fernab jeglicher Bebauung sowie des Naherho- lungsgebietes die immissionstechnisch bessere Lösung darstellt. Aufgrund der vor- handenen Topographie, Vegetation, Zufahrtsmöglichkeiten sowie der technischen Anforderungen an den Lüfterstandort sind die Möglichkeiten für einen Standort sehr eingegrenzt, zumal jede mögliche Tunneltrasse überwiegend das FFH-Gebiet unter- quert. Dadurch wurde der Lüfterstandort zu einem wichtigen Kriterium der Trassen- wahl. Zufahrten zu möglichen Standorten sind ausschließlich über die Pflegersee- straße und die Straße zur Maximilianshöhe möglich. Entlang der vom Bund Natur- schutz in Bayern e. V. vorgeschlagenen Tunneltrasse bietet sich kein Lüfterstandort an, der die technischen Anforderungen erfüllt und gleichzeitig durch den Standort selbst und durch den Bau von Zufahrten nicht erheblich in das bestehende FFH- Gebiet eingreift. Durch die hangnähere Trasse würde jeder Standort auch näher an Wohn- oder Naherholungsgebieten liegen. Es ist daher offensichtlich, dass jeder Lüf- terstandort entlang der BN-Linie, sofern er überhaupt möglich wäre, deutlich schlechter als der vom Vorhabensträger gewählte abschneiden würde.

Im südlichen Tunnelabschnitt wird das Festgestein zwar durch eine bis zu mehrere Dekameter mächtige Lockergesteinsbedeckung überlagert, die einen bergmänni- schen Lockergesteinsvortrieb in diesem Bereich bedingt. Mit der gewählten Linien- führung kann das Festgestein jedoch relativ rasch erreicht werden, um so die Durchörterungslänge der tunnelbautechnisch ungünstigen und kostenintensiven Lo- ckergesteinsstrecke zu minimieren. Alle talseitig abgerückten Linienführungen wür- den dagegen deutlich längere Lockergesteinsabschnitte bedingen, die aufgrund der nahen Bebauung auch aufwendigere Sicherungsmaßnahmen erfordern würden. Da- her verläuft die planfestgestellte Trasse von Norden kommend in Bereichen mit hö- herer Überdeckung und schwenkt erst relativ kurz vor dem Südportal nach Süden ab. Dadurch wird auch das Wohngebiet auf der Maximilianshöhe weiträumig umfah- ren und somit durch die Baumaßnahme (Sprengvortrieb) nicht beeinträchtigt.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat dagegen eingewandt, dass die von ihnen in Auftrag gegebene Stellungnahme von Univ. Prof. i. R. Dr. Spaun zu den geologi- schen und hydrogeologischen Verhältnissen im Zuge der BN-Tunneltrasse für den Bereich der südlichen Tunnelverlängerung eine sehr günstige Lage größtenteils im Nagelfluh attestiere. Die BN-Linie befände sich größtenteils in den tunnelbautech- nisch günstig einzustufenden Schichten des Hauptdolomits, der Plattenkalke und

der ungestörten Kössener Schichten. Die Lockergesteinsabschnitte wären bei der BN-Trasse eventuell ca. 100 m lang, während diese bei der Planfeststellungstrasse bei einer Länge von ca. 520 m um 420 m länger wären. Auch wären die Tunnelportale durch deren Lage im Fels kostengünstiger, da das Südportal der Planfeststellungstrasse im Bereich der Durerlaine in einem murengefährdeten Abschnitt läge.

Wir halten an der geologischen Bewertung der Planfeststellungstrasse fest. Die Gesamtlänge der BN-Linie würde im Gegensatz zu den Annahmen in der Stellungnahme von Univ. Prof. i. R. Dr. Spaun nicht 3.800 m, sondern ca. 4.100 m betragen und wäre damit insgesamt um 500 m länger als die Amtstrasse. Die geotechnisch schwierigen Abschnitte wären dadurch in etwa gleich lang und nicht, wie in der Stellungnahme von Prof. Dr. Spaun behauptet, deutlich kürzer. Die Bewertung der Alternativtrasse durch Prof. Dr. Spaun beruht zudem über weite Strecken auf einer Übersichtskartierung und ist nicht wie bei der Planfeststellungstrasse durch Bohrungen abgesichert. Besonders im Hinblick auf Lockermaterialrinnen fehlen Tiefenaufschlüsse oder ergänzende Geophysikprofile. Dies gilt insbesondere im Bereich vom Nagelfluh, wo die geotechnische Charakterisierung unsicher ist. Hier sind bei ungünstigen Verhältnissen über 400 m lockergesteinsähnliche Bedingungen möglich. Dies wird durch geophysikalische Untersuchungen in diesem Bereich unterstrichen. Die bautechnisch etwas günstigere Lage des Südportals und die in Teilbereichen zu erwartenden geringeren Gebirgsdrücke der BN-Linie stellen keinen erheblichen Grund dar, den Tunnel um 500 m zu verlängern. Diese Probleme sind laut Vorhabensträger technisch beherrschbar.

Die BN-Linie unterfährt den im FFH-Gebiet befindlichen Schmolzersee und Hangquellmoore z. T. direkt, während die Planfeststellungslösung diese hydrogeologisch sensiblen Bereiche so weit wie möglich umgeht, um eine direkte Beeinflussung dieser Bereiche durch Sprengerschütterungen zu minimieren. Zudem wurden in den hydraulischen Bohrlochversuchen östlich des Schmolzer Sees höhere Durchlässigkeiten festgestellt. Bei der BN-Linie besteht wegen des erheblich geringeren Abstands und der höheren Wasserdurchlässigkeit eine höhere Gefahr für den Schmolzersee und die Hangquellmoore als bei der Planfeststellungstrasse.

Die mit Maßgaben positiv raumgeordnete Wahllinie K II sah ursprünglich ein südliches Tunnelportal in der Nähe der stark frequentierten Wanderwege im Bereich der Maximilianshöhe und des Kramerplateauweges vor. Entsprechend den Vorgaben der damaligen landesplanerischen Beurteilung wurde das Tunnelportal in der Planung bei allen Varianten in ihrem Verlauf nach Süden verlegt, um die Eingriffe in diesen empfindlichen Bereich auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Die Lage des Südportals wurde dabei so gewählt, dass Siedlungs- und Naherholungsgebiete möglichst nicht beeinträchtigt werden, die Tunnellänge jedoch vertretbar bleibt. Der Mindestabstand zum Wanderwegenetz auf der Maximilianshöhe beträgt durch die Verlegung des Portals ca. 300 m und entsprechend groß ist auch die Verlängerung des Tunnels nach Süden. Die vereinzelt bereits in der damaligen Raumordnung geforderte darüber hinausgehende Verlegung des südlichen Tunnelportals bis an den Fuß des sog. „Esels“ um ca. 500 m wurde bereits damals nicht als Maßgabe in die landesplanerische Beurteilung von 1982 aufgenommen. Auch aus heutiger Sicht gibt es weder zwingende topographische noch naturschutzfachliche und auch keine lärmtechnischen Gründe für eine kostenintensive Tunnelverlängerung (ca. 15 Mio. € zzgl. der Unterhaltungsmehrkosten) bzw. eine weitere Verlegung des Tunnelportals. Das Tunnelportal und damit der Beginn der freien, offenen Strecke liegen weit außerhalb des Naturschutz- und FFH-Gebietes. Der Abstiegsbereich zum Fuße des „Esels“ liegt in dem bereits durch die etwa parallel verlaufende Hochspannungsleitung vorbelastetem Gebiet. Eine Beeinträchtigung dieses Bereiches liegt daher schon vor.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. fordert in seiner Stellungnahme, diesen Abstiegsbereich ebenfalls im Tunnel zu führen. Durch den schleifenden Verlauf der BN-Linie und des parallelen Erkundungsstollens im Bereich des Steilhangs ergeben sich damit nicht nur tunnelbautechnisch erhebliche Schwierigkeiten, sondern auch naturschutzfachlich erhebliche Beeinträchtigungen (offene Bauweise, Flächenbedarf vor dem Tunnelportal wegen des Abstandes der beiden Stollen sowie für Betriebsgebäude und Rettungsdienste).

Im Erörterungstermin am 01.10.2007 wurde vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. erstmals auch eine gegenüber der BN-Linie in der Stellungnahme vom 05.06.2007 modifizierte Trassenvariante vorgestellt, die diesen schleifenden Verlauf mit dem Steilhang im Süden vermeidet und in einem annähernd senkrechten Winkel zum Berg in den Tunnel eintaucht, und das Tierheim im Tunnel auf der Westseite umfährt. Auf diese Trassenführung bezieht sich auch die Stellungnahme von Prof. Dr. Spaun. Bei dieser modifizierten BN-Linie wäre der Tunnel aber um ca. 500 m länger als die Planfeststellungstrasse.

Die anliegende Bebauung wird bei der offenen Planfeststellungslösung bereits wegen der Hoch- und Einschnittslage und der entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen kaum beeinträchtigt. Nach den Lärmberechnungen kommt es zu keiner erheblichen Verlärmung der anliegenden Wohngebiete, da die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV weit unterschritten werden. Auf die Belastung mit Luftschadstoffen hätte eine Tunnelverlängerung kaum Auswirkungen und zudem können die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich des Südportals (C.4.3.4.2) ohnehin eingehalten werden. Außerdem ist zu bedenken, dass bei einer Verwirklichung der BN-Linie auch das notwendige Lüftergebäude einen neuen Lüfterstandort innerhalb des Wander- und Erholungsgebietes bedingen würde, der deutlich näher an die Bebauung heranrücken würde. Je nach Standort wäre ein neu zu bauender oder zumindest ein massiv auszubauender Zufahrtsweg (Weg zur Berghütte St.-Martin) im FFH-Gebiet mit weiteren Eingriffen erforderlich, die bei der Planfeststellungstrasse vermieden werden. Gerade die naturschutzfachlichen Vorteile der jetzt gewählten Lösung für den naturverträglicheren Standort des zentralen Lüftergebäudes gingen verloren. Auf die Ausführung unter C.4.3.3.1 wird verwiesen. Aus diesen Erwägungen heraus sind die unverhältnismäßig hohen Mehrkosten von ca. 15 Mio. € für eine Verlegung des Südportals des Tunnels weiter nach Süden zzgl. der Unterhaltungsmehrkosten aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt.

#### 4.3.2.3.3 Linienführung auf freier Strecke vom südlichen Tunnelportal bis zur B 23 alt

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat kritisiert, dass für die Durchquerung des US-Geländes nur die VE-Linie und eine Variante zur VE-Linie näher untersucht worden seien, die beide intensiv genutztes Gelände der US-Stationierungsstreitkräfte in Anspruch nehmen. Er hat daher eine geringfügig weitere Verschwenkung des nördlichen Teils der Variante zur VE-Linie um ca. 30 m nach Westen vorgeschlagen. Diese sogenannte „BN-Linie“ verlaufe von einem an den Bergfuß (am sog. „Esel“) verlegten Südportal ca. 200 m in offener Troglage außerhalb des Zaunes des US-Geländes nach Süden in ausreichendem Sicherheitsabstand zum Campingplatz. Die um ca. 1/3 verkürzte Unterfahrung des Geländes der US-Stationierungsstreitkräfte zwischen der Schule und der Wohnbebauung beginne dabei am Zaun des US-Geländes und verlaufe auf einer Trasse mit ausreichenden Sicherheitsabständen sowohl zur Schule als auch zur Wohnbebauung und würde lediglich während der Bauzeit von ca. sechs Monaten Freizeiteinrichtungen bei Anwendung der sog. Deckelbauweise beanspruchen. Diese Variante habe der Vorhabensträger den US-Stationierungsstreitkräften im Verfahren in keiner Weise vorgestellt, obwohl eine Zustimmung der US-Armee zu dieser Linienführung nach Ansicht des Bund Naturschutz wegen der geringeren Auswirkungen auf das US-Gelände durchaus nicht ausgeschlossen werden könne.

Wir weisen die Kritik als unberechtigt zurück und verwerfen zudem diese Trassenvariante (BN-Linie) als nicht vorzugswürdig. Voraussetzung für die Realisierung der BN-Linie wäre die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. geforderte Verlängerung des Kramertunnels sowie die ebenfalls geforderte andere Linienführung der Trasse im Tunnel. Zudem würde sie weiterhin die Untertunnelung der US-Liegenschaft erfordern. Die Verlängerung des Tunnels sowie die veränderte Trassenführung im Tunnel haben wir aber aus den schon oben dargestellten Gründen verworfen. Zusätzlich entstehen erhebliche Mehrkosten für die Untertunnelung der US-Liegenschaft. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. geht zwar von einer verkürzten Einhausung aus. Dies kann jedoch nicht nachvollzogen werden, da die US-Stationierungsstreitkräfte nach Auskunft des Vorhabensträgers bei den Abstimmungsgesprächen 1999 auch bei der VE-Linie trotz Verlegung des Campingplatzes auf einer Verlängerung der Einhausung in einem künftig nicht genutzten Gebiet bestehen würden.

Die in der Variantenabwägung unter C.4.3.2 dargestellten Auswirkungen der VE-Linien würden in vergleichbarer Weise auch auf die BN-Linie zutreffen. An der Variantenbeurteilung würde sich daher im Wesentlichen nichts ändern. Die BN-Linie drängt sich nicht als vorzugswürdig auf. Außerdem ist bei der BN-Linie eine weitere Verschiebung der Trasse nach Westen mit Umgehung des Campingplatzes und gleichzeitiger Einhaltung der notwendigen Sicherheitsabstände sowie unter Einhaltung der in den einschlägigen trassierungstechnischen Richtlinien festgelegten Mindestradien nicht möglich. Eine den Trassierungsrichtlinien entsprechend geplante BN-Linie würde ebenfalls in jedem Fall wesentliche Teile des Campingplatzes in Anspruch nehmen. Dies würde zwar bei der im Erörterungstermin vorgestellten, leicht geänderten Trassenführung westlich des Tierheims vermieden, ändert jedoch nichts an der Entscheidung gegen die BN-Linie. Eine Linienführung, die den Campingplatz in einem ausreichenden Sicherheitsabstand umgehen und gleichzeitig das US-Gelände in ausreichenden Sicherheitsabständen zu vorhandenen Gebäuden durchqueren würde, bedingt unweigerlich auch eine erhebliche Verlängerung des Kramertunnels. Diese scheidet aus o. g. Gründen aus. Zudem müssten dann statt des US-Campingplatzes die Flächen des Spiel- und Sportbereiches innerhalb des Sicherheitskorridors ebenfalls an anderer Stelle ersetzt werden.

Selbst der beschleunigte Bau einer sprengstoffsicheren Einhausung bei Trassenführungen im Bereich der US-Liegenschaft würde mindestens eine Bausaison in Anspruch nehmen, in der der bestehende Campingplatz sowie weitere Freizeiteinrichtungen für eine Nutzung durch die US-Stationierungsstreitkräfte nicht zur Verfügung stehen und weitere Teile durch den Bau stark beeinträchtigt werden. Auch dauerhaft kann der Bereich nach amerikanischen Sicherheitsvorschriften oberhalb und beidseitig der Straße in einem Korridor von ca. 100 m nicht oder nur eingeschränkt genutzt werden.

Der Vorhabensträger hat ferner zu Recht darauf hingewiesen, dass die BN-Linie gegenüber der VE-Linie weiter westlich verlaufen müsste, um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu den Gebäuden in der US-Liegenschaft einzuhalten. Der südliche Anschluss der BN-Linie an die B 23 alt mittels eines Kreisverkehrs würde damit im Überschwemmungsgebiet der Loisach liegen.

Der Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Verwirklichung der B 23 neu Umfahrung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel auf dem Sondergebiet „US-Wohnbausiedlung“ denkbar wäre, wurde zudem seitens des Vorhabensträgers umfassend in verschiedenen Verhandlungen mit den zuständigen Behörden der US-Stationierungsstreitkräfte über die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben im Rahmen der Planaufstellung überprüft. Der Vorhabensträger hat bei den seit Jahren laufenden Sondierungsgesprächen mit den US-Stationierungsstreitkräften und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, welche im öffentlichen Interesse die Liegenschaftsinteressen für die in der Bundesrepublik Deutschland statio-

nierten ausländischen Streitkräfte wahrnimmt, verschiedene Varianten mit dem Ziel einer Zustimmung zur Freigabe bzw. Benutzung der US-Liegenschaft vorgestellt. Dabei haben die US-Stationierungsstreitkräfte klar und unmissverständlich zum Ausdruck gebracht, dass eine Trassenführung quer durch das US-Gelände aufgrund der besonderen Sicherheitsbedürfnisse aufgrund des Anschlages auf das World Trade Center und der deswegen getroffenen Force Protection Maßnahmen grundsätzlich abgelehnt wird, sofern eine Alternativtrasse möglich ist (s. Schreiben der US-Behörden vom 12.01.2005: *“Sollte es daher die einzige Möglichkeit sein, den Tunnel (VE-Linie) durch die Breitenau Area und Artillery Kaserne zu bringen, und eine Reihe von notwendigen Forderungen zum Schutz der Streitkräfte vom Aufnahmestaat finanziert und durchgeführt werden, dann, und nur dann, können wir dieser als einer Option zustimmen“*). Eine Alternativtrasse ist unter Umgehung des US-Areals mit der in diesem Planfeststellungsbeschluss genehmigten A-Linie jedoch möglich. Inzwischen haben die US-Stationierungsstreitkräfte diese Aussage in Kenntnis der vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. in diesem Verfahren vorgebrachten alternativen Trassenführung (BN-Linie) mehrfach bestätigt und erklärt, dass der Bau alternativer Strecken im Bereich der US-Liegenschaft wegen der erforderlichen Sicherheitsbestimmungen nicht akzeptabel ist (s. Schreiben vom 30.08.2007: *“...construction underneath the U.S. compound is not acceptable because of force-protection requirements.“*) und es den US-Behörden nicht möglich ist, den Vorschlag eines unterirdischen Tunnels, der eine den US überlassene Liegenschaft durchquert, nochmals zu überdenken (s. Schreiben vom 11.09.2007: *“...that the US-Forces are not in a position to reconsider their proposal of the underground tunnel traversing US-consigned property.“*). Die Verhinderung geplanter terroristischer Bombenanschläge auf Einrichtungen der US-Stationierungsstreitkräfte durch deutsche Sicherheitsbehörden in der jüngsten Zeit hat diese Haltung verfestigt.

Die grundsätzliche Haltung der US-Stationierungsstreitkräfte richtet sich schließlich nicht gegen eine Verlegung des Campingplatzes oder gegen die Verlegung der Schule, sondern grundsätzlich gegen eine Querung innerhalb der US-Liegenschaft und erst recht gegen eine Querung im Bereich der Spiel- und Sportstätten. Dies wird deutlich durch die strikte Ablehnung der vom Vorhabensträger untersuchten VE-Variante. Bei dieser Variante hätte zwar der Campingplatz verlegt werden müssen, jedoch bestand zu einer Verlegung ein grundsätzliches Einverständnis der US-Stationierungsstreitkräfte. Eine Zustimmung zur Querung der US-Liegenschaft hängt daher nicht davon ab, ob der Campingplatz oder die Schule beeinträchtigt werden - diese könnten verlegt werden -, sondern von dem Vorhandensein einer möglichen, realisierbaren Alternativtrasse. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. verkennt auch, dass bei seiner vorgeschlagenen BN-Linie wegen der bestehenden Sicherheitsvorschriften mit entsprechendem Sicherheitskorridor große Spiel- und Sportflächen zwischen Wohnbereich, Schule und Kindergarten nicht nur vorübergehend, sondern dauerhaft für eine Nutzung verloren gehen würden und dafür Ersatz zu schaffen wäre.

Die im Verfahren geäußerte Kritik des Bund Naturschutz in Bayern e. V., dass der Vorhabensträger damit eine Trasse mit vorgesehener Untertunnelung des US-Geländes trotz eines 1998 genehmigten Vorentwurfs im jetzigen Planfeststellungsverfahren unverständlicherweise nicht weiterverfolgt hat, ist mit der völlig geänderten Einschätzung der Sicherheitslage nach den terroristischen Anschlägen am 11. September 2001 und den daraus resultierenden verschärften Sicherheitsanforderungen durch die US-Stationierungsstreitkräfte zu erklären. Darüber hinaus liegt mit der Planfeststellungstrasse eine den verschärften Sicherheitsanforderungen genügende Lösung vor, zu der die US-Behörden ihr Einverständnis erteilt haben. Wie bereits dargestellt, erweist sich die BN-Linie im Vergleich zur A-Linie unter Abwägung aller berührten Belange nicht als vorzugswürdig.

Die erste VE-Linie sah eine Linienführung vor, die östlich an der Schule vorbeiführte. Feste Gebäude waren bei dieser VE-Linie nicht betroffen. Diese Linie wurde Anfang der 90er Jahre mit den US-Behörden abgestimmt und entsprach auch den Maßgaben des damaligen Raumordnungsverfahrens von 1982. Durch die spätere Bedingung der US-Behörden, dass das Gelände in einem Abstand von 45 m seitlich der geplanten Trasse von jeglicher Bebauung freizuhalten sei (festgelegt in den Unified Facilities Criteria (UFC) vom Oktober 2003), hätten allein fünf große Gebäude verlegt werden müssen. In einer Besprechung am 21.04.2005 mit den US-Behörden wurde signalisiert, dass die US-Stationierungsstreitkräfte auch einer geringfügigen Verschiebung der Trasse zustimmen könnten, um einige Gebäude zu schonen. Einer weiteren Verschiebung der Trasse nach Westen zwischen Schule und Family-Housing, mit der eine Verlegung der Schule hätte vermieden werden können, wurde wegen der dort vorhandenen Spiel- und Sporteinrichtungen aber entschieden abgelehnt. Diese als Variante zur VE-Linie bezeichnete kostengünstigere Variante wurde trotzdem in die nähere Variantenuntersuchung aufgenommen, da eine spätere Einigung mit den US-Behörden zu diesem Zeitpunkt zwar nicht absehbar war, grundsätzlich jedoch nicht auszuschließen war.

Letztlich ergibt sich das ausschließliche Behalterrecht für die von den US-Stationierungsstreitkräften genutzten Liegenschaften in der Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich aus Art. 48 Abs. 2 und 53 Abs. 1 Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut (ZA-NTS). Dort gewährleistet die Bundesrepublik Deutschland, dass Liegenschaften, die einer Truppe oder einem zivilen Gefolge im Rahmen der Bestimmungen des Truppenvertrages zur Benutzung überlassen worden sind und sich im Zeitpunkt des Inkrafttretens des ZA-NTS noch in ihrem Besitz befinden, der Truppe oder dem zivilen Gefolge so lange weiter zu überlassen sind, als sie nicht nach Abs. 5 a und b zurückzugeben sind. Sowohl für Altrequisitionen als auch für neu zu überlassende Liegenschaften gilt damit, dass die US-Stationierungsstreitkräfte nur Belegungs- und Benutzungs-, nicht jedoch Eigentumsrechte an den ihnen überlassenen Liegenschaften erlangen. Die US-Stationierungsstreitkräfte sind jedoch kraft dieser ihnen durch diese völkerrechtlichen Vereinbarungen eingeräumten Stellung in Bezug auf die ausschließliche Nutzung der ihnen im Bundesgebiet überlassenen Liegenschaften der deutschen Hoheitsgewalt grundsätzlich nicht unterworfen und überprüfen ihren weiteren Bedarf daran nach eigener Einschätzung. Eine mögliche Rückgabe nach Art. 48 Abs. 5 a) ZA-NTS scheidet schon deswegen aus, weil die US-Stationierungsstreitkräfte weiterhin den notwendigen Bedarf an der fraglichen Liegenschaft erklärt haben und eine Aufgabe ihrer Nutzung nicht geplant ist. Zwar besteht unter Verweis auf ein vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. in diesem Zusammenhang in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten vom 21.05.2007 noch gem. Art. 48 Abs. 5 b) ZA-NTS die Verpflichtung der US-Stationierungsstreitkräfte, vollständigen oder teilweisen Freigabeanträgen der deutschen Behörden in angemessener Weise Rechnung zu tragen, wenn unter Berücksichtigung der gemeinsamen Verteidigungsaufgaben eindeutig ein überwiegendes deutsches Interesse an der Benutzung einer Liegenschaft durch den Eigentümer oder anderer Nutzungsinteressenten besteht. Zudem kann unbeschadet Art. 48 Abs. 5 b) ZA-NTS die Rückgabe nach Absatz 2 des Unterzeichnungsprotokolls (UP) zu Art. 48 ZA-NTS bei Altrequisitionen, d. h. die Liegenschaft befand sich schon seit 05. Mai 1955, 12 Uhr, im Besitz der US-Stationierungsstreitkräfte, erfolgen, um wesentlichen deutschen zivilen Belangen, insbesondere den Erfordernissen der Raumordnung, des Städtebaues, des Naturschutzes sowie den landwirtschaftlichen und wirtschaftlichen Interessen, Rechnung zu tragen.

Doch bleibt es trotz dieser rechtlichen Verpflichtung im alleinigen Entscheidungsbereich und Ermessen der für die auswärtigen Beziehungen zuständigen Bundesregierung, ob bei Vorliegen der völkerrechtlichen Tatbestandsvoraussetzungen ein solcher Freigabeantrag gestellt wird oder nicht. Die Bundesregierung muss vom Vorliegen der Voraussetzungen überzeugt sein. Bei der Ausübung dieses Ermessen ist

schon fraglich, ob dieses Ermessen nach Maßgabe der im allgemeinen deutschen Verwaltungsrecht geltenden Ermessenslehre auszuüben und insofern gerichtlich überprüfbar ist. In jedem Fall wird man der Bundesregierung im auswärtigen Bereich einen sehr weiten Entscheidungsspielraum zubilligen müssen, da die Gestaltung auswärtiger Verhältnisse und Geschehensabläufe nicht allein vom Willen der Bundesrepublik Deutschland bestimmt werden kann, sondern vielfach von Umständen abhängig ist, die sich ihrer Bestimmung entziehen. Selbst bei Vorliegen dieser Voraussetzungen besteht aber nicht automatisch eine Rückgabepflichtung, sondern nur eine Pflicht der US-Stationierungstreitkräfte, dem Freigabeabtrag angemessen bzw. wohlwollend im Falle des Absatzes 2 des UP Rechnung zu tragen. Ob ein Gelände nicht mehr militärisch gebraucht wird und damit zurückzugeben ist oder nicht, kann also nicht einseitig bestimmt werden, sondern setzt den Willen und die Zusammenarbeit der zuständigen politischen Behörden voraus. Einen unmittelbaren Rechtsanspruch auf Freigabe einer Liegenschaft und darauf, dass die deutschen Behörden einen solchen Freigabeanspruch an die US-Stationierungstreitkräfte richten, gewährt Art. 48 Abs. 5 b) ZA-NTS dem betroffenen Grundstückseigentümer oder anderen Nutzungsinteressenten deshalb nicht. Nachdem die US-Stationierungstreitkräfte entschieden haben, dass die gesamte Liegenschaft weiterhin auf Dauer benötigt wird (Art. 48 Abs. 5 ZA-NTS), sind sie nach Art. 53 Abs. 1 ZA-NTS berechtigt, alle zur befriedigenden Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten erforderlichen Maßnahmen zu treffen und demzufolge autonom über Art und Ausmaß von Sicherheitsmaßnahmen für die Liegenschaft und ihre Bewohner und über die Abwehr von außen drohenden Gefahren zu entscheiden. Der in Art. 48 Abs. 5 b) ZA-NTS enthaltene Anspruch auf Freigabe ist nicht einklagbar, sondern zu seiner Durchsetzung auf die diplomatischen und politischen Mittel des Völkerrechts durch die Bundesregierung angewiesen. Die nicht justiziablen Mittel zur Durchsetzung des Völkerrechts sind auch in der fachplanerischen Abwägungsentscheidung zu beachten. Es müsste zudem präzise begründet werden, ob ein unter Berücksichtigung der gemeinsamen Verteidigungsaufgaben eindeutig überwiegendes deutsches Interesse an der Nutzung der Liegenschaft besteht. Es ist davon auszugehen, dass zu eindeutigen überwiegenden deutschen Interessen nur solche wichtigen Vorhaben gehören, die ohne Inanspruchnahme der überlassenen Liegenschaft undurchführbar wären und nicht alternativ geplant werden könnten wie z. B. nicht anders durchführbare Verkehrsprojekte. Dies ist hier aber, wie schon oben ausgeführt, nicht der Fall.

Zudem sind die US-Stationierungstreitkräfte ihren völkervertraglichen Pflichten auf Berücksichtigung deutscher Interessen im Verhandlungswege mit den zuständigen deutschen Dienststellen in gehöriger Weise nachgekommen, indem sie unter gleichzeitiger ausdrücklicher Ablehnung der vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. verfolgten alternativen Trassenführung mit damit verbundener Untertunnelung des US-Geländes (BN-Linie) dauerhaft und vorübergehend große Flächen zum Bau der B 23 neu entlang der bisherigen Liegenschaftsgrenze der Artillerie-Kaserne/Wohnsiedlung und des US-Golfplatzes der Bundesrepublik Deutschland wieder zur Verfügung stellen. Da zwischen den beteiligten zuständigen Stellen nach diesem einvernehmlichen Verhandlungsergebnis keine Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung und Anwendung des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut in Bezug auf die Modalitäten einer Rückgabe der Liegenschaft bestehen, ist auch die Vorlage bei den höheren zuständigen Militär- oder Zivilbehörden oder die Durchführung eines speziellen Streitbeilegungsverfahrens nach Art. 80A ZA-NTS vor einer dann ggf. noch zu bildenden beratenden Kommission nicht notwendig.

Die Variantenabwägung zeigt zudem, dass die Bundesrepublik Deutschland nicht verpflichtet ist, mit allen Mitteln eine Freigabe des US-Geländes zu erreichen. Denn die BN-Linie drängt sich nicht als vorzugswürdige Alternative auf.



#### 4.3.2.3.4 Null-Variante:

Eine Null-Variante, d. h. der Verzicht auf die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel, würde die bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Markt Garmisch-Partenkirchen fortschreiben. Durch die Null-Variante kann demnach keines der mit dem Bauvorhaben angestrebten Ziele erreicht werden. Sie wurde deshalb ebenfalls nicht weiter verfolgt.

#### 4.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Kramertunnel, Querschnitt, Lüfterbauwerk, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Sie spiegeln aber die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus wieder und geben damit Anleitungen für die Straßenplanung. Diese Erfordernisse sind auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Die neue Linienführung und die gewählten Straßenquerschnitte erfüllen die Anforderungen der angestrebten Verkehrsqualität von überregionalen Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion. Die technische Gestaltung der Baumaßnahme ergibt sich im Einzelnen aus den Darstellungen im Erläuterungsbericht und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 1, S. 80 ff., Unterlage 7.2) und aus den festgestellten Planunterlagen. Hierauf nehmen wir Bezug.

Die gegen verschiedene Elemente des gewählten Ausbaustandards im Anhörungsverfahren erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen weisen wir aus folgenden Gründen zurück:

##### 4.3.3.1 Linienführung, Gradiente, Lüfterbauwerk

Für die Planfeststellungslösung (A-Linie) wurde die Linienführung und Gradiente so weit wie möglich optimiert. Bei der Linienführung der Trasse der B 23 neu in Lage und Höhe wurden im Wesentlichen folgende Zwangspunkte berücksichtigt:

- die Lage und Höhe der bereits in Betrieb befindlichen B 23 neu (Ortsumfahrung Burgrain) am Beginn der Verlegungstrecke,
- die Lage des nördlichen Tunnelportals,
- der Standort des erforderlichen zentralen Lüftergebäudes und
- die Lage des südlichen Tunnelportals.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat die Linienführung der gewählten A-Linie im Nord/Osten in Richtung auf den sogenannten „Saffer-Steinbruch“ und die Lage des Nordportals des Kramertunnels kritisiert, weil die Linienführung in diesem Bereich nicht mehr dem durch die gebaute Verbindungsspanne, vor allem der Brücke über die Loisach, vorgegebenen Verlauf entspricht. Die Beibehaltung einer in mehreren Vorentwürfen der Autobahndirektion Südbayern enthaltenen schon durch die gebaute Loisachbrücke vorgegebenen Streckenführung wäre aber kostengünstiger und würde weniger Flächen verbrauchen. Das Abweichen von der vorgegebenen Linienführung würde durch die kurvige Streckenführung zu einer Verlängerung der Trasse vor allem im Tunnel führen. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. bemängelte ferner, dass durch den späteren Eintritt der Straße in den Tunnel eine längere Lärmquelle entstehe, die an den senkrechten Felswänden des Steinbruches reflektiert und somit noch verstärkt werde. Außerdem könne der Steinbruch durch seine Form

wie ein Schalltrichter in Richtung Weidlegraben wirken. Beim direkten und sofortigen Eintritt der Straße in den Basistunnel am Fuß des Berges werde diese Lärmquelle ausgeschaltet.

Die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. dargestellte Planung basiert auf einem früheren Entwurf der Autobahndirektion Südbayern, der von einer Fortsetzung der Kramertrasse als offene Strecke ausging. Grundlage dieser Linienführung war die raumgeordnete Trasse K II. Aufgrund massiver Einwände im damaligen Planfeststellungsverfahren (Tunnel Farchant), u. a. der Anlieger „Am Weidlegraben“, wurde diese Planung geändert. In der planfestgestellten Tektur für den Tunnel Farchant wurde eine Weiterführung der Kramertrasse offen gelassen. Die Loisachbrücke lässt somit grundsätzlich die Linienführung für die anschließende Tunneltrasse im Kramermassiv offen.

Es ist aber sachgerecht, an der gewählten Linienführung im nördlichen Bauabschnitt festzuhalten. Die Linienführung der Planfeststellungstrasse auf der freien Strecke vor dem nördlichen Tunnelportal wurde vom Vorhabensträger so gewählt, dass sie nach Querung der Loisach von der Siedlung „Am Weidlegraben“ nach Norden abschwengt und in den nahe gelegenen ca. 50 m breiten und mehr als 100 m in das Kramergebirge hineinragenden ausgebeuteten Steinbruch, der zurzeit lediglich als Lagerplatz genutzt wird, führt. Die rückwärtige, ca. 20 m hohe Steilwand des Steinbruchs bietet bergbautechnisch optimale Voraussetzungen, um das nördliche Tunnelportal landschaftsschonend ohne weiteren Voreinschnitt und die damit verbundenen erheblichen Eingriffe in den Kramerhang und das FFH-Gebiet herzustellen. Dadurch taucht die Trasse direkt in das anstehende Festgestein ein und umgeht somit die bautechnisch schwierigeren Lockergesteinzonen im Hangbereich des Kramers. Bei der gewählten Linienführung nimmt die Überlagerung kontinuierlich zu. Im selben Maße ist von einer Abnahme der oberflächennahen Auflockerung und stärker verwitterten Gesteinsschichten auszugehen. Des Weiteren wird der Schmöldersee in einem weiten Bogen mit einem horizontalen Abstand von mindestens 150 m und das als Landschaftsbestandteil ausgewiesene „Hangquellmoor am Beginn der Pflgerseestraße“ in einem horizontalen Abstand von mindestens 300 m umfahren, so dass eine direkte Beeinträchtigung durch Drainagierung dieser sensiblen Gebiete im Naturschutz- und FFH-Gebiet vermieden wird. Durch die Nutzung und Ausnutzung des vorhandenen Steinbruchs ergibt sich keine Änderung und Beeinträchtigung des Ortsbildes. Die Lage des nördlichen Tunnelportals bietet wegen seiner natürlichen Abschirmung auch aus Immissionsschutzgründen Vorteile. Das Tunnelportal bietet der nahe in ca. 200 m Abstand gelegenen Wohnbebauung „Am Weidlegraben“ idealen Schutz vor Lärm- und Abgasimmissionen, da es vom Ort her nicht einsehbar weit zurück am Ende des Steinbruchs liegt und der Einfahrtsbereich vor dem Tunnelportal von den bestehenden, beidseitig hohen Böschungen des Steinbruchs abgeschirmt wird. Mit der gewählten Linienführung können damit auch Beeinträchtigungen beim Bau des Tunnels durch den Vortrieb (Lärm, Erschütterungen) so gut wie ausgeschlossen werden, zumal sich der Abstand des Tunnelvortriebs zur Bebauung mit zunehmendem Baufortschritt kontinuierlich vergrößert. Der behauptete Schalltrichter breitet sich, wenn überhaupt, nach oben aus.

Dagegen rückt die B 23 neu mit ihrem Anschluss und das Tunnelportal bei der vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. vorgeschlagene Variante deutlich näher an die Bebauung heran. Um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zwischen Tunnelportal und Anschlussstelle gewährleisten zu können, wäre ein nicht akzeptabler großflächiger Eingriff in das FFH-Gebiet unumgänglich, zumal auch vor dem Tunnelportal ein ausreichender Platz für betriebstechnische Einrichtungen und Einsatzfahrzeuge geschaffen werden muss.

Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtverhältnisse) ist die Linienführung sachgerecht. Durch das von der B 23 alt ca. 100 m entfernt zurückliegende Tunnelportal wird ein ausreichender Sicherheitsabstand von ca. 190 m zwischen dem Tunnelportal und der Einmündung nach Garmisch-Partenkirchen bzw. Burgrain eingehalten.

Ein weiterer sachgerechter Zwangspunkt für die gewählte Linienführung des Kramer-tunnels ist ferner die Lage des erforderlichen Lüfterbauwerkes am Ende des nördlichen Drittels des Kramertunnels. Grundsätzlich könnte eine Lüftung (Zu- und Abluft) für den Kramertunnel aufgrund seiner Länge über Lüftergebäude an den Portalen (Portalstationen) oder über ein zentrales Lüftergebäude erfolgen. Da bereits im Vorfeld der Planungen vom Markt Garmisch-Partenkirchen eine Entlüftung des Kramer-tunnels über die Portale bzw. in der Nähe von Siedlungs- bzw. Naherholungsgebieten abgelehnt und von der Straßenbauverwaltung als nicht sinnvoll erachtet wurde, musste ein Standort für ein Lüfterbauwerk gefunden werden, der auch die Belange des Luftkurortes Garmisch-Partenkirchen berücksichtigte. Der Kramertunnel unterfährt das Kramerplateau, welches von einer Vielzahl von Wanderwegen durchzogen eines der wichtigsten Naherholungsgebiete Garmisch-Partenkirchens und des Naturschutzes darstellt. Andererseits liegt das Kramerplateau zu einem Großteil im Bereich eines Naturschutz- und FFH-Gebietes, wo Eingriffe möglichst zu minimieren und Baumaßnahmen auf ein unumgängliches Maß zu beschränken sind. Bei der Wahl des Standortes des erforderlichen Lüfterbauwerkes des Kramertunnels waren deshalb als Kriterien eine geringe Beeinträchtigung für Mensch, Natur und Landschaft, eine möglichst verdeckte Lage in ausreichendem Abstand zu Wanderwegen, eine gute Zufahrtsmöglichkeit für die notwendigen Materialtransporte und eine nicht zu große Tunnelüberdeckung (Lüfterschachtlänge) maßgebend. Der Ortskernbereich von Garmisch, die Siedlungsgebiete auf dem Kramerplateau und selbst die nördlichen Siedlungsbereiche liegen so weit entfernt, dass jegliche Beeinträchtigungen durch das Lüftergebäude ausgeschlossen werden können. Durch die Ausnutzung einer bereits vorhandenen Waldlichtung einer aufgelassenen Wildfütterung oberhalb des Kramerplateauweges für die Lage des Lüfterbauwerkes ist keine Rodung im FFH-Gebiet erforderlich. Da die Lichtung bereits über die Pflegerseestraße und einen Kiesweg erschlossen, die lediglich geringfügig auszubauen sind, werden nur minimale Eingriffe im Naturschutz- und FFH-Gebiet notwendig. Die sich ca. 100 m tief im Wald befindliche Waldlichtung bietet bereits einen optimalen natürlichen Sichtschutz für das dort kaum einsehbare künftige Lüftergebäude. Die Lichtung befindet sich nicht nur in einem ausreichenden Abstand zu den Wanderwegen, sondern auch außerhalb und oberhalb des Wanderwegenetzes und des Naherholungsbereiches. Die Überdeckung zum Kramertunnel beträgt ca. 100 m und ermöglicht somit einerseits eine vertretbare Schachthöhe, andererseits den bautechnischen Vorteil, dass der Kramertunnel in geologisch besser einzustufendem Festgestein zu liegen kommt. Aufgrund der gewählten Lage und Höhe des Lüfterbauwerkes ergeben sich ideale Bedingungen für die Abluftverteilung. Solche Bedingungen könnten an anderen möglichen Lüfterstandorten im Planungsgebiet nicht erreicht werden.

Es sprechen auch geologische Gründe für die gewählte Trassierung. Grundsätzlich ist im Hangbereich des Kramers eine schlechtere Geologie zu erwarten. Die in einem flachen Bogen durch das Kramergebirge führende Trassierung im südlichen Tunnelabschnitt erfolgt daher entgegen der Ansicht des Bund Naturschutz in Bayern e. V. ebenfalls aus den nachvollziehbaren Erwägungen, den Tunnel möglichst lange im bautechnisch günstigen standfesten Fels (Hauptdolomit) zu führen, die Straße zur Maximilianshöhe möglichst zu umgehen (offene Tunnelbauweise in diesem Bereich) und die Lage des südlichen Tunnelportals der B 23 neu so zu wählen, dass es ebenfalls möglichst schonend und kaum sichtbar in die Landschaft eingepasst werden kann. Mit dieser Linienführung wird auch das naturschutzfachlich sensible Gebiet um den Schmolzersee und das Hangquellmoor in einem weiten Bogen umfahren.

Die Gradiente der Planfeststellungsstrasse im Tunnelbereich enthält eine verlorene Steigung von 25 m. Die maximale Steigung bzw. das maximale Gefälle beträgt 5 % auf einer Länge von 330 m. Sowohl aus verkehrstechnischer als auch emissions-technischer Sicht halten wir dies für vertretbar, letztlich auch unter Berücksichtigung des geringen Schwerverkehrsanteils von 4 - 5 % sowie der schon oben geschilderten Vorteile.

Die gewählte Linienführung südlich des Kramertunnels ist planerisch unter Berücksichtigung der betroffenen Interessen ebenfalls nicht zu beanstanden. Südlich des Tunnels verläuft der Abstiegsbereich der Trasse zum Gelände der US-Stationierungsstreitkräfte am Hang des Höhenrückens nördlich der ehemaligen Krafft-von-Delmensingen-Kaserne als offene Streckenführung überwiegend im Einschnitt. Die Trassierung ergibt sich aus der Topographie sowie der vorhandenen Bebauung (Tierheim, THW, bewohnte Gebäude der ehemaligen Krafft-von-Delmensingen-Kaserne), die als Zwangspunkte berücksichtigt werden. Weder bau- und verkehrstechnische noch naturschutzfachlich zwingende Gründe sprechen gegen diese Linienführung. Die Verlegung des Tunnelsüdportals unter Verlängerung des Kramertunnels nach Süden, wie vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. gefordert, stellt eine mit erheblichen Nachteilen und Mehrkosten verbundene Verlängerung des Tunnels dar. Die anliegende Bebauung ist bei der vorliegenden Planung ausreichend geschützt, landschafts- und naturschutzfachliche Eingriffe können ausgeglichen werden. Die geplanten notwendigen Steigungen sowohl in der freien Strecke als auch im Tunnel stellen hinsichtlich entstehender Immissionen kein Problem dar. Durch die neue Straße kommt es zu keiner unzumutbaren Beeinträchtigung der anliegenden Wohngebiete. Insbesondere die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden weit unterschritten.

Bei der Trassierung im Grund- und Aufriss wurden die aktuell gültigen technischen Richtlinien für die Anlage von Straßen – Linienführung (RAS-L) berücksichtigt. Ferner wurde bei der Trassenfestlegung neben den Belangen des Naturhaushaltes und des Landschaftsschutzes auch den Belangen der Land- und Forstwirtschaft, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit soweit als möglich Rechnung getragen. Die der Trassierung zugrunde gelegten Entwurfsgeschwindigkeiten werden sowohl den raumordnerischen Zielsetzungen als auch den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht.

#### 4.3.3.2 Querschnitt B 23 mit Kramertunnel

Aufgrund ihrer Funktion und der prognostizierten Verkehrsbelastung erhält die geplante Trasse den zweistreifigen Regelquerschnitt RQ 10,5 gemäß den RAS-Q 96. Allerdings wird bis zur höhenfreien Kreuzung mit der B 23 alt die Streckencharakteristik der Verlegung der B 23 (OU Burgrain) mit dem dort ausgeführten Regelquerschnitt RQ 12 beibehalten. Die Überprüfung der Verkehrsqualität nach den RAS-Q 96, Anhang 1, ergab eine ausreichende Leistungsfähigkeit aller Teilabschnitte der geplanten Trasse. Die Bankettbreite der freien Streckenbereiche wird durchgehend mit 1,50 m festgelegt. Eine Reduzierung im Einschnitt auf 1,00 m ist zum einen wegen der Einhaltung der Sichtweiten nicht möglich, zum anderen wegen steil aufsteigender Felsböschungen nicht sinnvoll (Steinschlag, Ablagerungsfläche für den Räum Schnee). Sowohl die Damm- als auch die Einschnittsböschungen werden in der Regel mit einer Neigung von 1:1,5 angelegt. In Einschnittsbereichen mit standfestem Fels werden aus Gründen der Flächen- und Kostenersparnis, der Eingriffsminderung und auch der besseren Lärmabschirmung steilere Böschungen gewählt.

Als Regelquerschnitt für den gesamten Kramertunnel ist nach den RABT 2006 der RQ 10,5 T mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m vorgesehen. Es sind zwei Fahrstreifen mit je 3,50 m Breite vorgesehen. Zusammen mit den beidseitig angeordneten 0,25 m breiten fahrbahnebenen Seitenstreifen ergibt sich eine Gesamtbreite der befestigten Fahrbahn von 7,50 m (= 0,25+3,50+3,50+0,25 m).

Der Tunnel wird als einröhriger Tunnel mit Gegenverkehr ausgeführt. In einem Achsabstand von rund 21 bis 45 m wird parallel zur Tunnelröhre vorausseilend ein Erkundungsstollen mit Querschlägen zur Tunnelröhre in Abständen von rund 300 m hergestellt. Der Erkundungsstollen wird zum Rettungsstollen mit einem befahrbaren Querschnitt ausgebaut.

Auch die Gestaltung der Tunnelportale erfolgt gemäß der geltenden Vorschrift RABT 2006. Damit wird auch der Forderung eines Einwendungsführers entsprochen, in der Planung einen ausreichend bemessenen Raum für Einsatzfahrzeuge im Notfall vorzusehen. Das Sicherheitskonzept gem. RABT 2006 sieht zudem vor, dass der begleitende Erkundungsstollen im Ereignisfall – um die Konfliktbereiche im Einsatzfall zu minimieren - nur in eine Richtung befahren wird (Einbahnverkehr). Ein Wenden von Fahrzeugen in den Ausweichstellen ist daher nicht vorgesehen und baulich nicht berücksichtigt. Allerdings besteht trotzdem in Ausnahmefällen im Bereich der befahrbaren Querschläge für Pkw die Möglichkeit, durch Zurücksetzen in den befahrbaren Querschlag zu wenden.

#### 4.3.3.3 Anschlussstellen

##### 4.3.3.3.1 Anschlussstelle Garmisch/Burgrain

An der Anschlussstelle Garmisch/Burgrain wird für die Fahrbeziehung München (Augsburg) - Garmisch/Burgrain eine Schleifenrampe errichtet, die mit einem Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 40 m an die Gemeindeverbindungsstraße angeschlossen wird. Für die Fahrbeziehung München-Grainau/Griesen/Bundesgrenze und für die Abbiegespur Richtung Garmisch/Burgrain wird unmittelbar neben der bestehenden Loisachbrücke ein zusätzliches Brückenbauwerk (zweistreifig) über die Loisach errichtet (BW 01). Die Fahrspuren der Ortsumfahrung Burgrain werden entsprechend verschwenkt.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat für die in Verbindung mit der A-Linie gewählte Gestaltung des Anschlusses mit der B 23 alt eine Umplanung ähnlich dem Entwurf der Autobahndirektion Südbayern für die durch die gebaute Brücke vorgegebenen Weiterführung der Verbindungsspanne gefordert, da nach seiner Auffassung auf die zweite Brücke über die Loisach unter Einsparung von Kosten und Flächenverbrauch verzichtet werden könnte. Es wird insofern auf die obigen Ausführungen verwiesen (C.4.3.3.1). Zusätzlich hält der Bund Naturschutz in Bayern e. V. eine Verbindung von B 23 alt und neu mit einem platzsparenden Kreisverkehr für denkbar.

Wir lehnen auch diesen Vorschlag ab. Der Vorhabensträger hat die Möglichkeit einer Anschlussstelle in Form einer Kreisverkehrsanlage in diesem Bereich untersucht und aus nachvollziehbaren sicherheits- und verkehrstechnischen Gründen ausgeschlossen. Nach der verkehrlichen Untersuchung wäre eine Kreisverkehrsanlage an dieser Stelle nicht ausreichend leistungsfähig und würde aufgrund der damit verbundenen Rückstaugefahr in den Kramertunnel für die Fahrtrichtung „Garmisch - München (Augsburg)“ ein erhebliches und nicht hinnehmbares Gefahrenpotential verursachen. Der Verkehr der Fahrbeziehung vom Farchanter Tunnel Richtung Garmisch (Burgstraße) hätte bei dieser Lösung Vorrang vor dem Verkehr aus dem Kramertunnel. Aufgrund starker Ein- und Abbiegebeziehungen würden auch zusätzliche Fahrspuren erforderlich, die bei jeder Variante über das Loisachbauwerk hinweg geführt werden müssten. Eine zweite Brücke wäre in jedem Fall auch beim Vorschlag des Bund Naturschutz in Bayern e.V. zwingend erforderlich. Zur sicheren Abwicklung des Verkehrs für die starke Fahrbeziehung „Garmisch - München (Augsburg)“ hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak, München, eine Einfädelungsspur für den neuen Knotenpunkt B 23 neu (OU Burgrain) zwingend und mit ausreichender Länge bis über die Loisach empfohlen. Dies kann am wirtschaftlichsten so gelöst werden, dass die bestehende zweistreifige Loisachbrücke als zweistreifige Richtungs-fahrbahn

ummarkiert wird und unmittelbar nördlich dieses Überbaues ein zweites - zweistreifiges - Brückenbauwerk zur Aufnahme der Fahrbeziehung in Richtung Grainau/Griesen/Bundesgrenze und der Abbiegespur Richtung Garmisch/Burgrain errichtet wird. Für die Anordnung des zusätzlichen Brückenbauwerkes ist eine weitere Verziehung des Fahrstreifens Richtung Bundesgrenze Griesen gegenüber der Bezugsachse erforderlich. Bei der vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. vorgeschlagenen Kreisverkehrslösung ist der weitere Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße nach Burgrain nicht berücksichtigt worden. Die Gemeindeverbindungsstraße müsste ebenfalls abgesenkt und in einer Grundwasserwanne geführt werden und der Anschluss sich in einem ausreichenden Abstand zum Kreisverkehr befinden.

Der Land- und Golfclub Werdenfels e. V. hat sich gegen die geplante Trassenführung mit der Anschlussstelle „Variante A Kreisel auf Golfplatzgelände“ auf dem Gut Schwaigwang gewendet und stattdessen eine Verlegung der Anschlussstelle aus dem Golfplatzgelände gefordert. Diese Forderung wird abgelehnt. Insbesondere ist die planfestgestellte Trassenführung mit der Anschlussstelle auf dem Grundstück des Golfplatzes unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange sachgerecht, da dadurch Eingriffe in das benachbarte FFH-Gebiet vermieden werden. Die Flächeninanspruchnahme ist für die Baumaßnahme notwendig und kann auch nicht weiter reduziert werden. Auf die Ausführungen zur im Einvernehmen mit den US-Stationierungsstreitkräften geplanten Umgestaltung des US-Golfplatzes wird verwiesen (C.4.3.13.2).

#### 4.3.3.3.2 Anschlussstelle Garmisch/Grainau

Die festgestellte Planung sieht zum Anschluss der B 23 neu an die B 23 einen einstreifigen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 40 m vor. An diesen Kreisverkehr werden die Verlegung der B 23 neu, die Anschlussrampe Ost Richtung Garmisch (Gemeindeverbindungsstraße) und die Anschlussrampe West Richtung Grainau/Griesen (B 23 neu) mit zwei neuen Brücken über die Loisach (BW 5/2, BW 5/3) angebunden.

Die Gemeinde Grainau, das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, der Planungsverband Region Oberland und andere Verfahrensbeteiligte haben im Anhörungsverfahren gefordert, statt der zwei jeweils über 200 m langen Rampen zur Anbindung der B 23 neu an die bestehende Bundesstraße mit zwei Brückenbauwerken im Abstand von 150 m über die Loisach die festgestellte Variante A mit einer alternativen Anschlussstelle westlich der Loisach über eine nur ca. 60 Meter lange Brücke zu verwirklichen (Variante 1-A-Linie). Damit würde der Forderung des Landesentwicklungsprogramms nach möglichst wenig Landverbrauch entsprochen und die Planung sei kostengünstiger und landschaftsverträglicher. Das Orts- und Landschaftsbild am östlichen Rand des bedeutenden Fremdenverkehrsorts Grainau würde durch die zwei Brückenbauwerke und den geplanten Kreisverkehr mit Anschlussrampe, der die Höhe eines Einfamilienhauses über dem natürlichen Geländeniveau erreiche, nachhaltig beeinträchtigt. Auch lasse die Führung aller Straßen zum Kreisel der B 23 neu sowie die Führung der Geh- bzw. Radwege im dortigen Bereich erkennen, dass diese kostenintensivere Planung nur von der Absicht des Marktes Garmisch-Partenkirchen getragen sei, auf dem sog. „Schuster-Woldan-Grundstück“ ein Gewerbegebiet zu erschließen, obwohl es in einem Überschwemmungsgebiet der Loisach liege und nach § 31b Abs. 4 WHG nicht verwirklicht werden dürfte.

Wir lehnen diese Forderung ab. Die Entscheidung des Vorhabensträgers zur Verknüpfung der B 23 neu mit der bestehenden B 23 mit einem Kreisverkehrsplatz ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit sachgerecht begründet und nachvollziehbar. Mit dem Kreisverkehrsanschluss können die hier sehr unterschiedlichen Verkehrssituationen (normaler Werktagsverkehr, Reise- und Wochenendverkehre, Skifahrerverkehre und Sportveranstaltungen) verkehrssicher und

ohne zusätzliche Eingriffe von außen (Polizei, Sonderprogramme Signalanlagen) abgewickelt werden.

Eine Verlegung des Kreisverkehrsanschlusses an die bestehende B 23 mit nur einer Brücke westlich der Loisach (Variante 1-A-Linie) wurde vom Vorhabensträger im Verfahren überprüft, wurde aber aus nachvollziehbaren Gründen abgelehnt. Die Variante 1-A-Linie würde erhebliche Eingriffe in den 10,0 m - 12,0 m hohen Böschungsbereich südlich der B 23 alt verursachen und wäre auch lärmtechnisch wegen des Verlustes der Schutzwirkung dieser Böschung einschließlich bestehender Bepflanzung nachteilig. Die Verlegung würde ferner unmittelbare Eingriffe in private Grundstücke (Außenwohnbereich) bedingen. Auch aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist diese Lösung abzulehnen. Der Abstand zwischen dem Kreisverkehr und der Einmündung nach Grainau/Eibsee würde sich von ca. 220 m auf 120 m verkürzen. Damit würde sich die Gefahr eines nachteiligen Rückstaus in den Kreisverkehr erheblich erhöhen. Auch die Staugefahr für den Abbiegeverkehr nach Grainau würde sich aufgrund des kürzeren Abstandes deutlich erhöhen. Ein Stau im Kreisverkehr würde sich letztlich negativ für alle Fahrbeziehungen auswirken.

Eine Verlegung des Anschlusses mit nur einer Brücke westlich der Loisach wäre wegen der Geländesituation und der sehr beengten Platzverhältnisse daher nur mit einer signalisierten Einmündung mit entsprechend langen Links- und Rechtsabbiegespuren möglich, um bei den verschiedenen Verkehrssituationen eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Die Loisachbrücke müsste dafür dreistreifig ausgestaltet sein. Diese Maßnahmen wären daher ebenfalls mit einem erheblichen Flächenverbrauch, z. T. im Bereich des bestehenden Loisachufers, verbunden. Weiter ergäben sich dann Probleme bei der Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs. Speziell in der Ableitung des Durchgangsverkehrs wäre eine wesentlich geringere Leistungsfähigkeit und Effektivität zu erwarten, da im Vergleich zur planfestgestellten Lösung mit Kreisverkehr der Durchgangsverkehr auf der B 23 neu durch die Lichtzeichenanlage regelmäßig zum Anhalten gezwungen würde. Dies widerspricht dem Grundgedanken einer zügigen Befahrbarkeit einer Ortsumfahrung. Aus diesen Gründen und auch aus Gründen der Verkehrssicherheit (Lichtzeichenanlage auf freier Strecke) wird eine höhengleiche Einmündung mit notwendiger Signalanlage im Zuge der freien Strecke abgelehnt.

Aufgrund der beengten Verhältnisse der B 23 alt zwischen der Loisach und der anliegenden Wohnbebauung wäre eine Verlegung des Verteilerkreises auf die Westseite der Loisach nur in Verbindung mit einer Verschiebung der Trasse nach Westen in den Bereich der Einmündung der St 2061 möglich. Damit entspräche diese Variante der untersuchten G-Linie, die in der Gesamtabwägung im Variantenvergleich sich jedoch nicht als vorzugswürdig aufdrängen musste und demzufolge nicht weiter verfolgt wurde. Auf die Ausführungen zum Variantenvergleich unter C.4.3.2 wird verwiesen.

Der zusätzliche Flächenverbrauch für beide Rampen ist außerdem relativ gering. Die Länge der geplanten Anschlussrampe Ost vom Kreisverkehr in Richtung Garmisch-Partenkirchen beträgt ca. 215 m. Davon befinden sich ca. 100 m auf der bestehenden B 23, die in diesem Bereich in erster Linie in ihrer Höhenlage angepasst werden muss. Weitere ca. 90 m werden durch die geplante Loisachbrücke überspannt. Die Länge der geplanten Anschlussrampe West vom Kreisverkehr in Richtung Griesen beträgt ca. 200 m. Davon befinden sich ca. 70 m im Bereich der bestehenden B 23. Weitere ca. 65 m werden durch die geplante zweite Loisachbrücke überspannt. Des Weiteren entfällt die Funktion der bestehenden B 23 zwischen diesen beiden Anschlussrampen. Diese Straße bleibt auf Wunsch der Gemeinde Grainau lediglich als Busspur erhalten und kann teilweise zurückgebaut werden. Lediglich der Verkehr zwischen Grainau/Griesen und Garmisch-Partenkirchen muss künftig zweimal die

Loisach überqueren. Gegenüber der bestehenden direkten Verbindung von Grainau nach Garmisch-Partenkirchen beträgt der Umweg lediglich ca. 50 m.

Nach der Maßgabe der landesplanerischen Beurteilung vom 26.07.2007 wird der Kreisverkehr mit den Brückenbauwerken am Anschluss Garmisch/Grainau in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde so gestaltet, dass die Beeinträchtigungen für den Naturraum Loisachau und das Landschaftsbild soweit wie möglich reduziert werden. Der hochgelegene Kreisverkehr wird übergangslos in die in etwa gleich hohe, vorhandene Geländestufe eingebunden. Die Bepflanzung der Straßenböschungen und der Straßennebenflächen erfolgt mit standortheimischen Gehölzen und geht lückenlos in die bestehende Bepflanzung über, so dass der Kreisverkehr relativ unauffällig in die Landschaft eingefügt wird. Die Anschlussrampen an die B 23 alt sowie beeinträchtigte Uferböschungen werden ebenfalls standortgerecht gestaltet. Die Brückenbauwerke erhalten größtmögliche lichte Querschnitte, die eine weitestgehend offene Sichtverbindung innerhalb der Loisachauen zulassen. Bestehende Forderungen nach aktivem Lärmschutz werden abgelehnt, da sich selbst bei Einbau transparenter, allerdings ca. 5,0 m hoher Lärmschutzwände erhebliche, vermeidbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, speziell auch durch die dichte Anordnung erforderlicher Stützkonstruktionen, ergeben. Beide Bauwerke erhalten nur jeweils nur eine Mittelstütze, die nach wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Bedürfnissen außermittig jeweils am nördlichen Loisachufer erstellt werden.

Wasserwirtschaftliche Belange, insbesondere der Hochwasserschutz, werden durch den planfestgestellten Anschluss ebenfalls nicht beeinträchtigt. Die Planung erfolgte in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim. Nördlich der Loisach befindet sich ein natürlicher Geländeabsatz von ca. 5,0 m. Der Kreisverkehr liegt im Bereich dieses Geländeabsatzes und sogar ca. 1,0 m unter dem oberen Geländeniveau. Diese Höhe gewährleistet in Verbindung mit den gewählten lichten Weiten der Loisachbrücken den uneingeschränkten Hochwasserabfluss der Loisach. Hierzu wird auf die näheren Ausführungen unter C.4.3.6.1 verwiesen.

Planungen für ein Gewerbegebiet sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens und wurden daher auch nicht berücksichtigt. Die geplanten Wegeverbindungen dienen allein dem Erhalt des Wanderwegenetzes und der Erschließung der Grundstücke für die Nutzung im bisherigen Umfang.

#### 4.3.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz

Die Gemeinde Grainau hat gefordert, eine Umgestaltung der Anbindung der Ortsteile Schmölz, Obergrainau und Hammersbach und des Naherholungsziels Höllentalklamm an die B 23 am Schmölzer Berg in das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der B 23 einzubeziehen. Das Naherholungsziel Höllentalklamm und die Ortsteile Schmölz, Obergrainau und Hammersbach würden bisher von der B 23 von Osten kommend über die Abzweigung am Schmölzer Berg erreicht. Künftig müsste jedes Fahrzeug, das von der Umgehungsstraße von Westen her kommend, spitzwinklig abbiegen. Größere Fahrzeuge könnten nur durch ein gefährliches Ausholen auf die Gegenfahrbahn abbiegen. Die Abzweigung zur Höllentalklamm, zur Schmölz, nach Obergrainau und Hammersbach müsse deshalb durch den Vorhabensträger als Folgemaßnahme im Planfeststellungsverfahren völlig neu gestaltet bzw. umgebaut werden. Die Gemeinde Grainau bezeichnete die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren in diesem Zusammenhang als lückenhaft.

Wir weisen die Einwände der Gemeinde Grainau zurück. Nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Bauvorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen festgestellt. Es sind dabei nur solche Folgemaßnahmen als notwendig anzusehen, die Probleme von einigem Gewicht betreffen, also dazu dienen, nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit vorhandener Anlagen zu verhindern. Wir halten die Ansicht des Vorha-



bensträgers, dass der Umbau der Einmündung keine zwingende Folge der Verlegung der B 23 darstellt, für nachvollziehbar. Es werden mit der geplanten Maßnahme weder bauliche Änderungen an der Einmündung vorgenommen noch werden bestehende Fahrbeziehungen eingeschränkt. Die bestehende Einmündung lässt jede Fahrbeziehung ohne Einschränkung zu. Mit der geplanten Verlegung der B 23 wird zwar der Abbiegeverkehr zunehmen, jedoch wird der durchgehende Geradeausverkehr auf der B 23 alt zwischen Garmisch und Grainau nach der Verkehrsprognose abnehmen, so dass nicht von einer Verkehrsgefährdung auszugehen ist, die im Rahmen dieser Planfeststellung gelöst werden muss. Der Vorhabensträger hat aber bereits die Möglichkeit einer Umgestaltung der Einmündung untersucht und der Gemeinde Grainau bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens angeboten, diesen Umbau bis zur Fertigstellung der B 23 neu vorzunehmen und die Kosten dafür zu tragen. Eine technische Abstimmung mit dem Vorhabensträger hat aber auf ausdrücklichen Wunsch der Gemeinde Grainau bisher noch nicht stattgefunden.

Mehrere Einwendungsführer rügen, dass durch die Planung die Zufahrt zur Maximilianshöhe, einem der schönsten Aussichtsplätze, und der freie Zugang zur Natur total zerstört würden. Ebenso würde der Fuß- und Reitweg von der Breitenau am Westrand von Garmisch zu dem bereits im Landschaftsschutzgebiet "Oberes Loisachtal" liegenden Herrgottschrofen durch die gewählte Trasse völlig zerstört. Wir weisen diese Vorwürfe zurück. Alle vorhandenen Verbindungen bleiben erhalten. Die festgestellte Planung sieht in diesem Bereich nur eine geringfügige Verlegung der Zufahrt zur Maximilianshöhe vor. Die Zufahrt zur Maximilianshöhe und damit zum gesamten Kramerplateau bleibt aber während der gesamten Baumaßnahme erhalten. Auch die Zufahrt zum Tierheim ist weiterhin gegeben. Ebenso wird der Weg entlang des Geländes der US-Stationierungstreitkräfte den neuen Verhältnissen angepasst und kreuzt die B 23 neu mit einer Unterführung. Die Verbindung zum Herrgottschrofen, zum Kletterfelsen nördlich der „US-Wohnbausiedlung“, zur Loisach und zum Kramerplateauweg bleibt damit bestehen.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung eine zusätzliche Rettungszufahrt für Feuerwehr und andere Einsatzkräfte von der Straße zur Maximilianshöhe zum südlichen Tunnelportal vorzusehen. Belange Dritter werden dadurch nicht berührt.

#### 4.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

##### 4.3.4.1 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).

#### 4.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

§ 50 BImSchG stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. Die Vorschrift bezweckt eine weitgehende Lärmvermeidung, die durch die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genügt wird (vgl. BayVGH, Beschluss v. 5.3.2001, Az. 8 ZB 00.3490 – juris; BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98 - juris). Das Trennungsgebot des § 50 BImSchG bedeutet aber nicht, dass eine Straßenbaumaßnahme ganz unterbleiben muss, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden kann. Das Optimierungsgebot beinhaltet vielmehr eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere dem Schutz der überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete, und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere dem Interesse an leistungsfähigen Verkehrsanbindungen sowie der Beschränkung der Kosten des Straßenbaues. § 50 BImSchG beinhaltet keinen absoluten Planungsleitsatz dergestalt, dass dem Immissionsschutz zwingend Vorrang vor allen anderen betroffenen Belangen einzuräumen wäre und er nicht durch Abwägung überwunden werden könnte.

Unter Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung, da sie bei den gegebenen Randbedingungen, den bautechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung anderer Belange die zweckmäßigste Planung darstellt.

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht, die Straße also so weit wie möglich von den am nächsten liegenden Wohngebieten abgerückt wurde. Durch eine Änderung der Trassierung oder der Gradienten, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Streckenteile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, ohne dass dem Vorhabensträger unverhältnismäßige Opfer abverlangt werden müssten. Die Linienführung in Grund- und Aufriss gewährleistet, dass die vom Straßenverkehr zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen auf die überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Insbesondere werden die Lärmgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV an den ungünstigsten gelegenen Gebäuden am südlichen Tunnelportal deutlich unterschritten. Angesichts dieser deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte, die die Grenze des Zumutbaren markieren, kommt eine weitere Lärmvermeidung durch eine Änderung der Planung nicht in Betracht. Die maßgebenden Gründe für die Wahl der festgestellten Planung, etwa die Lage der Tunnelportale der B 23 neu, die Ablehnung einer Verlängerung des Tunnels bzw. der alternativen BN-Linie haben wir bereits oben bei C.4.3.2.3 und C.4.3.3.1 im Einzelnen ausführlich begründet.

#### 4.3.4.1.2 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. Insbesondere sind die Lärmwerte nicht zu messen, sondern nach den gesetzlichen Vorgaben zu berechnen.

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.

Eine Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem 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.

#### 4.3.4.1.3 Verkehrslärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose aus dem Jahr 2007 von Prof. Dr. -Ing. Kurzak, die eine Verkehrsmenge von 9.300 Kfz/24 h für die freie Strecke, von 13.600 Kfz/24 h am Kreisverkehrsanschluss im Süden in Richtung Grainau und von 12.100 Kfz/24 h in Richtung Garmisch-Partenkirchen im Prognosejahr 2020 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Der Schwerverkehrsanteil auf der B 23 neu wurde auf 4 % am Tag und 5 % in der Nacht prognostiziert. Es war dabei zulässig, von den Vorgaben der RLS-90 für den Schwerverkehrsanteil abzuweichen, da gesicherte, detaillierte Ergebnisse aus Verkehrszählungen und Verkehrsuntersuchungen vorliegen.

Einige Einwendungsführer haben bezweifelt, dass die maximale Lärmbelastung in der Verkehrslärmberechnung wiedergegeben wurde bzw. dass eine Verstärkung des Lärms durch Windrichtung, Reflexion und den starken Ausflugsverkehr mit einbezogen wurde.

Dieser Einwand ist unberechtigt. Die schalltechnische Berechnung wurde entsprechend der gesetzlichen Vorgaben gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) durchgeführt. Bemessungsgrundlage für die Lärmschutzmaßnahmen sind die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV). 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). Der Lärmschutz wird dabei nicht auf Spitzenbelastungen, sondern auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung ausgelegt (BVerwG vom 21.03.1996, DVBI 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten. Bei der Berechnung wird jeweils von ungünstigen Randbedingungen (Mitwindsituation, 3 m/s) ausgegangen. Ferner wurden bei der Lärmberechnung auftretende Reflexionen berücksichtigt.

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung die Verwendung einer lärmindernden Straßenoberfläche nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/91 vom 25.04.1991 vorgesehen, wodurch eine Lärminderung von minus 2 dB(A) erreicht wird. Dies ist in der Lärmberechnung berücksichtigt worden.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten wurden nicht fehlerhaft festgelegt, auch wenn unterstellt wird, dass sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindliche Geschwindigkeiten für die Lärmberechnung vorschreibt. Für die Knotenpunkte wurden Geschwindigkeiten zugrunde gelegt, die wegen der Sichtverhältnisse anzuordnen sein werden, bzw. wegen der Kurvenradien und -neigungen nicht überschritten werden können. Im Übrigen hat der Vorhabensträger für die Berechnungen an den durchgehenden Strecken grundsätzlich die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesetzt (100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw). Würde man im Planfeststellungsbeschluss Geschwindigkeitsbeschränkungen anordnen, müssten diese bei der Lärmberechnung berücksichtigt werden. Die Berechnung mit den

zulässigen Höchstgeschwindigkeiten führt dagegen zu Ergebnissen, die zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite liegen.

Auch die Forderung nach Berücksichtigung eines Summenpegels für den Bau der B 23 neu und dem eventuellen Anschluss eines zukünftigen Gewerbegebietes des Marktes Garmisch-Partenkirchen bei der Lärmberechnung lehnen wir ab. Lärm aus einem zukünftigen Gewerbegebiet am sog. „Schuster-Woldan-Grundstück“, für das keine konkrete Planung des Marktes Garmisch-Partenkirchen besteht, kann schon mangels ausreichend verfestigter Planung nicht berücksichtigt werden. Zudem sind für die Berechnung der Lärmschutzansprüche gem. der 16. BImSchV grundsätzlich keine Summenpegel mit anderen Straßen zu bilden. Eine Summation der Lärmbelastung sieht die 16. BImSchV nicht vor. Jedoch können gem. der Rechtsprechung des BVerwG die Summenpegel aus mehreren Verkehrswegen dann nicht völlig unberücksichtigt bleiben, wenn sie zu einer Gesundheitsgefährdung führen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl. 1996, S. 916). Bei den festgestellten Mittelungspegeln bei den Anwesen in Grainau wird nicht die Grenze überschritten, bei welcher ohne weiteres davon ausgegangen werden muss, dass von da ab mit Gesundheitsschäden gerechnet werden müsste. Abgesehen davon ist nach unserer Auffassung der Anwendungsbereich der Rechtsprechung zum Summenpegel nicht eröffnet, weil hinsichtlich der betroffenen Immissionsorte in Grainau bereits aus §§ 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV Anspruch auf Lärmvorsorge in Form von passivem Lärmschutz besteht. Gesundheitsgefährdungen sind deshalb in den zum Wohnen bestimmten Räumen auszuschließen.

Zudem sind Konflikte die durch eine andere, zeitlich spätere Bauleitplanung des Marktes Garmisch-Partenkirchen für das sog. „Schuster-Woldan-Grundstück“ hinsichtlich Lärmimmissionen aufgeworfen werden, auch in dieser Bauleitplanung, die ohnehin noch nicht hinreichend konkretisiert ist, für die Betroffenen zu lösen. Diese Konflikte werden nicht durch das hier planfestgestellte Straßenbauvorhaben aufgeworfen und müssen daher auch nicht innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens gelöst werden. Damit liegt auch kein Verstoß gegen den planerischen Grundsatz der Konfliktbewältigung vor.

Es ist auch nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger für Erholungsflächen in der Nähe der B 23 neu keine speziellen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat, weil die zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen heranzuziehende 16. BImSchV für solche Flächen keine einzuhaltenden Grenzwerte vorschreibt. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, auf welcher die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich, um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, welcher gelegentlich Flächen zur Erholung z. B. zum Wandern, aufsucht, ist nicht bestimmt genug, um unter den Begriff „Nachbarschaft“ zu fallen. Es ist zudem nicht davon auszugehen, dass die Erholungsnutzung im vom Straßenbauvorhaben betroffenen Gebiet deswegen unmöglich gemacht wird.

#### 4.3.4.1.4 Ergebnis

In die Immissionsbeurteilung gehen nur die oberirdisch verlaufenden Teile des Vorhabens ein, da von dem im Tunnel geführten Verlauf der B 23 keine an der Oberfläche wahrnehmbaren Schallemissionen ausgehen. Die Berechnung der Schallimmissionen führt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nördlich des Kramertunnels im Nordwesten der Siedlung Weidlegaben an drei Gebäuden und am Gut Schwaigwang an der Gemeindeverbindungsstraße nach Burgrain sowie im südlichen Abschnitt in Grainau an sieben Gebäuden überschritten werden. Ansonsten entstehen entlang der neuen B 23 keine Grenzwertüberschreitungen.

Im Norden werden in der Weidlegrabensiedlung an drei Gebäuden (Immissionsorte N 001, N 025, N 026, vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2 Bl. 1) die Lärmgrenzwerte überschritten. Diese Gebäude weisen allerdings im Prognosefall niedrigere Immissionswerte auf als im Bestand (Prognose 2020), werden also durch den Neubau der B 23 mit Kramertunnel geringfügig entlastet. Dennoch werden an den Anwesen weiterhin teilweise die Grenzwerte von 59 dB(A) am Tag um bis zu 3,7 dB(A) und der Nachtgrenzwert von 49 dB(A) um bis zu 6,7 dB(A) überschritten. Für alle über dem Grenzwert belasteten Gebäude besteht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Alle Gebäude wurden jedoch bereits im Zuge des Neubaus der B 2/B 23 zwischen Farchant - Nord und Garmisch-Partenkirchen mit passivem Lärmschutz versehen. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind deshalb an den drei Anwesen nicht erforderlich. Bei dem an der Gemeindeverbindungsstraße gelegenen Gut Schwaigwang (Immissionsort N 102) tritt eine leichte Erhöhung des Immissionspegels in der Nacht auf. Die Erhöhung gegenüber einem prognostizierten Nichtausbau im Jahr 2020 beträgt 1,3 dB(A). Für dieses Gebäude besteht unter Berücksichtigung der Gesamtplanung der B 23 neu (unter Einschluss des bereits fertig gestellten Abschnitts) dem Grunde nach ebenfalls ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen für nur ein Gebäude, an dem zudem nur eine geringe Überschreitung des Nachtgrenzwertes auftritt, werden als unverhältnismäßig angesehen. Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, unentgeltlich Überschussmassen zur Errichtung eines Lärmschutzwalles zur Verfügung zu stellen, sofern von dem betroffenen Anlieger die rechtlichen Voraussetzungen für dessen Errichtung geschaffen werden.

Entlang der Weidlegrabensiedlung befindet sich ein bestehender Lärmschutzwall mit aufgesetzter Lärmschutzwand. Diese Lärmschutzanlage ist von den Baumaßnahmen betroffen und muss, um die Direktrampe der Anschlussstelle Garmisch/Burgrain errichten zu können, teilweise abgetragen werden. Die Lärmschutzanlage wird anschließend in geringfügig geänderter Lage entlang der Direktrampe vollständig wiedererrichtet. Mit der notwendigen, geringfügigen Verschiebung um maximal 7,0 m näher zur Siedlung hin wird der bestehende Lärmschutz für die Siedlung am Weidlegraben nicht verschlechtert. Um einen möglichst reibungslosen Verkehrsablauf zu gewährleisten, bleibt der bestehende Verlauf der B 23 möglichst lange erhalten. Die Verlegung der bestehenden Lärmschutzanlage erfolgt daher erst relativ spät mit der Straßenverlegung, da sie dem neuen Straßenverlauf (Auffahrtsrampe Richtung München) angepasst werden muss. Der Beeinträchtigungszeitraum während der Verlegung der Lärmschutzanlage ist daher relativ kurz und zumutbar. Die Baumaßnahme wird in dieser Zeit so durchgeführt, dass die Anwohner am Weidlegraben möglichst gut vor Lärmbeeinträchtigungen geschützt werden. Die bestehenden Lärmschutzwände an der Loisachbrücke bleiben vollständig erhalten. Eventuelle Baumängel der bestehenden Lärmschutzanlagen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die von Einwendungsführern in der Weidlegrabensiedlung geforderte Verlängerung der Lärmschutzwand bis zur Kläranlage ist lärmschutzrechtlich nicht erforderlich. Nach den Ergebnissen der Lärmberechnung sind mangels einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen für die übrigen Anlieger der Siedlung "Am Weidlegraben erforderlich. Die Schalltechnische Berechnung wurde mit den Verkehrszahlen der Prognoseverkehrsbelastung für 2020 erstellt und berücksichtigt damit die absehbare Verkehrsentwicklung. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die Methodik und Ergebnisse der Lärmberechnung nicht beanstandet. Sofern von den betroffenen Anliegern oder dem Markt Garmisch-Partenkirchen die rechtlichen Voraussetzungen für eine Verlängerung des Lärmschutzwalles geschaffen werden können, hat der Vorhabensträger im Verfahren freiwillig angeboten, dafür unentgeltlich Überschussmassen zur Verfügung zu stellen.

Im Süden des Kramertunnels liegen entlang der neuen B 23 bis zum Kreisverkehr am Bauende keine Grenzwertüberschreitungen vor. Der Portalbereich im Süden des Kramertunnels liegt in einem Einschnitt. Kurz nach diesem Einschnitt überquert die B 23 neu die Maximilianstraße auf einer Brücke. Ungefähr 30 m nach der Brücke verläuft die Straße wieder in einem etwa 5,0 – 6,0 m tiefen Einschnitt (gemessen an der Talseite). Nach diesem Einschnitt verläuft die Trasse für etwa 140 m in offener Dammlage. Der Rest der Strecke der B 23 neu bis zum Kreisverkehrsplatz bei Grainau verläuft hinter einem etwa 6,0 m hohen Schutzwall (Seitenablagerung von Überschussmassen). Einschnitte und Dämme wirken stark abschirmend. Die Erfahrung an anderen ähnlich gestalteten Verkehrsbauwerken zeigt, dass solche kurze offene Strecken zwischen hoch abschirmenden Geländekanten oder Bauwerken sehr stark störend wirken. Um diese Belastungssituation zu minimieren, werden links und rechts der Brücke über die Straße zur Maximilianshöhe 3,0 m hohe Lärmschutzwände errichtet, welche bis in die Einschnittsbereiche einbinden. Weiter wird talseitig der B 23 neu, zwischen Einschnitt und Damm eine Lärmschutzwand errichtet, um auch diese Situation lärmtechnisch zu verbessern.

Damit werden auch bei allen Anwesen in der Breitenau (Äußerer Maximilianstraße, Am Gschwend und Ackerlebrandstraße, Kindergarten Breitenau und Tierheim) die gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten und größtenteils sogar weit unterschritten. Der Vorhabensträger musste für die Anwesen in der Äußerer Maximilianstraße allerdings keine Lärmberechnungen durchführen, da bereits bei den näher zur neuen Straße liegenden Gebäuden die Grenzwerte nach der Lärmberechnung weit unterschritten werden. In der Lärmberechnung wurde ein Mittelungspegel berechnet, bei dem auch Inversionswetterlagen berücksichtigt werden.

Die Lärmberechnung mit der Verkehrsprognose 2020 hat für die US-Wohnsiedlung „Am Herrgottschorfen“ der US-Stationierungstreitkräfte ergeben, dass diese ebenfalls deutlich unter den Grenzwerten der 16. BImSchV liegen. Der geplante Schutzwall zur Ablagerung von Überschussmassen (Bau-km 4+720 - Bau-km 5+564) dient primär als Sicherheitswall und als Seitenablagerung zur Unterbringung von Überschussmassen aus dem Tunnelbau. Die mit den US-Behörden aus Sicherheitsgründen vereinbarte Höhe von mindestens 6,0 m über der Gradienten der Straße wird eingehalten. Selbst eine Verdoppelung des prognostizierten Verkehrs würde nicht zu einer Überschreitung von Immissionsgrenzwerten führen.

Südlich des Kreisverkehrsplatzes bei Grainau sind nach der Lärmberechnung sieben Gebäude über dem maßgebenden Grenzwert von 49 dB(A) in der Nacht belastet. Bei fünf dieser Gebäude wird auch der Grenzwert von 59 dB(A) am Tag überschritten. Die Grenzwerte werden danach am Tag um bis zu 3,7 dB(A) und in der Nacht teilweise um bis zu 6,9 dB(A) überschritten. In den Obergeschossen tritt allerdings auch durch die größere Entfernung der B 23 neu im Vergleich zum Bestand tendenziell eine teilweise Verbesserung der Lärmbelastung auf. Ungefähr drei Viertel dieser Objekte werden jedoch im Erdgeschoss zusätzlich belastet (ein Gebäude auch im Obergeschoss). Dies liegt daran, dass die Erdgeschosse im Bestand durch die den Gebäuden vorgelagerte Geländekante geschützt sind. Diese Schutzwirkung wird zukünftig durch die größere Entfernung der B 23 neu von der Hangkante und damit einem niedrigeren Sichtwinkel von den Gebäuden zur Straße entfallen.

Es ist auch hier durch den Vorhabensträger nach § 41 Abs 1 BImSchG sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, wobei prinzipiell ein Anspruch auf Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen besteht. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht allerdings unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutz-

zweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR). Es sind sämtliche öffentlichen und privaten Belange, die einen Einfluss auf das Maß des aktiven Lärmschutzes haben, bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung zu berücksichtigen. Der Vorhabensträger ist damit angehalten, mit planerischen Mitteln bei einer wertenden Betrachtungsweise der Gesamtumstände eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt. Dies hat zur Folge, dass Abschlüsse gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte der Verhältnismäßigkeitsprüfung gerechtfertigt sein können.

Ausgehend von den für die betroffenen Immissionsorten ohne Lärmschutzmaßnahmen ermittelten Beurteilungspegeln hat der Vorhabensträger geprüft, welche aktiven Lärmschutzmaßnahmen für einen Vollschutz erforderlich gewesen wären. Dem grundsätzlichen Vorrang aktiver vor passiven Lärmschutzmaßnahmen ist ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlichen Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt. Im südlichen Abschnitt in Grainau hat der Vorhabensträger als aktiven Lärmschutz die Errichtung einer Lärmschutzwand zum Schutz dieser sieben Gebäude (Immissionsorte S 201, S 202, S 203, S 204, S 205, S 206, S 207, S 208, vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2 Bl. 2) geprüft.

Von den sieben betroffenen Gebäuden wären nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers aber wegen der besonderen Topographie, da die betroffenen Anwesen auf einer Geländekante oberhalb der B 23 stehen, für einen Vollschutz aller Objekte ca. 4,0 - 5,0 m hohe und rund 400 m lange Lärmschutzwände im empfindlichen Bereich der Loisachquerungen erforderlich. Bei einer Lärmschutzwand mit geringerer Höhe von 4,0 m könnten lediglich vier Anwesen so geschützt werden, dass die Grenzwerte eingehalten würden. Die dafür erforderliche Lärmschutzwand würde ebenfalls sehr hohe Baukosten von mindestens 480.000 € zuzüglich rund 50.000 € für aufwändigere Brückenkonstruktionen und weitere laufende Unterhaltungskosten verursachen. Es würde aber trotz dieses besonders kostenaufwendigen aktiven Lärmschutzes weiterhin bei drei Gebäuden in den Obergeschossen zu Überschreitungen der Grenzwerte von bis zu 3 dB(A) in der Nacht kommen und daher zusätzliche Aufwendungen für passiven Lärmschutz erforderlich machen. Zudem würde dadurch ein nicht hinzunehmender massiver Eingriff in das Landschaftsbild in diesem empfindlichen Bereich entstehen. Nach der Maßgabe der landesplanerischen Beurteilung vom 26.07.2007 ist der Kreisverkehr mit den Brückenbauwerken am Anschluss Garmisch/Grainau so zu gestalten, dass die Beeinträchtigungen für den Naturraum Loisachau und das Landschaftsbild so weit wie möglich reduziert werden. Die Errichtung von Lärmschutzwänden auf den Brücken würde gegen diese Maßgabe verstoßen. Auch durch den Einbau transparenter Lärmschutzwände können die Beeinträchtigungen nur bedingt reduziert werden. Zum einen wären schwere Stützkonstruktionen für die transparenten Elemente erforderlich, die u. a. auch wegen ihrer durch die Linienführung bedingten schrägwinkeligen Anordnung eine deutliche Barriere darstellen würden. Zum anderen müssten die transparenten Flächen zum Schutz anfliegender Vögel auf ganzer Fläche sichtbar sein. Zusammen mit der Brückenkonstruktion würde sich damit eine 6,0 - 7,0 m hohe, relativ undurchsichtige Barriere ergeben, die die Loisachau zweimal kreuzt.

Der Vorhabensträger hat ferner im Bereich der Anwesen in Grainau die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der B 23 alt am Hangfuß überprüft. Aufgrund der Geländesituation wäre eine solche Lärmschutzmaßnahme aber für die ca. 10,0 m höher und damit weit oberhalb der Lärmschutzwand gelegenen Anwesen weitgehend wirkungslos und wird aus diesem Grund abgelehnt. Die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Hangkante wurde ebenfalls überprüft. Um hier einen Vollschutz für alle Gebäude zu erzielen müsste die Höhe der Lärmschutzwand 4,0 m bis 6,5 m betra-



gen. Dies kommt aber ebenfalls nicht in Betracht, weil die Errichtung einer Lärmschutzwand im Hangbereich der Anwesen mit massiven Eingriffen in den bewachsenen Hang, dessen Bewuchs auch gleichzeitig als Sichtschutz für die Anwesen dient, verbunden ist und die Lärmschutzwand außerdem teilweise private Flächen im Außenwohnbereich in Anspruch nehmen müsste.

Es ist nicht anzuzweifeln, dass bei der Entscheidung zwischen Lärmschutzvarianten und damit bei der Frage nach der Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes, neben der Anzahl der vor Verkehrslärm zu schützenden Wohnhäuser und Personen in Grainau auch Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben dürfen, sofern ein offensichtliches Kostenmißverhältnis im Vergleich zum Gewinn für den Lärmschutz besteht.

Wir halten die Errichtung einer Lärmschutzwand in diesem Bereich angesichts ihrer Kosten, ihres beschränkten Nutzens nach § 41 Abs. 2 BImSchG und den erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild für unverhältnismäßig. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in einigen betroffenen Gebäuden eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Der Vorhabensträger hat aus unserer Sicht diesbezüglich alle weiteren möglichen und effektiven Lärmschutzkonzepte auf ihren Nutzen für den Lärmschutz und die sich daraus ergebenden Kosten und Betroffenheiten anderer Belange überprüft. Der Verzicht auf andere oder weitere Lärmschutzmaßnahmen entspricht insofern den gesetzlichen Vorgaben. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen uns plausibel und sind nicht zu beanstanden.

Insgesamt betrachtet, ist die Entscheidung des Vorhabensträgers für eine Kombination aus aktiven (Lärmschutzwände bzw. Lärmschutz-Wall-Wandkombinationen) und passiven Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung im Hinblick auf § 41 Abs. 2 BImSchG sachgerecht. Dort aber, wo infolge des Ausbaus die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und aktiver Lärmschutz nicht möglich ist oder wegen Vorliegens eines offensichtlichen Missverhältnisses zwischen den Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes oder zwischen Kosten und Nutzen (vgl. Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR) nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht vertretbar erscheint, haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97". Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die berechtigten Anwesen sind in Auflage A.3.5.5 dieses Beschlusses und in der Unterlage 11 aufgeführt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer werden die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Soweit Außenwohnbereiche künftig nicht ausreichend durch aktiven Lärmschutz geschützt werden können, ist unter A.3.5.6 dieses Beschlusses unter den dort genannten Voraussetzungen ein Entschädigungsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG vorgesehen.

Mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen in Kombination mit der Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages werden die gesetzlichen Maßgaben der Lärmvorsorge erfüllt. Die vom Vorhabensträger den geplanten Lärmschutzmaßnahmen zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden nicht vorgebracht. Ansprüche von Einwendungsführern auf Anordnung weiterer aktiver und/oder passiver Lärmschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen, da keine Rechtsgrundlage ersichtlich ist. Sofern die entsprechenden Grundstücksflächen entlang der neuen Straße freiwillig und unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, hat sich der Vorhabensträger bereit erklärt, bei den Erdarbeiten anfallende Überschussmassen unentgeltlich für die Schüttung von Lärmschutzwällen zur Verfügung zu stellen. Da es sich um eine freiwillige Leistung des Vorhabensträgers handeln würde, die im Rahmen der Planfeststellung nicht regelungsfähig ist, besteht keine Rechtsgrundlage, die für den Lärmschutzwall erforderlichen Flächen notfalls zwangsweise in Anspruch zu nehmen. Detailprobleme, die im Zusammenhang mit solchen freiwilligen Lärmschutzanlagen entstehen (z. B. Verschattung, Unterhaltung des Walls, Naturschutz), sind grundsätzlich außerhalb der Planfeststellung mit den betroffenen zuständigen Fachbehörden und Privaten zu regeln.

#### 4.3.4.2 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).

Grundsätzlich existieren normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend zu beachten sind, hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche und nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe. Die auf der Grundlage von § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende novellierte 22. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen daher nicht unmittelbar. In dieser Richtlinie wurden die aufgrund der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) beschlossenen Tochterrichtlinien 1999/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und 2000/69/EG vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft in deutsches Recht umgesetzt. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die in der 22. BImSchV und 33. BImSchV festgelegten Grenzwerte werden deshalb neben der TA-Luft zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Ob dafür Auflagen nach Art. 74 Abs. 2

Satz 2 BayVwVfG gegen den Vorhabensträger einer Straßenbaumaßnahme erforderlich und zielführend sind, muss im Fall der Grenzwertüberschreitung der nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen im Einzelfall gesondert geprüft werden. Die 22. BImSchV selbst sieht als Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen nach § 47 Abs. 1 BImSchG durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden vor. Dort werden dann die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt, welche nach § 47 Abs. 4 BImSchG entsprechend dem Verursacheranteil verhältnismäßig gegen alle Emittenten zu richten sind. Zudem steht im Planfeststellungsverfahren im Vergleich zur Luftreinhalteplanung auch kein breites Spektrum an vorhabensunabhängigen Maßnahmen (z. B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen, Auflagen für emittierende Anlagen, Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können, zur Verfügung. Diese Aufgabe richtet sich damit nicht unmittelbar an die Straßenbaubehörden, sondern in Bayern an das zuständige Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Art. 8 BayImSchG). Die endgültige Konfliktlösung kann also auch in der Verlagerung in ein nachfolgendes spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren bestehen, wenn dort die Durchführung der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen durch die hierfür zuständige Behörde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens sichergestellt werden kann.

Die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Bau des Kramertunnels dient u. a. auch dem Ziel, die Schadstoffbelastung im Innenstadtgebiet von Garmisch-Partenkirchen zu verbessern, insbesondere durch Verminderung der Staus. 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 nach der lufthygienischen Untersuchung vom 27.03.2007 von ILF Beratende Ingenieure nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat diese Einschätzung hinsichtlich der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen im Anhörungsverfahren bestätigt.

Wir halten das vorgesehene Konzept der Lüftung im Kramertunnel für sachgerecht. Für die Frischluftansaugung und für das Ausblasen der Abluft ist am Schachtkopf eine obertägige Lüfterstation bestehend aus einem Zuluftbauwerk und einem Abluftkamin erforderlich. Da das planfestgestellte Bauvorhaben keine erheblichen Gesundheitsgefahren durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe verursacht, können wir dem Vorhabensträger auch nicht weitere Schutzmaßnahmen auferlegen. Insbesondere wird eine unverhältnismäßig kostenintensive Fortführung des Tunnels im südlichen Abschnitt zur weiteren Reduzierung der Luftschadstoffe zurückgewiesen.

Im Laufe des Anhörungsverfahrens wurde von Einwendungsführern der Einbau einer Abluftfilteranlage im Abluftkamin zum größtmöglichen Schutz der Bevölkerung und des Wander- und Erholungsgebiets vor Luftschadstoffen gefordert. Wir sehen das Lüftungskonzept des Vorhabensträgers hingegen als die ausreichende und geeignete Lösung an. Für den Kramertunnel wurden im Zuge der Lufthygienischen Untersuchung mögliche Auswirkungen der Zusatzbelastungen der Portale und des Lüfterbauwerks auf die angrenzenden bewohnten Gebiete und auf das FFH-Gebiet untersucht. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass es zu keiner Grenzwertüberschreitung kommen wird. Der gewählte Standort des Lüfterbauwerkes ergab keine erheblichen Auswirkungen auf Mensch, Tier und Pflanzen (vgl. Lufthygienische Untersuchung vom 27.03.2007). Durch die Wahl der Lüftungssystems, das eine zentrale Entlüftung des Tunnels über ein Lüfterbauwerk und keine Entlüftung über die Portale vorsieht, sowie durch die Wahl des Lüfterstandortes, das abseits von Bebauungsgebieten und auch relativ weit entfernt vom Wander- und Erholungsgebiet liegt, wird bereits eine mögliche Beeinträchtigung minimiert. Der Einbau zusätzlicher Fil-

teranlagen ist daher nicht erforderlich, zumal der Schwerverkehrsanteil niedrig ist. Auch vom Bayerischen Landesamt für Umwelt wurden folglich keine weiteren Maßnahmen gefordert. Zudem ist durch Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik, insbesondere durch den Einbau von Dieselrußfiltern, eine generelle Abnahme der Abgas- und Feinstaubbelastungen zu erwarten. Verschiedene Filtertechniken befinden sich derzeit noch in der Forschungsphase. Die Technik von Filteranlagen ist aber noch nicht ausgereift und bringt keine gesicherten Nachweise über eine erhebliche Reduzierung des Schadstoffausstoßes. Luftreinigungsanlagen sind noch nicht Stand der Technik im Straßenbau, daher gibt es für ihren Einbau keine gesetzliche Verpflichtung. Der Vorhabensträger hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass bei Bedarf ein nachträglicher Einbau von Filtertechniken grundsätzlich möglich wäre.

#### 4.3.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage kann nach BBodSchG zugelassen werden. Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist - jedenfalls außerhalb eines 10 m breiten Streifens vom Fahrbahnrand - nicht zu besorgen.

#### 4.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 4.3.5.1 Vorbemerkung

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Textteil 12.1 der Planunterlagen beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Ein vorrangiges Recht auf Natur- und Landschaftsschutz lässt sich dagegen nicht aus dem Grundgesetz (Art. 20a GG) und auch nicht aus der Bayerischen Verfassung (Art. 3 Abs. 2 und Art. 141 BV) ableiten.

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 vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind ebenfalls 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.

#### 4.3.5.2 Verbote/Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Planfeststellungsbehörde lässt aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen die Ausnahme vom Verbot des Art. 13d BayNatSchG für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen Biotope zu. Das gilt auch für die Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. gemäß Art. 13e BayNatSchG. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Nach der zum 01.08.2005 in Kraft getretenen Änderung des BayNatSchG ist durch die Verweisung in Art. 13e Abs. 3 BayNatSchG klargestellt, dass die Entscheidung über die Ausnahme von den Verboten des Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG nicht anders zu behandeln ist, als die Ausnahme von den Verboten des Art. 13d BayNatSchG. Sie ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst. Ein gesonderter Ausspruch im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses ist daher nicht mehr erforderlich.

Das Bauvorhaben beeinträchtigt das durch Rechtsverordnung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 19.06.1986 festgesetzte Naturschutzgebiet „Ammergebirge. Dabei entspricht die Naturschutzgebietsabgrenzung der FFH -Gebietsabgrenzung (DE8330301 „Ammergebirge). Somit ergibt sich eine direkte Inanspruchnahme von Flächen im Naturschutzgebiet entsprechend der des FFH-Gebietes, also im Bereich des Nordportals und im Bereich des Belüftungsbauwerks mit Zufahrtsweg. Auch die mittelbaren Beeinträchtigungen entsprechen den diesbezüglichen Feststellungen zum FFH-Gebiet. Gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 der Naturschutzgebietsverordnung in Verbindung mit Art. 49 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG kann im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses eine Befreiung von den Verboten nach § 4 der Naturschutzgebietsverordnung erteilt werden. Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten als die naturschutzrechtlichen Anforderungen an den Erhalt des geschützten Gebietes. Dies ergibt sich aus den Darstellungen zur Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.4.2). Aufgrund der im Verhältnis zur Gesamtgröße des Naturschutzgebiets nur sehr kleinflächigen Inanspruchnahme, den geringfügigen mittelbaren Beeinträchtigungen und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen steht das Bauvorhaben dem Schutzzweck des Naturschutzgebiets nicht entgegen.

Der Bau der B 23 neu beeinträchtigt ferner das Landschaftsschutzgebiet „Loisachtal zwischen Schmölz und Griesen“ (Verordnung des Landkreises Garmisch-Partenkirchen zum Schutz von Landschaftsteilen im südlichen Teil des Landkreises Garmisch-Partenkirchen vom 20.07.1976). Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs-, Schutz-, und Kompensationsmaßnahmen kann gemäß § 6 Abs. 1 Buchst. a der Landschaftsschutzgebietsverordnung in Verbindung mit Art. 49 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses eine Befreiung von den Verboten nach § 3 der Landschaftsschutzgebietsverordnung erteilt werden, wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls sie erfordern. Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Be-

lange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten als die naturschutzrechtlichen Anforderungen an dem Erhalt des geschützten Gebietes. Dies ergibt sich wiederum aus den Darstellungen zur Erforderlichkeit der Baumaßnahme und der Abwägung der Planungsvarianten (C.4.2, C.4.3.2). Maßgeblich in die Abwägung miteingeflossen ist die Tatsache, dass die mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft angemessen kompensiert werden können.

Wie bereits oben bei C.3 ausführlich begründet, werden die in das Netz Natura 2000 aufgenommenen europäischen Schutzgebiete DE 8330-471 „Ammergebirge mit Kienberg und Schwarzenberg sowie Falkenstein“ (Vogelschutzgebiet) und DE8330301 „Ammergebirge“ (FFH-Gebiet) in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen durch die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel nicht erheblich beeinträchtigt. Eine Entscheidung nach Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich im Ergebnis für die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel ebenfalls nicht als rechtliches Hindernis. Nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG wird in diesem Planfeststellungsbeschluss von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG und der Art. 12, 13 FFH-RL und Art. 5 V-RL für die nach Anhang IV der FFH-RL geschützten Tier- und Pflanzenarten bzw. nach der V-RL geschützten europäischen Vogelarten, die durch das planfestgestellte Vorhaben beeinträchtigt werden, im Rahmen der Konzentrationswirkung aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen eine Befreiung erteilt. Auf die speziellen Ausführungen zum Artenschutz unter C.4.3.5.4 wird verwiesen.

#### 4.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 4.3.5.3.1 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 durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren 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 wildlebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Sofern eine Art nach Anhang IV der Richtlinie 92/43 EWG betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Populationen der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein. Ist der Eingriff weder ausgleichbar noch in sonstiger Weise kompensierbar und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, kann vom Verursacher eine Ersatzzahlung verlangt werden (Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG).

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 beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend (Art. 6 Abs. 4 BayNatSchG).

#### 4.3.5.3.2 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. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs- (M1 - M15), Vermeidungs- (V1 - V4) und Gestaltungsmaßnahmen (G1 - G12) sowie Schutzmaßnahmen (S1) während der Bauzeit. Die Durchführung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ist insbesondere in den naturschutzfachlich wertvollsten Bereichen an der Loissach und im Umfeld der Offenlandlebensräume trockener und feuchter Ausprägung von großer Bedeutung. Die Baumaßnahme wird in sensiblen Bereichen bestandsorientiert durchgeführt und angrenzende Biotopstrukturen werden bestmöglich geschützt. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung können durch Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenbegleitflächen minimiert werden. Es wird insofern auf die Ausführungen in diesem Beschluss (C.2.1.6) und die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht und den Textteil und die Lagepläne zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 1, 12.1, 12.3 Bl. 1-7) verwiesen.

#### 4.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel verursacht durch den Bau des Straßenkörpers und der Parallelwege, der Anschlussstellen, des Lüfterbauwerkes, der Uferverlegungen und der Brückenbauwerke bau-, anlage- und betriebsbedingte erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes und stellt trotz Berücksichtigung der oben aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung gem. Art. 6 BayNatSchG einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Im Untersuchungsgebiet werden durch das Vorhaben ca. 17,0 ha Flächen neu in Anspruch genommen (ohne Tunnel in bergmännischer Bauweise). 5,3 ha des Flächenbedarfes waren schon zuvor Straßenflächen einschließlich ihrer Nebenflächen.

Die Baumaßnahme betrifft Lebensräume von zum Teil hoher und sehr hoher ökologischer Bedeutung, trotz der Vermeidung von großflächigen Eingriffen in wertvolle Lebensräume aufgrund des Tunnelbaus auf einer Länge von 3.600 m. Sie wird teilweise in Schutzgebieten nach Art. 7 sowie Art. 13b und 13c BayNatSchG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 FFH-RL realisiert (Naturschutzgebiet sowie FFH- und SPA-Gebiet, Landschaftsschutzgebiet). Betroffen sind ferner gesetzlich geschützte Biotope nach Art. 13d BayNatSchG (z. T. durch die Bayerische Alpenbiotopkartierung erfasst) und Lebensräume von besonders oder streng geschützten Pflanzen- und Tierarten im Sinne von § 10 Abs. 2 Nr. 10 bzw. 11 BNatSchG.

Wie in den Unterlagen 12.1 und 12.2 Bl.1 und Bl. 2 textlich und planerisch dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen (K 1 - K 12, KV) für die Arten- und Biotopausstattung, des landschaftlichen Funktionsgefüges, der Naturgüter Boden, Wasser, Luft/Klima und Landschaft und Erholung, die sich auf den Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt auswirken:

Konfliktbereich K1: Flr. Nr. 1196, 900 m nordöstlich der Baumaßnahme, östlich der B 23, außerhalb des Planungsgebietes

Es kommt zum Verlust einer im Jahr 2002 planfestgestellten Ausgleichsfläche (0,36 ha) aufgrund der Bereitstellung als Tauschfläche für die Firma Feueregger zur Firmenverlegung.

Konfliktbereich K2: Talbereich und Loisach, Bau-km 0+000 - 0+500 und 4+300 - 5+564

Kurzfristig wiederherstellbare Gras- und Krautfluren (0,52 ha) werden aufgrund der Uferverlegungen, der Brückenbauwerke und Anschlussrampen mit Kreisverkehr überbaut und versiegelt.

Konfliktbereich K3: Lebensraum Loisach, Bau-km 0+000 - 0+370 und am Ende der Baumaßnahme Anschlussrampe Ost Bau-km 0+000 - 0+215 und Anschlussrampe West Bau-km 0+000 - 0+100

Wertgebende Tierarten (u.a. Wasseramsel, Gebirgsstelze, Gänsesäger, Eisvogel, Bachforelle und weitere Fischarten) werden durch Beeinträchtigung ihres Lebensraumes oder durch Flächenverluste gestört. Es kommt zum Verlust von nicht wiederherstellbaren Biotopflächen (Auwald und naturnaher Flussabschnitt, 0,26 ha) und sonstiger Flächen (0,41 ha) durch Überbauung und Versiegelung und mittelbarer Beeinträchtigung der Loisach. Die Durchgängigkeit des Gewässers (Leitlinie von sehr hoher Bedeutung) wird gestört. Ferner entsteht ein temporärer Verlust bzw. Beeinträchtigung von Biotopen mit kurzer Entwicklungszeit und nicht wiederherstellbaren Biotopflächen (0,36 ha) durch den Arbeitsbereich.

Konfliktbereich K4: Feucht-, Trocken- und Waldflächen am Hangfuß an der Naturraumgrenze zwischen den Naturräumen „Kramerspitz“ und „Loisachtal“, Bau-km 0+000 - 0+500 und 4+300 - 4+850 sowie im Bereich der Anschlussrampen am Ende der Baumaßnahme

Mittel- bis langfristig wiederherstellbare Gehölzflächen (1,03 ha) werden dauerhaft überbaut oder versiegelt. Es kommt zudem zu einem temporären Verlust durch den Arbeitsbereich und temporärer baubedingter Überbauung und Versiegelung von Gehölzflächen (0,26 ha) und den Verlust von 7 Einzelbäumen.

Konfliktbereich K5: Talbereich und die Loisach, entlang der gesamten offenen Bauweise, insbesondere im Bereich der Loisachquerungen, der Tunnelportale, des Lüfterbauwerkes und auf Höhe des Bau-km 4+600

Das Landschaftsbild wird durch das Straßenbauwerk in offener Streckenführung einschließlich der notwendigen Brückenbauwerke und des Lüfterbauwerkes sowie durch den Verlust von landschaftsbildprägenden Elementen beeinträchtigt.



Konfliktbereich K6: Bau-km 0+250 - 0+0460 sowie im Bereich der Schleifenrampe, der Direktrampe und des Kreisverkehrs am Baumaßnahmenanfang, Bau-km 4+570 - 5+500 sowie am Baumaßnahmenende im Bereich des Kreisverkehrs

Es kommt zum Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen (1,14 ha) durch Versiegelung und Überbauung.

Konfliktbereich K7: Baumaßnahmenanfang entlang der B23-alt und direkt am Nordportal, Bau-km 4+100 - 5+564 sowie am Baumaßnahmenende im Bereich des Kreisverkehrs und der Anschlussrampe West

Es werden wertgebende Fledermausarten (u.a. Braunes Langohr, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus und Zwergfledermaus) durch Überbauung und Versiegelung und mittelbarer Störungen von Jagdhabitaten beeinträchtigt sowie Leitlinien von hoher (2 Stk.) und sehr hoher Bedeutung (1 Stk.) beeinträchtigt und zerschnitten.

Konfliktbereich K8: Baumaßnahmenanfang: Entlang der B 23-alt sowie Bau-km 0+480 - 0+600, Zufahrtsstraße zum Lüfterbauwerk, Bau-km 4+100 - 5+564 und Kreisverkehr sowie am Baumaßnahmenende Anschlussrampe West Bau-km 0+090 -0+202 u. Anschlussrampe Ost Bau-km 0+025 - 0+200

Es gehen forstwirtschaftliche Nutzflächen (5,6 ha), die teilweise Lebensraum für wertgebende Tierarten bilden, durch Versiegelung/Überbauung und für die Arbeitsbereiche/Baueinrichtungsflächen verloren.

Konfliktbereich K9: Am Baumaßnahmenanfang entlang der B 23-alt, Bau-km 4+650, Bau-km 4+950 - 5+050 sowie am Baumaßnahmenende: Kreisverkehr, Anschlussrampe Ost Bau-km 0+080 - 0+215, Anschlussrampe West Bau-km 0+000 -0+202 und beim temporären Brückenbauwerk

Biotopflächen mit kurzer (magerer Altgrasbestand, artenreiche Extensivwiese, 0,12 ha) und längerer Entwicklungszeit (Allee, alter Baumbestand, naturnahe Gebüsch-/Strauchgruppe und Strauch-Baumhecke, 0,03 ha) die nicht Teil von Lebensraumkomplexen sind, werden überbaut und versiegelt und mittelbar beeinträchtigt. Biotopflächen mit längerer Entwicklungszeit (0,16 ha) werden durch den Arbeitsbereich und eine Baustraße temporär mittelbar beeinträchtigt oder gehen verloren.

Konfliktbereich K10: Vogellebensraum, Kreisverkehr am Nordportal, Bau-km 0+510 - 0+700 sowie in den umliegenden Waldflächen von Sonnenbichl bis südliche Ruine Werdenfels, Zufahrtsstraße zum Lüfterbauwerk sowie dessen Umfeld, Bau-km 4+070 - 5+564, Kreisverkehr sowie Anschlussrampe Ost Bau-km 0+000 - 0+150

Wertgebende Vogelarten (u.a. Auerhuhn, Berglaubsänger, Sperlingskauz, Dreizehenspecht, Schwarzspecht, Weißrückenspecht, Mauerläufer, Grünspecht und Grauspecht) werden durch Verlust von großflächig zusammenhängenden Waldbeständen beeinträchtigt. Es werden nicht wiederherstellbare Biotopflächen (basenreicher Kiefernwald, 0,72 ha), solche mit kurzer (magerer Altgrasbestand, artenreiche Extensivwiese, Block- u. Geröllhalde, Schuttflur, 0,5 ha) und längerer Entwicklungszeit (Waldmeister-Buchenwald, Feuchtgebüsch, basenreicher Magerrasen, 0,24 ha) und sonstige Flächen (2,43 ha) überbaut und versiegelt. Es kommt zum Verlust von Lebensraum durch mittelbare Beeinträchtigung und Beeinträchtigung des Lebensraumes durch Verlärmung. Biotopflächen mit kurzer (0,01 ha) und längerer Entwicklungszeit (0,53 ha) und sonstige Flächen (0,18 ha), die Bestandteil des Lebensraumes sind, werden durch den Arbeitsbereich und eine Baustraße temporär mittelbar beeinträchtigt oder gehen verloren.

Konfliktbereich K11: Lebensraum Offenlandstandorte trockener Ausprägung (größtenteils auch Bestandteil des abgegrenzten Vogel-Lebensraumes), Zufahrtsstraße zum Lüfterbauwerk sowie dessen Umfeld, Bau-km 4+040 - 4+700, Bau-km 5+220 - 5+380 sowie Anschlussrampe Ost Bau-km 0+090 - 0+170

Wertgebende Tier- u. Pflanzenarten (u.a. Graubindiger Mohrenfalter, Silberbläuling, Perlgrasfalter, Feldgrille, Baumpieper, Mücken-Händelwurz, Geflecktes Knabenkraut, Silberdistel, Ästige Grasllilie und Gelbe Spargelerbse) verlieren ihren Lebensraum oder werden darin beeinträchtigt. Es werden nicht wiederherstellbare Biotopflächen (natürliche und naturnahe Kalkfelsen, basenreicher Kiefernwald, 0,72 ha), solche mit kurzer (magerer Altgrasbestand, artenreiche Extensivwiese, Block- u. Geröllhalde, Schuttflur, 0,51 ha) und längerer Entwicklungszeit (naturnahe Gebüsch- und Strauchgruppe, basenreicher Magerrasen, wärmeliebendes Gebüsch ohne Arten, Kalkmagerrasen, 0,07 ha) und sonstige Flächen (0,27 ha), die Bestandteil des Lebensraumes sind, überbaut und versiegelt. Die Lebensraumflächen werden mittelbar beeinträchtigt. Nicht wiederherstellbare Biotopflächen (0,44 ha) oder solche mit kurzer (0,12 ha) und längerer Entwicklungszeit (0,08 ha) und sonstige Flächen (0,04 ha), die Bestandteil des Lebensraumes sind, werden durch den Arbeitsbereich und die Baustelleneinrichtungsfächen temporär mittelbar beeinträchtigt oder gehen verloren. Es geht zudem eine Austauschbeziehung von mittlerer Bedeutung dauerhaft und eine von hoher Bedeutung temporär verloren. Es kommt zum Verlust von Flächen am Ende einer Leitlinie von sehr hoher Bedeutung (Durerlaine) und der baubedingten temporären Beeinträchtigung dieser Leitlinie.

Konfliktbereich K12: Lebensräume Offenlandstandorte feuchter Ausprägung, Bau-km 4+670 bis 5+300

Wertgebende Tier- u. Pflanzenarten (u.a. Bergeidechse, Sumpfrashüpfer, Sumpfschrecke, Grasfrosch, Rostrot Kopfried, Schwalbenwurz-Enzian, Breitblättriges Knabenkraut, Sumpf-Stendelwurz u. Saum-Segge) verlieren ihren Lebensraum oder werden darin beeinträchtigt. Es werden nicht wiederherstellbare Biotopflächen (Sumpfwald, 0,08 ha), solche mit kurzer (Landröhricht, 0,01 ha) und längerer Entwicklungszeit (Feuchtgebüsch, seggen- und binsenreiche Nasswiese, Pfeifengraswiese auf kalkreiche Boden, 1,08 ha) und sonstige Flächen (0,82 ha), die Bestandteil des Lebensraumes sind, überbaut und versiegelt. Lebensraumflächen werden mittelbar beeinträchtigt oder gehen durch Isolation verloren. Nicht wiederherstellbare Biotopflächen (0,03 ha) oder solche mit längerer Entwicklungszeit (0,08 ha) und sonstige Flächen (0,01 ha), die Bestandteil des Lebensraumes sind, werden durch den Arbeitsbereich temporär mittelbar beeinträchtigt oder gehen verloren. Eine Austauschbeziehung von mittlerer und eine von hoher Bedeutung gehen dauerhaft verloren.

Konfliktbereich KV (K1 - K12): Bau-km 0+000 - 0+600 und 4+040 - 5+564, sowie die dazugehörigen Anschlüsse

Es kommt im gesamten Trassenbereich zur Versiegelung (Neuversiegelung, 2,64 ha) durch die Trasse und Nebenanlagen.

Hinsichtlich der detaillierten Beschreibung der Konfliktbereiche und der durch die Straßenbaumaßnahme verursachten Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung, des landschaftlichen Funktionsgefüges, des Landschaftsbildes, der Erholungsfunktion, der Naturgüter Boden, Wasser, Klima und Luft und der Wechselbeziehungen nehmen wir Bezug auf die Darstellung der Unterlagen 12.1 und 12.2.

#### 4.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Nach Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG sind die Beeinträchtigungen vorrangig auszugleichen. Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Sofern Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich oder unverhältnismäßig sind, sind die Beeinträchtigungen in sonstiger Weise zu kompensieren, also Ersatzmaßnahmen vorzusehen. 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, die für die dort wild lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, "zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" für die Zulässigkeit des Vorhabens verlangt. Bei der Betroffenheit von Arten nach Anhang IV der FFH-RL werden strengere Voraussetzungen gefordert. 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 Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten gemeinsamen Grundsätze vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Hier kommen die Grundsätze 1 („Unmittelbare Veränderung von Biotopflächen“), 3 („Versiegelung land- bzw. forstwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen“, 4 („Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigungen“), 5 („Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope“) und 7 („Beeinträchtigung und Verlust von Lebensräumen schützenswerter Tierarten“) zur Anwendung.

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. Eine Beeinträchtigung ist nach Art. 6a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. In sonstiger Weise, also durch Ersatzmaßnahmen kompensiert ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts möglichst in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum in gleichwertiger Weise ersetzt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Der Ausgleich hat auch nach der Neuregelung der Eingriffsregelung Vorrang.

Die Beeinträchtigungen bzw. deren Ausgleichbarkeit bzw. Ersetzbarkeit ist wie folgt zu beurteilen:

Das Bauvorhaben ist in einem sehr sensiblen Gebiet von überwiegend hoher naturschutzfachlicher Bedeutung vorgesehen. Unter größtmöglicher Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen ist das Vorhaben aber als kompensierbar zu werten. Insgesamt sind für die durch das Bauvorhaben ausgelösten Eingriffe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit einem Flächebedarf von insgesamt 21,0 ha (Ausgleichsflächenbedarf 17,9 ha, Ersatzflächenbedarf 3,1 ha) er-

forderlich. Im Erläuterungsbericht der landschaftspflegerischen Begleitplanung und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlagen 12.1 und 12.3) sind die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem Flächenumfang von 27,4 ha, die Einzelheiten der Ausgleichs und Ersatzflächenberechnung sowie die jeweils zugeordneten Konfliktpunkte im Einzelnen dargestellt. Hierauf nehmen wir Bezug.

Aus den Zielen des Arten- und Biotopschutzprogrammes des Landkreises Garmisch-Partenkirchen, den übergeordneten Zielen der Landesentwicklungsprogrammes und des Regionalplans Region Oberland (17), des Flächennutzungsplanes mit integriertem Landschaftsplan des Marktes Garmisch-Partenkirchen sowie den örtlichen Gegebenheiten (vgl. Unterlage 12.1) wurde für den zu betrachtenden Landschaftsausschnitt ein landschaftliches Leitbild formuliert, das als Rahmen für die erforderlichen Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dient und folgende aufgrund der naturschutzfachlich hohen Bedeutung der Wälder, der Feuchtgebiete und der Trockenstandorte am Kramermassiv sowie der Loisach als Lebensräume für wertgebende Tier- und Pflanzenarten sind im Planungsgebiet vorrangige Ziele hat:

- Erhaltung und Entwicklung der zusammenhängenden Waldflächen unterschiedlicher Ausprägung bestehend aus Waldmeister-Buchenwäldern bzw. Hainlattich-Buchenwäldern im Wechsel mit Mischwaldforsten und lichten Weidewäldern mit eingelagerten Schneeheide-Kiefernwäldern, die geprägt sind durch die fließenden Übergänge zu eingelagerten Magerrasen und Extensivwiesen.
- Erhaltung der Durchgängigkeit der Loisach als Ausbreitungsachse für an Fließgewässer gebundene Arten.
- Sicherung und Entwicklung der Hangquellmoore, Lebensraumkomplexe aus kalkreichen Niedermooren mit kleinen naturnahen Bächen und Quellrinnalen durchzogen, kleinere Feuchtgebüsche und Übergänge zu Pfeifengrasstreuwiesen.
- Wiederherstellung einer zielartenangepassten Waldnutzung, des natürlichen Bodenreliefs und des natürlichen Wasserhaushaltes. Schutz von Boden und Wasser vor Schad- und Nährstoffeintrag.

Für ausgleichbare Eingriffe der B 23 neu in den Naturhaushalt sind die Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A3 in unmittelbarer Nähe des Bauvorhabens vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme A1 (ca. 4,3 ha):

Aufwertung von strukturreichen Lebensraumkomplexen feuchter Standorte aus Kalk-Niedermooren mit eingelagerten kleinen naturnahen Bächen, Quellen und Quellrinnalen, kleineren Feuchtgebüschen und Übergängen zu Pfeifengrasstreuwiesen durch geeignete Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen. Auf den ausgewählten Moorstandorten wird durch eine einmalige Entbuschung und regelmäßige Mahd die Biotopqualität langfristig verbessert.

- Ausgleichsmaßnahme A2 (ca. 13,2 ha):

Stärkung der Waldfunktionen in einem nadelholzdominierten Bergwaldbestand durch sukzessive Bestandsumwandlung hin zu naturnahem Berg-Mischwald mit standortheimischen Laub- und Nadelbaumarten. Nach durchgeführtem Waldumbau wird der Bestand aus der forstwirtschaftlichen Nutzung genommen, wodurch sich im Laufe der Zeit ein strukturreicher und naturnaher Lebensraum für Waldarten im Gebiet entwickeln kann. Der fachgerechte Waldumbau zur Förderung der Strukturvielfalt erfolgt in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden.

- Ausgleichsmaßnahme A3 (ca. 6,8 ha):

Durch das Auflichten werden die ehemals lichten Waldweideflächen mit Magerrasenresten wieder vernetzt und neue Flächen im Biotopverbund geschaffen. Hierdurch wird langfristig der Austausch zwischen Teilpopulationen typischer Arten (u.a. Tagfalter, Heuschrecken, etc.) verbessert und die Überlebenschancen der Populationen erhöht. Außerdem werden die Waldflächen in ihrer Erholungsfunktion durch das Freistellen von Blickachsen beidseits des Kramerplateau-Weges deutlich aufgewertet. Durch Mahd und Beweidung werden die Flächen langfristig offen gehalten und die Biotopqualität verbessert.

Alle Ausgleichsmaßnahmen haben das vorrangige Ziel, die Lebensräume wiederherzustellen, die aufgrund der Baumaßnahme durch Überbauung, Versiegelung oder mittelbare Beeinträchtigung für die Tier- und Pflanzenarten verloren gehen. Hierzu werden oben genannte Entwicklungsmaßnahmen auf den vorgesehenen Flächen durchgeführt.

Als Ersatzmaßnahme ist die Maßnahme E1 in einem Flächenumfang von ca. 3,1 ha bei Bad Kohlgrub vorgesehen:

Aufwertung einer überwiegend degradierten Niedermoor- bzw. Feuchtwiesenfläche durch Entbuschung, Umwandlung der Flächennutzung von intensiver Beweidung in eine zweischürige Mahd und den Verzicht auf den Einsatz von Düngemitteln.

Auch die Ersatzmaßnahmen sind integrierender Bestandteil der Planfeststellung und fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum möglichst ähnlich und gleichwertig gewährleisten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden. Für die Eingriffe in Feuchtstandorte ist in Ergänzung zu den herangezogenen Ausgleichsflächen eine Ersatzfläche notwendig, da entsprechend geeignete Standorte im Umfeld nicht ausreichend zur Verfügung stehen und damit nicht ausgleichbar sind. Soweit möglich, werden Niedermoor- und Feuchtstandorte in unmittelbarer Nähe zum Bauvorhaben aufgewertet und ihre Bestände durch langfristige Maßnahmen deutlich verbessert (Ausgleichsmaßnahmen A1). Als zusätzliche Fläche wird die Maßnahme E1 bei Bad Kohlgrub herangezogen, da sich die Fläche durch vergleichbare Standortbedingungen auszeichnet und ein gutes Aufwertungspotential besitzt. Die Fläche liegt ebenfalls im alpinen Raum und bietet den Vorteil, dass sich in direktem Umfeld bereits naturschutzfachlich wertvolle Lebensraumkomplexe befinden, in die sich die Ersatzmaßnahme sinnvoll einbettet. Somit bietet sich die Möglichkeit mittels der Ersatzmaßnahme das gesamte Umfeld aus naturschutzfachlicher Sicht aufzuwerten und angrenzende naturschutzfachlich hochwertige Gebiete miteinander zu verbinden.

Beeinträchtigungen von Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss werden durch Gestaltungsmaßnahmen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt minimiert und ausgeglichen. Das Landschaftsbild wird dadurch wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Der Verlust von Straßenbegleitgehölzen wird im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen durch die Pflanzung von 124 standortheimischen Bäumen I. Ordnung und entsprechenden Gehölzpflanzungen kompensiert.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 14.1 und 14.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungs-

recht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Zur rechtlichen Sicherstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen reicht es aus, die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzflächen durch Verwaltungsvereinbarung mit den betroffenen Grundeigentümern (Freistaat Bayern bzw. Bundesrepublik Deutschland) zu sichern. Eine Übertragung oder dingliche Sicherung ist in diesem Fall entbehrlich. Auf die Belange der Eigentümer wurde damit Rücksicht genommen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach Realisierung der dargestellten und beschriebenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen bzw. ersetzt werden, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Ausgleichs- und Ersatzflächenkonzept wurde hinsichtlich der Lage, des Flächenumfanges und der speziellen geplanten Maßnahmen mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, einvernehmlich abgestimmt. Die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen erfolgt gemäß Grundsatz 10 der „Grundsätze“.

#### 4.3.5.4 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel nicht als rechtliches Hindernis. Nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG (in der Fassung vom 25.03.2002) wird in diesem Planfeststellungsbeschluss soweit erforderlich von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG und der Art. 12, 13 FFH-RL und Art. 5 V-RL für die nach Anhang IV der FFH-RL Buchst. a und b bzw. nach Art. 1 der V-RL geschützten Arten eine Befreiung erteilt. In Unterlage 12.4 werden die Betroffenheiten der Arten und die Befreiungsvoraussetzungen dargestellt. Wir nehmen darauf Bezug. Die Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurden auf der Basis der Rechtslage erstellt, wie sie nach dem Urteil des EuGH vom 10.01.2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) und vor der anstehenden Änderung des BNatSchG bestanden hat. Die in Aussicht gestellte Änderung des BNatSchG ändert nichts an der Verwertbarkeit der in den Unterlagen dargestellten Untersuchungsergebnisse. Auch in Anwendung des geänderten BNatSchG können die Prüfung artenschutzrechtlicher Verbote und die ggf. notwendige Erteilung von Ausnahmen auf die Untersuchungen gestützt werden, wie wir nachfolgend unter C.4.3.5.4.8 näher erläutern.

##### 4.3.5.4.1 Nationales Artenschutzrecht

Eine Zulassung des Planvorhabens in Bezug auf die Betroffenheit von Arten, die nach Bundesrecht besonders oder streng geschützt sind, jedoch nicht in Anhang IV der FFH-RL aufgeführt sind und keine Arten des Art. 1 der V-RL darstellen, lässt sich entgegen der Ansicht des Bund Naturschutz in Bayern e. V. weiterhin auf die Legalausnahme nach § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG stützen (vgl. auch § 42 Abs. 5 Satz 5 des Entwurfs der Novelle des BNatSchG). Für alle derartigen lediglich nationalrechtlich geschützten Arten bleibt es auch nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319, siehe unten C.4.3.5.4.2) bei der Anwendung der Legalausnahme und der Einbeziehung des Artenschutzes in die Eingriffsregelung, weil insofern kein rechtlicher Konflikt mit dem Anwendungsvorrang (BVerwG vom 21.06.2006, Az. 9 A 28.05, Rn. 38) europäischen Rechts auftritt. Die Verbote des § 42 BNatSchG gelten danach u. a. nicht für den Fall, dass die Handlungen bei der Ausführung eines nach des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. des Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG i. V. m. § 19 Abs. 4 BNatSchG zugelassenen Eingriffs vorgenommen werden, soweit hierbei Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten, nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Im Rahmen der Eingriffsermittlung und der damit verbundenen

Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wurden die möglichen Beeinträchtigungen dieser besonders und streng geschützten Arten berücksichtigt. Jedenfalls geschehen die in Vollzug eines Planfeststellungsbeschlusses unvermeidbaren Beschädigungen und Beeinträchtigungen besonders geschützter Tierarten grundsätzlich nicht absichtlich, da sie wie hier eine unausweichliche Konsequenz rechtmäßigen Handelns darstellen. Die Beeinträchtigungen der nach nationalem Recht besonders geschützten Arten, die nicht auch streng geschützt sind, wurden im Rahmen der Eingriffsregelung durch die Berücksichtigung der Auswirkungen auf die jeweiligen vorgefundenen Biotoptypen in den Unterlagen 12.1 und 12.2 generalisierend erfasst. Die für diese Biotoptypen vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen dienen zugleich dem Schutz der dort betroffenen besonders geschützten Arten. Zudem wirken sich Verluste von Einzelindividuen, Einzelpaaren oder Verluste und Beeinträchtigungen von kleineren Teilflächen ihrer Habitate nicht negativ auf den Fortbestand der Vorkommen aus, zumal meist ausreichend dimensionierte Ausweichflächen in räumlicher Nähe vorhanden sind. Im Hinblick auf die nach nationalem Recht streng geschützten Arten wird zudem festgestellt, dass es zu keiner Zerstörung von unersetzbaren Biotopen dieser Arten i. S. v. Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG kommt (C.4.3.5.4.6).

#### 4.3.5.4.2 Europäisches Artenschutzrecht

Auf Arten, die unter das Schutzregime der FFH-RL oder der V-RL fallen, ist § 43 Abs. 4 Satz BNatSchG wegen Verstoßes gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht dagegen nicht anwendbar. Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) beanstandet, dass § 43 Abs. 4 BNatSchG keinen rechtlichen Rahmen vorsehe, der mit der durch Art. 16 FFH-RL eingeführten Ausnahmeregelung in Einklang stehe, weil die Vorschrift die Zulassung der Ausnahmen nicht von der Erfüllung sämtlicher Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL abhängig mache, sondern lediglich davon, dass Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten und Pflanzen besonders geschützter Arten nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Hierdurch werde - unabhängig davon, ob die Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL im Rahmen der Entscheidung nach § 19 BNatSchG tatsächlich beachtet würden - die Richtlinie jedenfalls nicht hinreichend klar und bestimmt umgesetzt (aaO, Rn. 57 – 62). Der EuGH stellte bereits in seinem Urteil vom 20. Oktober 2005 (Rs. C-6/04, Rn. 111 f.) fest, dass Artikel 16 der FFH-RL die Voraussetzungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den Artikeln 12 bis 15 Buchstaben a und b der Richtlinie abweichen dürfen, genau festlege und daher restriktiv auszulegen seien. Die Artikel 12, 13 und 16 der Richtlinie bildeten gemeinsam ein geschlossenes Schutzsystem, so dass jede mit der Richtlinie unvereinbare Ausnahme zu den Artenschutzbestimmungen sowohl die Verbote der Artikel 12 oder 13 als auch die Ausnahmebestimmung des Artikels 16 verletze. Obwohl die beiden Urteile des EuGH nur die Umsetzung der Vorschriften der FFH-RL betrafen, lassen sich die darin getroffenen Aussagen auch auf die Umsetzung des Art. 9 V-RL übertragen, da auch deren Art. 5 bis 9 ein geschlossenes Schutzsystem darstellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, 9 A 28.05, Rn. 38), dessen Anforderungen in der Regelung des § 43 Abs. 4 BNatSchG nicht vollständig zum Ausdruck kommen. Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 21. Juni 2006 (9 A 28.05, Rn. 38) daher festgestellt, dass die Ausnahmeregelung des § 43 Abs. 4 BNatSchG gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht verstößt. Sie könne aufgrund des Anwendungsvorrangs des Europäischen Rechts keine Grundlage für die Zulassung eines Bauvorhabens bieten. Dies gelte unabhängig davon, ob das europäische Prüfprogramm der Sache nach zutreffend abgearbeitet wird.

Für die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbote im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses bedeutet dies: Dort, wo das nationale Artenschutzrecht in Konflikt mit dem Europäischen Recht kommen kann, genießt das Europäische Recht Anwendungsvorrang. Für die Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie für die europäi-

schen Vogelarten kommt die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG daher nicht zur Anwendung. Für alle übrigen lediglich nationalrechtlich geschützten Arten bleibt es bei der Anwendung der Legalausnahme und der Einbeziehung des Artenschutzes in die Eingriffsregelung.

Wo die Legalausnahme nicht zur Anwendung kommen kann, mussten daher artenschutzrechtliche Befreiungen gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG geprüft werden, der insofern § 42 Abs. 1 BNatSchG ergänzt. Die Befreiung ist eine eigenständige Entscheidungsmöglichkeit der Planfeststellungsbehörde, die ihr offen steht, sofern § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG nicht eingreift (BVerwG aaO, Rn. 40). Den europarechtlichen Bestimmtheitsanforderungen, wie sie der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 formuliert hat, trägt § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG hinreichend Rechnung. Danach kann von den Verboten auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und die Art. 12, 13 und 16 FFH-RL oder die Art. 5 bis 7 und 9 V-RL nicht entgegenstehen. Durch die unmittelbare Bezugnahme auf die Verbots- und Ausnahmetatbestände des einschlägigen Gemeinschaftsrechts ist – anders als bei § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG – die vollständige Anwendung des europäischen Prüfprogramms sichergestellt.

#### 4.3.5.4.3 Befreiungserteilung nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG

##### 4.3.5.4.3.1 Die Befreiung wird für folgende in Anhang IV Buchst. a der FFH-RL aufgeführten Tierarten erteilt:

###### Säugetiere

- Braunes Langohr (*Plecotus auritus*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*)
- Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*)
- Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

###### Amphibien

- Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)
- Laubfrosch (*Hyla arborea*)

###### Insekten

- Gelbringfalter (*Lopinga achine*)

##### 4.3.5.4.3.2 Die Befreiung wird für folgende in Anhang IV Buchst. b der FFH-RL aufgeführten Pflanzenarten erteilt:

- Europäischer Frauenschuh (*Cypripedium calceolus*)
- Sumpf-Glanzkraut (*Liparis loeselii*)

##### 4.3.5.4.3.3 Die Befreiung wird für folgende europäische Vogelarten erteilt:

- Amsel (*Turdus merula*)
- Auerhuhn (*Tetrao urogallus*)
- Bachstelze (*Motacilla alba*)
- Baumpieper (*Anthus trivialis*)
- Berglaubsänger (*Phylloscopus bonelli*)



- Blaumeise (*Parus caeruleus*)
- Buchfink (*Fringilla coelebs*)
- Buntspecht (*Dendrocopos major*)
- Dreizehenspecht (*Picoides tridactylus*)
- Eichelhäher (*Garrulus glandarius*)
- Fichtenkreuzschnabel (*Loxia curvirostra*)
- Fitis (*Phylloscopus trochilus*)
- Gartenbaumläufer (*Certhia brachydactyla*)
- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*)
- Gebirgsstelze (*Motacilla cinerea*)
- Gimpel (*Pyrrhula pyrrhula*)
- Girlitz (*Serinus serinus*)
- Grauschnäpper (*Muscicapa striata*)
- Grauspecht (*Picus canus*)
- Grünfink (*Carduelis chloris*)
- Grünspecht (*Picus viridis*)
- Haselhuhn (*Bonasa bonasia*)
- Haubenmeise (*Parus cristatus*)
- Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*)
- Haussperling (*Passer domesticus*)
- Heckenbraunelle (*Prunella modularis*)
- Kernbeißer (*Coccothraustes coccothraustes*)
- Klappergrasmücke (*Sylvia curruca*)
- Kleiber (*Sitta europaea*)
- Kohlmeise (*Parus major*)
- Kolkrabe (*Corvus corax*)
- Kuckuck (*Cuculus canorus*)
- Mauerläufer (*Tichodroma muraria*)
- Mauersegler (*Apus apus*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Mehlschwalbe (*Delichon urbicum*)
- Misteldrossel (*Turdus miscivorus*)
- Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*)
- Rabenkrähe (*Corvus corone*)
- Rauchschwalbe (*Hirundo rustica*)
- Ringeltaube (*Columba palumbus*)
- Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*)
- Schwarzspecht (*Dryocopus martius*)
- Singdrossel (*Turdus philomelos*)
- Sommergoldhähnchen (*Regulus ignicapillus*)
- Sperlingskauz (*Glaucidium passerinum*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Steinadler (*Aquila chrysaetos*)
- Stieglitz (*Carduelis carduelis*)
- Sumpfmeise (*Parus palustris*)
- Tannenhäher (*Nucifraga caryocatactes*)
- Tannenmeise (*Parus ater*)
- Türkentaube (*Streptopelia decaocto*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Wacholderdrossel (*Turdus pilaris*)
- Waldbaumläufer (*Certhia familiaris*)
- Waldkauz (*Strix aluco*)
- Waldlaubsänger (*Phylloscopus sibilatrix*)
- Wanderfalke (*Falco peregrinus*)
- Wasseramsel (*Cinclus*)
- Weidenmeise (*Parus montanus*)

- Weißrückenspecht (*Dendrocopos leucotus*)
- Wintergoldhähnchen (*Regulus regulus*)
- Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*)
- Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*)

Wir verweisen insofern auf die Unterlage 12.4 als Fachbeitrag zum speziellen Artenschutz (saP).

#### 4.3.5.4.4 Verbotstatbestände und geschützte Arten nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. nach der FFH-RL und V-RL

Das Bundesrecht regelt die artenschutzrechtlichen Verbote in § 42 Abs. 1 BNatSchG, der gemäß § 11 Satz 1 BNatSchG unmittelbar gilt. Die geschützten Arten werden in §§ 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG definiert.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Europäische Vogelarten; dazu zählen alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL (79/409 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Teile oder Entwicklungsformen abzuschneiden, abzupflücken oder abzureißen, auszugraben, zu beschädigen oder zu vernichten. Die besonders geschützten wild lebenden Pflanzenarten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Pflanzenarten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten durch Aufsuchen, Fotografieren, Filmen oder ähnliche Handlungen zu stören. Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Zu den europäischen Vogelarten gehören nach Art. 1 der V-RL (79/409 EWG) sämtliche wild lebende Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimisch sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, Standorte wild lebender Pflanzen der streng geschützten Arten durch Aufsuchen, Fotografieren oder Filmen der

Pflanzen oder ähnliche Handlungen zu beeinträchtigen oder zu zerstören. Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Das Europarecht regelt die artenschutzrechtlichen Verbote in Art. 12 Abs. 1 Buchst. a - d und 13 Abs. 1 Buchst. a und b der FFH-RL für die in Anhang IV Buchst. a) und b) der FFH-RL genannten Tiere und Pflanzen:

- Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL verbietet alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. b FFH-RL verbietet absichtliche Störungen dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL verbietet jede absichtliche Zerstörung oder Entnahme von Eiern aus der Natur;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. d FFH-RL verbietet jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten;
- Art 13 Abs. 1 Buchst. a verbietet absichtliches Pflücken, Sammeln, Abschneiden, Ausgraben oder Vernichten von Exemplaren solcher Pflanzen in deren Verbreitungsraum in der Natur;
- Art 13 Abs. 1 Buchst. b verbietet Besitz, Transport, Handel oder Austausch und Angebot zum Verkauf oder zum Austausch von aus der Natur entnommenen Exemplaren solcher Pflanzen.

Das Europarecht regelt ferner den Schutz der unter Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten in Art. 5 Buchst. a - d der V-RL:

- Art. 5 Buchst. a V-RL verbietet das absichtliche Töten oder fangen, ungeachtet der angewandten Methode;
- Art. 5 Buchst. b V-RL verbietet die absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und die Entfernung von Nestern;
- Art. 5 Buchst. c V-RL verbietet das Sammeln der Eier in der Natur und des Besitzes dieser Eier;
- Art. 5 Buchst. d V-RL verbietet das absichtliche Stören, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sie sich auf die Zielsetzung der Vogelschutzrichtlinie erheblich auswirkt;
- Art. 5 Buchst. e V-RL verbietet das Halten von Vögeln der Arten, die nicht bejagt oder gefangen werden dürfen.

#### 4.3.5.4.5 Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen des Bauvorhabens auf die geschützten Arten

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung wird zunächst untersucht, ob durch das planfestgestellte Vorhaben Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Dagegen ist die Untersuchung, ob auch gemeinschaftsrechtliche Verbotstatbestände verwirklicht werden, erst im Rahmen der Prüfung der Erteilung einer Befreiung nach § 62 Abs.1 BNatSchG vorzunehmen. Zur besseren Übersichtlichkeit fassen die Planunterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung jedoch die Untersuchung der Verbotstatbestände sowohl des BNatSchG als auch der europäischen

Richtlinien zusammen, was wir nicht beanstanden, weil sich die rechtliche Prüfung dadurch nicht erschwert oder verändert.

Für die tatsächlich oder potenziell vorkommenden Arten im Untersuchungsraum wurde untersucht, ob und in welchem Ausmaß sie durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt betroffen sind und ob dadurch unter Berücksichtigung der Schutz- und Minimierungsmaßnahmen Verbote nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 Buchst. a - d, 13 Abs. 1 Buchst. a und b der FFH-RL und Art. 5 Buchst. a - d V-RL möglicherweise verletzt werden. Die artenschutzrechtliche Prüfung hat insofern ergeben, dass hinsichtlich einiger gemäß §§ 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG besonders bzw. streng geschützter Arten, die in Anhang IV der FFH-RL aufgeführt sind bzw. unter Art. 1 der V-RL fallen, gegen die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 Buchst. a - d, 13 FFH-RL und Art. 5 Buchst. a - d V-RL verstoßen wird bzw. ein solcher Verstoß nicht ausgeschlossen werden kann.

In der artenschutzrechtlichen Prüfung wird vorsorglich davon ausgegangen, dass die Tötung von Individuen geschützter Arten bei Kollisionen mit Fahrzeugen während des Betriebs der Bundesstraße unter weiter Auslegung der einschlägigen Vorschriften als Erfüllung der Verbote gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bzw. der entsprechenden Verbote des Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL und Art. 5 Buchst. a V-RL einzustufen ist (vgl. Unterlage 12.4).

Das bundesdeutsche Recht unterscheidet in § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht zwischen absichtlichen und unabsichtlichen Tötungen und enthält zudem keine Privilegierung von zugelassenen Eingriffen im Sinne von § 19 BNatSchG. Da die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG – wie oben bereits dargelegt – wegen des Anwendungsvorrangs des Europäischen Rechts jedenfalls für die nach Anhang IV der FFH-RL und der V-RL geschützten Arten nicht einschlägig ist, verbietet das Bundesnaturschutzgesetz derzeit jede Tötung dieser Arten ohne Einschränkung. Durch die anstehende Änderung des BNatSchG, die im Entwurf vorliegt (letzte Beschlussempfehlung vom 24.10.2007)), wird dieses unbeschränkte Tötungsverbot im Rahmen von Projektgenehmigungen höchstwahrscheinlich beseitigt.

Im Hinblick auf die europäischen Richtlinien ist sehr zweifelhaft, ob kollisionsbedingte Tötungen die dort normierten Tötungsverbote erfüllen. Art 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL verbietet „alle absichtlichen Formen“ der Tötung. Art. 5 Buchst. a V-RL verbietet absichtliches Töten, „ungeachtet der angewandten Methode“. Im Wortlaut unterscheiden sich beide Tatbestände auffallend von den übrigen, auf das Verbot absichtlicher Handlungen gerichteten Tatbeständen der Richtlinien. Denn es wird nicht etwa jede absichtliche Tötung verboten, sondern die Art und Weise des Tötens wird besonders betont. Zweifelhaft ist bereits, ob das Befahren einer Autobahn mit einem Kraftfahrzeug als „Form“ oder „Methode“ der Tötung von Tieren angesehen werden kann. Zudem stellt sich die Frage, ob die kollisionsbedingte Tötung eine absichtliche Handlung darstellt. Sowohl Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL als auch Art. 5 Buchst. a V-RL schränken den Verbotstatbestand auf absichtliches Handeln ein. Zum Begriff der Absichtlichkeit hat der EuGH entschieden, dass darunter jedes vorsätzliche, nicht jedoch bloß fahrlässiges Handeln fällt (vgl. EuGH, Urteil vom 18. Mai 2006, C-221/04, nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Rn. 71). Der Verbotstatbestand wäre also erfüllt, wenn den Kraftfahrern zum Zeitpunkt der Kollision mit einem geschützten Tier zumindest bedingter Tötungsvorsatz unterstellt werden müsste. Davon ist jedoch nicht auszugehen. Allein das Wissen, dass es beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs zu Kollisionen und dadurch zu Verletzungen oder Tötungen kommen kann, macht aus der Entscheidung, dennoch ein Kraftfahrzeug zu bewegen, keine vorsätzliche Tatbestandsverwirklichung. Diskutabel ist jedoch, ob es auf den Vorsatz der Kraftfahrer ankommt, oder ob nicht die Verantwortung für kollisionsbedingte Tötungen die Behörde trifft, die das Straßenbauprojekt genehmigt. Die zentrale Fragestellung lautet, ob die Genehmigungsbehörde durch die Zulassung eines Straßen-

bauprojekts unmittelbar oder nur mittelbar für die Verwirklichung von Verbotstatbeständen verantwortlich wird.

Gegen die Annahme einer unmittelbaren Verwirklichung der Verbotstatbestände durch die Genehmigungsbehörde spricht zunächst schlicht, dass die Unterschrift unter ein Dokument den objektiven Tatbestand der Verbotsnormen nicht erfüllt. Ferner spricht dagegen, dass die Tatbestandsverwirklichung durch Erteilung einer behördlichen Genehmigung bereits dann angenommen werden könnte, wenn die Behörde über das Vorhandensein einer geschützten Art und deren Beeinträchtigung durch das genehmigte Projekt Kenntnis hat, ohne dass es auf das Willenselement der Absichtlichkeit ankommt. Denn das subjektive Element des Vorsatzes ist auf eine Behörde nicht anwendbar (vgl. Kokott: Schlussanträge im Verfahren C-221/04 <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62004C0221:DE:HTML>, Rn. 64 bis 66). Damit wäre jedoch die Genehmigungsbehörde gehalten, nicht nur jede absichtliche, sondern jede Tötung eines geschützten Tieres, die durch das genehmigte Projekt verursacht werden könnte, zu verhindern. Es käme für die Beurteilung mitgliedstaatlichen Fehlverhaltens nicht mehr darauf an, ob mit Erteilung der Genehmigung absichtliche Tötungen zugelassen werden, sondern nur noch darauf, ob geschützte Tiere getötet werden. Eine so weitgehende Interpretation der Richtlinien erscheint angesichts ihres Wortlauts ungerechtfertigt. Denn nach Art. 12 Abs. 1 FFH-RL sind die Mitgliedsstaaten nur verpflichtet, ein strenges Schutzsystem zu errichten, das (u. a.) absichtliche Tötungen verbietet. Behörden wären dagegen bei Erteilung einer Genehmigung immer verpflichtet jede Tötung zu verbieten. Dagegen spricht zudem die Systematik der Richtlinien. Die Richtlinien verpflichten die Mitgliedsstaaten für besonders schützenswerte Lebensraumtypen und Arten ein zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten auszuweisen. Projekte, die diese Gebiete erheblich beeinträchtigen sind unzulässig. Die Mitgliedsstaaten haben Maßnahmen zu treffen, um in diesen besonderen Schutzgebieten die Verschlechterung der Lebensräume und die erhebliche Störung von geschützten Arten zu vermeiden. Diese den strengen Schutz besonders gefährdeter Arten gewährleistenden Vorschriften beschränken sich auf die ausgewiesenen herausragenden Schutzgebiete (FFH-Gebiete, VS-Gebiete). Im Gegensatz dazu beschränkt sich der Anwendungsbereich der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände der Richtlinien nicht auf besondere Schutzgebiete, sondern erstreckt sich auf das gesamte Gebiet der Mitgliedsstaaten. Die Verbotstatbestände greifen also räumlich weiter und erfassen mehr Arten, zu denen auch Arten zählen, für deren Schutz keine besonderen Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen. Zudem vermitteln sie im Gegensatz zum gebietsbezogenen Schutz einen individualbezogenen Schutz der Tierarten. Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände wären in ihrer Konzeption strenger als die Gebietsschutzvorschriften, wenn die Verbote nicht auf absichtliches Handeln beschränkt wären. Würde auf das Merkmal der Absichtlichkeit verzichtet oder die Absichtlichkeit im Falle einer behördlichen Genehmigung generell unterstellt werden, so würde dies dazu führen, dass die Tierarten durch die allgemeinen Vorschriften strenger geschützt werden als durch die speziellen Gebietsschutzvorschriften. Aufgrund dieser Überlegungen meinen wir, dass die Behörde durch Erteilung einer Genehmigung lediglich mittelbar zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen beiträgt. Es kommt im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung darauf an, ob das genehmigte Verhalten Verbotstatbestände erfüllt. Wie oben bereits erläutert, erfüllt das Autofahren das Merkmal der Absichtlichkeit des Tötens nicht, so dass auch die Erteilung der Genehmigung eines Straßenbauprojekts keine Tatbestandsverwirklichung darstellt.

Der EuGH hat bislang über die Frage, ob der Tötungstatbestand durch eine behördliche Genehmigungsentscheidung unmittelbar oder mittelbar verwirklicht werden kann, nicht entschieden. In diesem Zusammenhang fällt jedoch auf, dass der Gerichtshof sowohl in der Entscheidung „Caretta caretta“ (vgl. EuGH, Urt. v. 30. Januar 2002, Rs. C 103/00 – Slg. 2002, I-1147) als auch zur „Fuchsjagd“ (vgl. EuGH, Urteil

vom 18. Mai 2006, C-221/04, nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht) zunächst ausführlich geprüft hat, ob den unmittelbar Handelnden Absicht unterstellt werden konnte. Erst danach wurde untersucht, ob es der Mitgliedsstaat entgegen seiner Verpflichtung unterlassen hat, ein strenges Schutzsystem zu errichten, das absichtliche Tötungen verbietet. Diese Prüfsystematik deutet darauf hin, dass der EuGH nur eine mittelbare Verwirklichung des Tötungstatbestands durch behördliche Genehmigungserteilungen anerkennt. Hinzuweisen ist zudem auf die Ausführungen der EU-Kommission zu den Tatbeständen des Art. 12 FFH-RL. In ihrem Guidance document klärt die Kommission über die Verpflichtung der Mitgliedsstaaten zur fortlaufenden Überwachung des unbeabsichtigten Tötens geschützter Arten gemäß Art. 12 Abs. 4 FFH-RL auf (Guidance document, II.3.6). Auf Seite 49 wird in Rn. 83 als Beispiel unbeabsichtigten Tötens „roadkills“ angeführt. Unter den Begriff der unbeabsichtigten Tötungen fallen demnach auch nach Ansicht der Kommission Verluste von Exemplaren geschützter Tierarten durch den Straßenverkehr.

In der Unterlage 12.4 (S. 14ff) wird ausführlich beschrieben, welche bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der geplanten Bundesstraße B 23 auf die streng geschützten Tier-, Pflanzen- und Vogelarten zu erwarten sind und welche Auswirkungen von vorneherein keine artenschutzrechtliche Relevanz aufweisen. Bei der Bewertung wurden die vorgesehenen speziellen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen für den Artenschutz, insbesondere zur Vermeidung quantitativer Einflüsse auf den Bergwasserhaushalt und zur Senkung der Zerschneidungs- und Trenneffekte und des Kollisionsrisikos, berücksichtigt (vgl. oben C.2.1.3, Maßnahmen V1, V4, G12, M3, M7, M10, M15, bzw. Unterlage 12.4, S. 29ff).

Zusammenfassend kommt die artenschutzrechtliche Überprüfung zu dem Ergebnis, dass bei 9 Tierarten und 2 Pflanzenarten nach Anhang IV Buchst. a und b der FFH-RL und bei 65 Vogelarten nationale und/oder europarechtliche Verbotstatbestände erfüllt werden, die die Prüfung der Erteilung einer Befreiung nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG zur Zulassung des Straßenbauvorhabens erforderlich macht. Wir verweisen auf die Ausführungen zu den untersuchten Arten in der Unterlage 12.4.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat im Anhörungsverfahren (Stellungnahme vom 05.06.2007) „(...) die Erfassung und damit auch die Bewertung (...)“ der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung lediglich pauschal als unzureichend kritisiert. Nur im Hinblick auf die Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*, FFH Anhang II und IV) wurde spezifisch moniert, ein aktueller Fund im Bereich Herrgottsschrofen sei nicht berücksichtigt worden. Diese Art gelte als besonders gefährdet durch Kollisionen mit Fahrzeugen. Die spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung beruht auf einer gründlichen Bestandsaufnahme mittels neuester Daten und Erhebungen für die tatsächlich oder potenziell vorkommenden Arten im Untersuchungsraum. Das zu erfassende und zu behandelnde Artenspektrum wurde mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, abgestimmt. Von der Mopsfledermaus lagen zum Zeitpunkt der Erstellung der artenschutzfachlichen Unterlagen nur zwei Sommerfunde im Raum Garmisch vor. Von einem regelmäßigen Vorkommen mit Quartieren und Brut konnte daher zu diesem Zeitpunkt mit diesen Einzelnachweisen nicht begründet ausgegangen werden. Der Vorhabensträger hat aber aufgrund des aktuellen Zufallsfundes aus dem Frühsommer 2007, der nach Fertigstellung der Planunterlagen bekannt wurde, Mitte September eine Sonderuntersuchung zum Vorkommen der Mopsfledermaus durchgeführt. Durch diese Untersuchung konnte ein Vorkommen in den Randbereichen des Untersuchungsgebietes jetzt bestätigt werden. Infolgedessen wurde auch eine mögliche Beeinträchtigung der Mopsfledermaus durch das Bauvorhaben und die Verwirklichung von nationalen und gemeinschaftsrechtlichen Verbotstatbeständen überprüft (vgl. Anlage 1 zur Unterlage 12.4).

Im Erörterungstermin vom 01.10.2007 hat der Bund Naturschutz in Bayern e. V. erstmals die Betroffenheit weiterer relevanter Arten (Schlingnatter, Gelbbauchunke, Laubfrosch, Alpenbock, Kammmolch) durch das Planungsvorhaben behauptet (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 01.10.2007). Wir meinen, dass dieses Vorbringen keine Präzisierung der vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. in seiner Stellungnahme vom 05.06.2007 lediglich pauschal geäußerten Bedenken darstellt, sondern dass es sich um gänzlich neues Vorbringen handelt. Mit neuem Vorbringen ist jedoch der Bund Naturschutz in Bayern e. V. als ein anerkannter Naturschutzverein im Sinne von Art. 42 Abs. 2 BayNatSchG gemäß § 17a Nr. 7 und 3 FStrG i. V. m. Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG präkludiert. Unabhängig davon wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die genannten Arten durch Begehungen vor Ort und die Auswertung von Artenschutz- und Biotopkartierungen genau untersucht. Auf die Unterlagen 12.4 und 17.2 wird verwiesen. Teilweise, z. B. beim Alpenbock, ergaben sich keine konkreten Nachweise im Untersuchungsgebiet.

Für Arten, bei denen Verbotstatbestände erfüllt werden, wurde unter Berücksichtigung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen geprüft, ob die Befreiungsvoraussetzungen vorliegen.

4.3.5.4.6 Zerstörung von Biotopen weiterer streng geschützter Arten, die keinen gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus aufweisen (Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bzw. § 19 Abs.3 BNatSchG)

Vorkommen streng geschützter Pflanzenarten, die zwar nach BArtSchV streng geschützt, jedoch nicht in Anhang IV FFH-RL aufgelistet sind, sind aus dem Untersuchungsgebiet weder bekannt noch potentiell zu erwarten. Für im Untersuchungsgebiet potentiell zu erwartende streng geschützte Tierarten wie Libellen, Heuschrecken, Tagfalter, Käfer, Nachtfalter und Spinnen, die nicht gleichzeitig gem. Anhang IV FFH-RL oder i. S. v. Art. 1 VS-RL geschützt sind, kann nach dem Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung ausgeschlossen werden, dass durch das Vorhaben Lebensräume i. S. des Art. 6a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG bzw. § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG zerstört werden, die für diese Arten nicht ersetzbar sind. Es wird auf die Untersuchung in Unterlage 12.4 verwiesen.

4.3.5.4.7 Befreiungsmöglichkeit gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG

Nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG kann von den Verboten Befreiung gewährt werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und die Art. 12, 13 und 16 der FFH-Richtlinie oder die Art. 5 bis 7 und 9 der V-RL nicht entgegenstehen. Nach Art. 16 Abs. 1 FFH-Richtlinie können die Mitgliedstaaten von den Bestimmungen des Art. 12 FFH-RL unter anderem im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses abweichen (Buchst. c), sofern es keine anderweitige zufrieden stellende Lösung gibt und unter der Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Art. 9 Abs. 1 V-RL erlaubt es den Mitgliedstaaten, unter anderem im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit (Buchst. a) von Art. 5 V-RL abzuweichen, sofern es keine anderweitig zufrieden stellende Lösung gibt. In Ergänzung bestimmt hier Art. 13 V-RL, dass die Anwendung der aufgrund der Richtlinie getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Erhaltung der aller unter Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten nicht zu einer Verschlechterung der derzeitigen Lage führen darf.

#### 4.3.5.4.7.1 Überwiegende Belange des Gemeinwohls

Hier rechtfertigt § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls eine Befreiung von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG zu gewähren. Das gesamte Vorhaben dient dem Gemeinwohl, weil es im Einklang mit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes steht. Es ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Fassung des 5. Bundesfernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004 (BGBl. I S. 2574) als vordringlicher Bedarf ausgewiesen und entspricht deswegen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Der gesetzlichen Bedarfsfeststellung kommt ein erhebliches Gewicht im Rahmen der Abwägung zu. Das Bauvorhaben ist erforderlich, um das zu erwartende steigende Verkehrsaufkommen auf der B 23 funktionsgerecht zu bewältigen und trägt merklich dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Umweltbelastungen für die Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe zu verringern (vgl. C.4.2). Diese Belange, die sich für die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen und auch die Belange des Artenschutzes überwiegen. Zeichnen sie sich durch Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nach Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL, von den Verboten des § 42 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung zu gewähren (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573). Im Rahmen des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL schlagen sie unter dem Blickwinkel der öffentlichen Sicherheit als Interessen zu Buche, die geeignet sind, sich gegenüber dem mit Art. 5 V-RL verfolgten Schutzziel durchzusetzen (vgl. C.4.3.5.4.7.3).

#### 4.3.5.4.7.2 Kein Entgegenstehen der Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – d, 13, 16 FFH-RL

In Unterlage 12.4 werden die Verbotstatbestände der Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – d, 13 Abs. 1 Buchst. a und b FFH-RL für jede betroffene geschützte Tier- und Pflanzenart individuenbezogen geprüft und für 5 Fledermausarten (Braunes Langohr, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Zwergfledermaus), die Haselmaus, 2 Amphibienarten (Gelbbauchunke, Laubfrosch) und den Gelbringfalter als erfüllt angesehen. Darauf wird verwiesen. Zur Problematik der kollisionsbedingten Tötungen wird auf die Ausführungen unter C.4.3.5.4.5 verwiesen. Vorsorglich wird dennoch von der Erfüllung dieses Verbotstatbestandes ausgegangen.

Die Ausnahmeregelungen des Art. 16 FFH-RL und des Art. 9 V-RL konkretisieren das Prinzip der Verhältnismäßigkeit, das zu den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts gehört. Die erlassenen Maßnahmen dürfen nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung der mit der fraglichen Regelung verfolgten legitimen Ziele geeignet und erforderlich ist, wobei, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen ist und ferner die verursachten Nachteile nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen dürfen (vgl. Schlussanträge der Generalanwältin Kokott in der Rs. C-342/05, Rn. 26). Geprüft werden muss daher zunächst, ob Ausnahmegründe der Art. 16 FFH-RL bzw. Art. 9 V-RL vorliegen. Das mit der Maßnahme verfolgte Ziel muss mindestens einem der in den Richtlinien enthaltenen Ausnahmegründe zugeordnet werden können, d.h. die Maßnahme muss geeignet sein, einen der dort genannten Zwecke zu erreichen. Zudem muss die Maßnahme zur Erreichung dieser Zwecke erforderlich sein. Erforderlich ist sie dann nicht, wenn sich ihr Ziel mit weniger einschneidenden Mitteln erreichen lässt, also eine andere zufrieden stellende Lösung im Sinne der Art. 16 FFH-RL, bzw. Art. 9 V-RL vorhanden ist. Zufrieden stellend ist eine andere Lösung allerdings nicht nur, wenn sie die Ziele der Ausnahme genauso gut erreichen würde, sondern auch, wenn die verursachten Nachteile der Ausnahme außer Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen würden und die andere Lösung ein ange-



messen Verhältnis gewährleisten würde (vgl. Schlussanträge der Generalanwältin Kokott in der Rs. C-342/05, Rn. 27). Dies ist der abschließende Teil der Verhältnismäßigkeitsprüfung, die so genannte Angemessenheit oder Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne. Es kommt also auf einen Vergleich an, ob die gewählte Lösung außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck steht und eine andere Lösung bereit steht, die ein angemessenes Verhältnis gewährleisten würde. Die Wahl unter den in Betracht kommenden Alternativen muss nicht zwangsläufig danach getroffen werden, welche Alternative das betroffene Schutzgut weniger stark beeinträchtigt. Vielmehr bedarf die Auswahl einer Abwägung zwischen der Beeinträchtigung des betroffenen Schutzguts und den jeweils einschlägigen Gründen des öffentlichen Interesses.

Maßgebend für die Erteilung einer Befreiung sind hier zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL an der Realisierung des Vorhabens. Diese ergeben sich aus den zur Planrechtfertigung dargelegten Gründen. Hier gilt dasselbe, was im Rahmen des § 62 Abs. 1 Satz Nr. 2 BNatSchG zu den überwiegenden Gründen des Gemeinwohls ausgeführt wurde. Die dortigen Gründe sind zwingend im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL. Um dies zu beurteilen ist eine wertende Betrachtung im Einzelfall erforderlich. Ob zwingende Gründe des öffentlichen Interesses vorliegen, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Dies verlangt, dass der Schutz von Flora und Fauna nur mit Maßnahmen durchbrochen werden darf, deren Zweck gerade die Verwirklichung des bezeichneten öffentlichen Interesses ist. Für das Vorhaben sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses insbesondere verkehrlicher Art. Das Vorhaben führt zu einer Verbesserung der überörtlichen Verkehrsabwicklung und der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse.

Es gibt für die durch das Planungsvorhaben aufgeworfenen artenschutzrechtlichen Probleme auch keine anderweitige zufrieden stellende Lösung nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL. Das Schutzregime der europäischen Richtlinien stellt an die Alternativenprüfung strengere Anforderungen als die Fachplanung. Jedoch zwingt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts das europäische Recht den Vorhabenträger nicht, sich auf eine Alternativlösung verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen europäischen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, ihm aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Schließlich darf auch aus naturschutzexternen Gründen eine Alternative als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 574, 576). Die gewählte Lösung ist hinsichtlich der Betroffenheit gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten als die insgesamt Günstigste einzustufen (vgl. C.4.3.2 - Variantenvergleich). Alle weiteren in diesem Verfahren näher untersuchten Varianten verursachen in vergleichbarem bzw. geringfügig größerem Ausmaß Beeinträchtigungen gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten, entweder weil die Aktionsradien der Arten so groß sind, dass es kaum einen Landschaftsausschnitt gibt, in dem keine Betroffenheit der einzelnen Arten gegeben wäre (z. B. Gehölzbrüter, Fledermäuse) oder die Verbreitungssituation der Arten derart ist, dass ein Vorhaben wie die Verlegung der B 23 neu zwangsläufig (potenzielle) Lebensräume dieser Arten und einzelner Individuen betreffen wird. Unter Einbeziehung der naturschutzexternen Gründe, die für die Planfeststellungsstrasse sprechen, wird zusätzlich deutlich, dass es keine anderen zufrieden stellenden Alternativen gibt.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wandte pauschal ein, dass seine im Anhörungsverfahren vorgestellte Trassenalternative zur VE-Linie (BN-Linie) aus artenschutzrechtlicher Sicht einen geringeren Eingriff im Vergleich zur Planfeststellungsstrasse darstellen würde und daher eine anderweitige zufrieden stellende zumutbare

Lösung vorhanden sei. Wir haben aber schon unter C.4.3.2.3 begründet, dass diese Trassenvariante (BN-Linie) schon wegen ihrer gewichtigen Nachteile bezüglich naturschutzexterner Gründe keine zumutbare Alternative für den Vorhabensträger darstellt.

Bei der planfestgestellten Trasse wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung (anderweitige technische Lösungen zur Vermeidung von Schädigung und Störung der betroffenen Arten) berücksichtigt. Dies umfasst Maßnahmen zur Kollisionsvermeidung, Maßnahmen zur Vermeidung von Zerstörungen oder Beschädigungen von Nist- und Brutplätzen, bzw. von Wohn-, Fortpflanzungs- und Zufluchtsstätten, vergrößerte Brückendurchlässe zur Verbesserung der Durchgängigkeit und ebenfalls zur Kollisionsvermeidung, Maßnahmen zur Minderung von Störungen durch Schall, Lärm und Immissionen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatqualitäten betroffener Arten. Auch das aus technischen Gründen zwingend erforderliche Lüfterbauwerk für den Kramertunnel wurde auf einem aus naturschutzfachlicher Sicht optimierten Standort geplant. Der Standort befindet sich nicht an der aus technischer Sicht günstigsten Stelle auf halber Streckenlänge des Tunnels, sondern wurde aus naturschutzfachlichen Gründen nach Osten in besser zugängliche und bereits vorbelastete Flächen verlegt. Ähnlich günstige Bedingungen für einen anderweitigen Lüfterstandort sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Insoweit verweisen wir auch auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss zur Dimensionierung des Vorhabens (C.4.3.3) und zu den naturschutzrechtlichen Gestaltungs-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (C.2.1.3) und naturschutzfachlichen Nebenbestimmungen (A.3.4).

Die betroffenen Populationen der FFH-rechtlich geschützten Arten verweilen nach den artenschutzfachlichen Untersuchungen (Unterlage 12.4) in Einklang mit Art. 16 Abs. 1 FFH-RL in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der in diesem Planfeststellungsbeschluss gewährten Befreiung ohne Beeinträchtigung in ihrem derzeitigen Erhaltungszustand. Im Anhörungsverfahren wurde vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. bemängelt, dass die vorgelegte spezielle artenschutzrechtliche Prüfung teilweise den „aktuellen Erhaltungszustand“ zum Maßstab der Beurteilung macht, ob die betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Nach Vorgabe der FFH-RL müsse aber der Erhalt des günstigen Erhaltungszustandes der Bewertungsmaßstab sein. Diese Kritik wird zurückgewiesen. Wir meinen, die Prüfung anhand des derzeitigen Erhaltungszustands wird den Anforderungen der artenschutzrechtlichen Befreiung gerecht. Befinden sich die Populationen der betroffenen Arten bereits vor Durchführung des Projekts in einem günstigen Erhaltungszustand, so „verweilen“ sie darin, wenn gewährleistet werden kann, dass sich der derzeitige Erhaltungszustand nicht verschlechtert. Befinden sich die Populationen der betroffenen Arten bereits in einem ungünstigen Erhaltungszustand, so würde die vom Bund Naturschutz eingeforderte enge Auslegung von Art. 16 FFH-RL bedeuten, dass Projekte erst dann durchgeführt werden dürften, nachdem der Erhaltungszustand auf ein „günstiges“ Niveau gehoben worden ist. Dies würde jedoch zur Verhinderung von Infrastrukturprojekten auf unbestimmte Zeit führen. Damit würde der Artenschutz der europäischen Richtlinien überdehnt werden. Sowohl die FFH-RL als auch die V-RL sehen ausdrücklich vor, dass den wirtschaftlichen Erfordernissen angemessen Rechnung getragen werden muss. Dieses Spannungsverhältnis zwischen Artenschutz einerseits und wirtschaftlichen Interessen andererseits macht eine Auslegung des Merkmals des Verweilens der Art in einem günstigen Erhaltungszustand erforderlich. Unseres Erachtens löst die Auslegung, dass der „derzeitige Erhaltungszustand“ durch ein neues Vorhaben nicht verschlechtert werden darf, diese Konfliktlage in angemessener Weise (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 577). Befindet sich eine Art vor Durchführung eines Projekts bereits in einem ungünstigen Erhaltungszustand, steht fest, dass das Projekt hierfür nicht kausal ist. Wird dafür gesorgt, dass durch das Projekt der „derzeitige Erhaltungszustand“ nicht

weiter verschlechtert wird, bleibt die Möglichkeit der zukünftigen Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands auch nach Durchführung des Projekts unverändert bestehen und damit die Zielsetzung des europäischen Artenschutzes unverändert erreichbar.

Im Übrigen steht unseres Erachtens die Konzeption, den „derzeitigen Erhaltungszustand“ zum Maßstab der Prüfung von Befreiungsvoraussetzungen zu machen, in Einklang mit den Ausführungen der EU-Kommission. Die Kommission hat die Möglichkeit der Erteilung einer Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten auch für den Fall anerkannt, dass der Erhaltungszustand einer Art bereits ungünstig ist (Guidance document: III.2.3.b). Nach ihrer Ansicht bedarf es zur Bestimmung des „günstigen Erhaltungszustands“ einer Art sowohl der Diagnose des derzeitigen als auch der Prognose über den zukünftigen Zustand der Art (Guidance document: I.2.2.). Im Rahmen der Befreiung müsse untersucht werden, ob trotz der Befreiung das Ziel des europäischen Artenschutzes erreicht wird. Die Befreiung müsse eine neutrale (oder positive) Wirkung auf den Erhaltungszustand der Art insgesamt haben (Guidance document: III.2.3.b). Wir meinen daher, wenn der „derzeitige“ Erhaltungszustand durch ein Projekt nicht nachteilig verändert wird, so besitzt die erforderliche artenschutzrechtliche Befreiung zumindest eine solche „neutrale“ Wirkung. Nicht nur die Diagnose des derzeitigen, sondern auch die Prognose für den zukünftigen Zustand bleibt unverändert, wenn die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands auch nach Durchführung des Projekts unverändert möglich bleibt. Ergänzend hierzu wird für den Anwendungsbereich der Vogelschutzrichtlinie darauf hingewiesen, dass dort Art. 13 V-RL explizit darauf abstellt, dass die Anwendung der aufgrund der Richtlinie getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Erhaltung der geschützten Arten nicht zu einer Verschlechterung der „derzeitigen Lage“ führen dürfen.

Unsere Rechtsmeinung sehen wir durch die neueste Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs bestätigt (vgl. Urteil des EuGH vom 14.06.2007, Az. C-342/05, Rn. 29). Danach sind Ausnahmen nach Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL zulässig, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass sie den ungünstigen Erhaltungszustand dieser Populationen nicht verschlechtern oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindern können, also sich die Baumaßnahme für die betreffenden Arten neutral auswirkt. Der EuGH nimmt dabei Bezug auf die oben zitierten Äußerungen der Kommission im Guidance document.

Für die Prüfung, wann eine relevante Verschlechterung des Erhaltungszustands eintritt, bedarf es zunächst einer Analyse des Populationsbegriffs. Der Populationsbegriff umfasst eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebiets in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Der Erhaltungszustand der Art ist gemäß Art. 1 Buchst. i FFH-RL als die Gesamtheit der Einflüsse definiert, die sich langfristig auf die Verbreitung und Größe der Populationen der betreffenden Arten auswirken können. Aus Art. 1 Buchst. i FFH-RL lässt sich entnehmen, dass sich die Güte des Erhaltungszustandes insbesondere danach richtet, ob aufgrund der Daten über die Populationsdynamik anzunehmen ist, dass die Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich auch weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen der Art zu sichern (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 578). Der Verlust eines lokalen Vorkommens oder eines Reviers einer geschützten Art ist damit nicht zwangsläufig mit einer Verschlechterung des natürlichen Erhaltungszustands der Art verbunden. Jedes Großvorhaben wäre sonst von vorneherein in den meisten Fällen zum Scheitern verurteilt. Dies würde den Intentionen des Europarechts zuwiderlaufen, welches nicht allein auf die Wahrung von Umweltbelangen fixiert ist (vgl. Art. 174 ff. EGV), sondern auch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

tur (Art. 154 ff. EGV) leistet. Dies ergibt sich ferner aus Art. 2 Abs. 3 FFH-RL und Art. 2 V-RL, die dem Naturschutz keinen einseitigen Vorrang einräumen, sondern fordern, dass dieser unter anderem in Einklang mit wirtschaftlichen Erfordernissen zu bringen. Das Schutzregime der Art. 12, 13 FFH-RL stellt damit nicht auf Erhalt jedes einzelnen Exemplars oder jedes vorhandenen Reviers einer geschützten Art ab, sondern dies ist vom Erhaltungszustand der Art her zu beurteilen (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 578). Sogar der Verlust lokaler Populationen hat nicht zwangsläufig eine Verschlechterung der Bestandssituation zur Folge (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.6.2006, Az. 9 A 28.05 – juris, Rn. 45).

Der Vorhabensträger hat seine artenschutzfachlichen Aussagen in einer gutachterlichen Stellungnahme zum Erhaltungszustand der entsprechend zu überprüfenden Arten des Anhangs IV der FFH-RL vom 19.09.2007 (Anlage 1 zur Unterlage 12.4) ergänzt. Dabei wurde zum einen der Erhaltungszustand der betroffenen Arten auf biogeographischer Ebene überprüft. Die Angaben beziehen sich dabei auf die "Alpine biogeographische Region" (ABR) und sind der Vorbehaltsmeldung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt an das Bundesamt für Naturschutz im Rahmen der Berichtspflicht nach Art. 17 FFH-RL (Meldezeitraum 2000 - 2006) mit Stand Juli 2007 entnommen. Zum anderen wurde der Erhaltungszustand der betroffenen Arten auf lokaler Ebene entsprechend den ersten Entwürfen der Bayerischen Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft und des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zur "Erfassung & Bewertung von Arten der FFH-RL in Bayern" (nur Arten des Anhangs II FFH-RL, Stand 03.2007) bewertet. Die Untersuchung hat ergeben, dass für alle betroffenen Arten von gemeinschaftlicher Bedeutung des Anhangs IV der FFH-RL derzeit ein günstiger Erhaltungszustand vorliegt, mit Ausnahme des Laubfrosches.

Als Ergebnis der vorliegenden ergänzenden artenschutzfachlichen Untersuchungen kann festgestellt werden, dass bezüglich aller vom Bauvorhaben betroffenen Arten von gemeinschaftlicher Bedeutung des Anhangs IV FFH-RL der derzeitige günstige Erhaltungszustand der Populationen lokal bzw. im bayerischen Teil der betroffenen alpinen biogeographischen Region gewahrt bleibt (Braunes Langohr, Großes Mausohr, Haselmaus, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Zwergfledermaus, Gelbbauchunke, Gelbringfalter) bzw. dass sich der aktuell ungünstige Erhaltungszustand bei einer Art (Laubfrosch) jedenfalls nicht dauerhaft oder nachhaltig weiter verschlechtern wird. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in der Anlage zur Unterlage 12.4 wird verwiesen. Da sich neben der Situation in der biogeographischen Region auch die lokale Population des Laubfrosches in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindet, werden durch den Vorhabensträger zur Stützung der lokalen Laubfroschpopulation gezielte Hilfsmaßnahmen geplant. Zur Verbesserung des lokalen Erhaltungszustandes werden im direkten Umfeld des bestehenden Habitats südlich des Tierheimes auf dem Freigelände des Standortübungsplatzes Garmisch zusätzliche Laichmöglichkeiten geschaffen. Die Maßnahmen werden durch das Bundeswehr-Dienstleistungszentrum Landsberg in Abstimmung mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, und dem erklärten Einverständnis der Wehrbereichsverwaltung Süd auf Kosten des Vorhabensträgers durchgeführt.

Zusätzlich haben wir den Vorhabensträger unter A.3.4.10 dieses Beschlusses verpflichtet, noch zusätzliche Verbesserungsmaßnahmen für Habitatstrukturen der Gelbbauchunke in Abstimmung mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, festzulegenden Flächen vorzunehmen. Dazu hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde als geeignetes Maßnahmenkonzept die Anlage von mehreren ephemeren Kleinstgewässern unter Berücksichtigung der bestehenden Geländemorphologie, die Schaffung von Sukzessionsstandorten an den Gewässern sowie die langfristige Sicherung der Stillgewässer durch turnusmäßige Räumung der Vertiefungen vorgesehen. Die Maßnahmen sind weiträumig im Gelände verteilt. Sie befinden sich zum einen nördlich der Ausgleichsmaßnahme A2 (südliche Teilfläche) südlich des Tierheims auf der Fläche der Laubfroschmaßnahme, am nördlichen Waldrand des „Esels“ und am Fahrweg vom

Tierheim zur rekultivierten Erdstoffdeponie. Zum anderen befinden sie sich südlich der Ausgleichsfläche A2 (südliche Teilfläche), auf zwei Standorten ehemaliger Lagerflächen und südlich der Ausgleichsfläche A2 (nördliche Teilfläche) im Umfeld der sanierten Deponie sowie am nördlichen Loisachufer entlang eines Weges und an Waldrändern. Ein Teil dieser Flächen sind durch Verwaltungsvereinbarung mit der Bundesanstalt für Immobilien bereits rechtlich gesichert. Ein Teil der Flächen konnte noch nicht gesichert werden. Die Durchführung dieser Maßnahmen bildet einen abtrennbaren und kurzfristig realisierbaren Teil der Gesamtplanung. Wir konnten uns daher eine abschließende Entscheidung über die konkreten Modalitäten der Ausführung (z. B. Grundstückskauf oder Nutzungsbeschränkungen) auf den dafür geeigneten Flächen nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG vorbehalten.

#### 4.3.5.4.7.3 Kein Entgegenstehen von Art. 5 Buchst. a – d, 7 und 9 V-RL:

In Unterlage 12.4 werden die Verbotstatbestände in Art. 5 Buchst. a – d V-RL für jede betroffene geschützte Vogelart individuenbezogen geprüft und für 65 Vogelarten als erfüllt angesehen. Darauf wird verwiesen. Die Erfüllung des Verbots der Zerstörung und Beschädigung von Nestern und Eiern und der Beseitigung von Nestern nach Art. 5 Buchstabe b V-RL konnte für solche Vogelarten ausgeschlossen werden, die jährlich neue Nester bauen, denn durch die Nebenbestimmung unter A.3.4.1 dieses Beschlusses wird gewährleistet, dass Rodungen und Baufeldfreimachungen außerhalb der Brutzeiten stattfinden. Der enge Zusammenhang zwischen den Schutzobjekten Nestern und Eiern macht deutlich, dass Nester, die nicht mehr genutzt und auch nicht erneut genutzt werden, vom Verbotstatbestand nicht erfasst werden. Eine Einbeziehung solcher Nester in den Regelungsbereich von Art. 5 Buchstabe b V-RL könnte nicht dazu beitragen, den Schutz wildlebender Vogelarten zu erreichen (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.6.2006, Az. 9 A 28.05 – juris, Rn. 43).

Die Abweichung ist gemäß Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL möglich im Interesse der öffentlichen Sicherheit. Durch die Verlegung der B 23 wird eine Verkehrsentslastung der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen erreicht, wodurch sich die Umweltbelastungen für die Anwohner zum Teil deutlich verringern. Zudem bedeutet die Entlastung von Ortsdurchfahrten auch eine Verringerung der Sicherheitsrisiken sowohl der Anwohner als auch der Verkehrsteilnehmer. Die vorgenannten Gründe wurden vom Bundesverwaltungsgericht im „Schönefeld-Urteil“ als Gründe der öffentlichen Sicherheit im Sinne von Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a V-RL anerkannt (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573). Eine engere Auslegung der Ausnahmegründe ist nicht veranlasst. Die Verengung der Ausnahmegründe, etwa auf gewichtige Sicherheitsinteressen des Staates oder auf die Abwehr schwerwiegender gesundheitlicher Gefahren für die Bevölkerung, würde in den meisten Fällen zu einem generellen Verbot des Baus von Infrastrukturprojekten führen. Ein solches Verbot würde jedoch nicht in Einklang mit den Intentionen des Europarechts stehen, das nicht allein auf die Wahrung umweltrechtlicher Belange fixiert ist, sondern auch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur leistet (vgl. Art. 174 ff. EGV). Auch die Bestimmung der Vogelschutzrichtlinie in Art. 2 V-RL selbst macht deutlich, dass dem Vogelschutz kein einseitiger Vorzug gebührt, sondern dass er in Einklang u. a. mit wirtschaftlichen Erfordernissen zu bringen ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 579). Daran ändert auch nichts, dass die Vogelschutzrichtlinie im Gegensatz zur FFH-RL nach ihrem Wortlaut keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses unter Einschluss solcher wirtschaftlicher Art als Ausnahmegründe kennt. Die Vogelschutzrichtlinie trat wesentlich früher als die FFH-RL in Kraft. Die FFH-RL inkorporiert im Hinblick auf die Schutzgebiete die Vogelschutzrichtlinie (vgl. Art. 7 FFH-RL). Auf dem Gebiet des speziellen Artenschutzes geht die FFH-RL in ihrer Differenziertheit weiter als die Vogelschutzrichtlinie. Es ist nicht anzunehmen, dass der Richtliniengeber für besonders bedrohte Tierarten, die in Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind, mehr sowie weniger strenge Ausnahmetatbestände zur Überwindung artenschutzrechtlicher Verbote schaffen

wollte, als für sämtliche unter den Schutz des Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten, die ohne Differenzierung ihrer Bedrohung geschützt sind. Zieht man ins Kalkül, dass beide Richtlinien für den speziellen Artenschutz ein abgeschlossenes Schutzsystem bilden und jede damit unvereinbare Ausnahme einen Verstoß gegen die Verbote der Art. 12, 13 und 16 FFH-RL bzw. Art. 5 bis 7 und 9 V-RL darstellt (vgl. für die FFH-RL: EuGH, Urt. v. 20.10.2005, Rs. C-6/04, Slg. 2005 I – 9017 ff., Rn. 112), wird deutlich, dass die Vogelschutzrichtlinie für Infrastrukturprojekte bei enger Auslegung der Ausnahmetatbestände das „Aus“ bedeuten würde. Das widerspräche jedoch wie bereits ausgeführt, den vitalen Interessen Europas, v. a. der Schaffung eines gemeinsamen Marktes, der auf die Schaffung einer ausreichenden, zumal transeuropäischen Infrastruktur - der auch die Verlegung der B 23 neu mit Kramertunnel dient - gerade angewiesen ist.

Art. 9 Abs. 1 V-RL setzt voraus, dass es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt. Eine solche Lösung steht nicht zur Verfügung. Hier wird auf die genauso geltenden Ausführungen zu Art. 16 FFH-RL verwiesen (C.4.3.5.4.7.2).

Die derzeitige Lage der durch die Maßnahmen i. S. d. Art. 5 V-RL beeinträchtigten Vogelarten wird ebenfalls nicht verschlechtert. Maßstab ist auch hier der „aktuelle“ Erhaltungszustand, was sich bereits dem Wortlaut der V-RL (vgl. Präambel und Art. 1 V-RL sowie Art. 13 entnehmen lässt. Das setzt allerdings – auch bei Beachtung der Pflicht zur Schaffung von zusammenhängenden Lebensräumen - nicht den Schutz jeder lokalen Population voraus, sondern bedarf einer gebietsbezogenen Gesamtbetrachtung aufgrund ornithologischer Kriterien (siehe schon oben). Das vorgelegte fachlich nachvollziehbare Artenschutzgutachten in Unterlage 12.4 kommt zu dem Ergebnis, dass der aktuelle Erhaltungszustand aller betroffenen Vogelarten gewahrt bleibt, weil die vorhabenbedingten Auswirkungen entweder aufgrund des Gefährdungs- oder Empfindlichkeitsprofils der betroffenen Arten oder aufgrund der angeordneten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sich nicht auf die jeweilige Population auswirken.

#### 4.3.5.4.8 Artenschutzrechtliche Prüfung unter Berücksichtigung des geänderten BNatSchG

Die während des Laufs des Planfeststellungsverfahrens erfolgte anstehende Änderung des BNatSchG (Inkrafttreten Ende 2007) insbesondere der artenschutzrechtlichen Bestimmungen, hat keine Änderung der Planunterlagen und der darauf beruhenden Beurteilung des Artenschutzes durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich gemacht. Denn die Planunterlagen haben die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände sowohl des § 42 BNatSchG als auch der Art. 12, 13 FFH-RL bzw. Art. 9 V-RL vollumfänglich abgearbeitet und die naturschutzfachlichen Befreiungsvoraussetzungen des § 62 BNatSchG untersucht, der seinerseits auf die Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL verweist. Damit ist gewährleistet, dass die Planungsentscheidung vollständig auf der Basis der europarechtlichen Vorgaben beruht. Das Prüfprogramm der Planunterlagen ist auch unter Zugrundelegung des geänderten BNatSchG vollständig. Denn das geänderte BNatSchG hat zum Ziel, die europarechtlichen Vorgaben lediglich „eins zu eins“ umzusetzen, wie der Gesetzesbegründung zu entnehmen ist.

Hinsichtlich der kollisionsbedingten Tierverluste erfolgte eine Klarstellung durch den Bundesgesetzgeber. In der Gesetzesbegründung wird erklärt, dass unabwendbare Tierkollisionen im Verkehr die Verwirklichung sozialadäquater Risiken darstellen und nicht die Tatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllen. Diese Festlegung des Bundesgesetzgebers befindet sich im Einklang mit den europarechtlichen Regelungen, wie bereits unter C.4.3.5.4.5 erläutert. Zudem wird klargestellt, dass die Berücksichtigung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der von einem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zulässig ist (vgl. § 42 Abs. 5 Satz 3 geändertes BNatSchG). Die übrigen

Gesetzesänderungen stellen im Vergleich zur bisherigen Rechtsanwendung (§§ 42, 62 BNatSchG) keine Verschärfung dar.

#### 4.3.6 Gewässerschutz

##### 4.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern wie die Umgestaltung bzw. Verlegung von Uferbereichen an der Loisach im Bereich der Anschlüsse Nord und Süd nach § 31 WHG, Art. 58 BayWG und den Straßenbau an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Eine Beeinträchtigung des Allgemeinwohles ist insbesondere durch die Umgestaltung bzw. Verlegung von Uferbereichen an der Loisach nicht zu erwarten.

Bei der Trassenführung wird die Loisach mit drei neuen Brückenbauwerken (BW 0/1 Loisachbrücke B 23/Burgrain, BW 5/2 Loisachbrücke West B 23, BW 5/3 Loisachbrücke Ost B 23) überquert. Für diese Querungen eines Gewässers I. Ordnung sind Anlagengenehmigungen nach Art. 59 Abs. 1 BayWG erforderlich, welche im Einvernehmen mit der unteren Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Garmisch-Partenkirchen und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim unter wasserfachlichen Gesichtspunkten unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.3.3 erteilt werden können und durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden. Dies gilt auch für die Querung der Durerlaine mit einem weiteren Brückenbauwerk (BW 4/1) im Zuge der Straße zur Maximilianshöhe als ein in der Rechtsverordnung der Regierung von Oberbayern vom 07. April 1989 aufgeführtes Gewässer III. Ordnung nach Art. 59 Abs. 1 und Abs. 2 BayWG.

Die Planung sieht vor, die Loisach und deren gesamtes Überschwemmungsgebiet am südlichen Ende der Ausbaustrecke im Anschluss an einen Verkehrskreisel mit zwei Brücken zu überqueren. Zur Erschließung der Baustelle wird zusätzlich eine Behelfsbrücke über die Loisach errichtet, die nach Abschluss der Maßnahme wieder abgebaut wird. Vorliegend handelt es sich um ein sogenanntes faktisches Überschwemmungsgebiet der Loisach, das zwar bekannt, aber nicht durch Verordnung nach Art. 61 Abs. 1 BayWG Satz 1 förmlich festgesetzt worden ist. Die durch das Wasserwirtschaftsamt Weilheim ermittelten Überschwemmungsgebiete der Loisach liegen uns bisher nur in Form von vorab zur Verfügung gestellten vorläufigen Überschwemmungsgebietskarten vor. Das Überschwemmungsgebiet wird nur durch die erforderlichen Brückenpfeiler betroffen, was sich nicht erheblich auswirkt. Die Höhenlage der Straßengradiente und der Brückenbauwerke gegenüber dem maßgeblichen Hochwasserspiegel von HQ100 ist gemäß den Planunterlagen unter Berücksichtigung eines entsprechenden Freibordes ausreichend bemessen. Der Anschluss bei Garmisch/Grainau mittels einer Kreisverkehrsanlage wurde außerhalb der Überschwemmungsgebietsgrenze gelegt, um den Hochwasserabfluss der Loisach möglichst nicht zu behindern. Unterstrom der östlichen Loisachbrücke wird die Böschungssicherung rechtsseitig verstärkt und linksseitig entsprechend aufgeweitet. Das Überschwemmungsgebiet der Loisach wird durch das Vorhaben daher nach Auffassung des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim nicht dauerhaft beeinträchtigt, da es vollständig erhalten bleibt. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sind durch das Bauvorhaben keine erheblichen Nachteile zu erwarten. Weder § 31b WHG noch die Betroffenheit privater Belange stehen der Planung damit entgegen.

Einige Verfahrensbeteiligte, u. a. die Gemeinde Grainau und der Bund Naturschutz in Bayern e. V., haben im Verfahren die Befürchtung geäußert, dass die geplante Anschlussstelle Garmisch/Grainau nur der Verwirklichung und Erschließung eines neuen Gewerbegebietes durch den Markt Garmisch-Partenkirchen auf dem sog. „Schuster-Woldan-Grundstück“ diene, welches sich größtenteils im faktischem Überschwemmungsgebiet der Loisach befindet. Die straßenrechtliche Planung des Vorhabensträgers sei nur unter dieser Prämisse entstanden und verstoße damit gegen § 31b Abs. 4 WHG. Bisher liegt unserem Wissen nach keine konkrete Bauleitplanung für das Grundstück vor. Es gibt derzeit zwar einen Beschluss des Bau- und Umweltausschusses des Marktes Garmisch-Partenkirchen zur Bebauung des Grundstückes, aber weder ein Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes noch zur Änderung des Flächennutzungsplanes. Aber selbst wenn dies der Fall wäre, wäre die Zulässigkeit eines neuen Gewerbegebietes auf dem sog. „Schuster-Woldan-Grundstück“ im faktischen Überschwemmungsgebiet der Loisach unter Beachtung der Regelungen in § 31b Abs. 4 WHG im dazu notwendigen Bebauungsplanverfahren außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu behandeln. Hier wäre von der Bauleitplanung auch das Erhaltungsgebot für Retentionsraum des § 31b Abs. 6 S. 1 HS 1 WHG zu beachten. In diesem Planfeststellungsverfahren wird ausschließlich die Zulassung der Straßenbaumaßnahme und der notwendigen Folgemaßnahmen geregelt. Die von Verfahrensbeteiligten befürchtete mögliche Verwirklichung oder Erschließung eines neuen Baugebietes durch die B 23 neu gehört nicht zu diesem Regelungsgegenstand.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen durch eine quantitative und qualitative Beeinflussung auf den Grundwasserhaushalt im Planungsgebiet, insbesondere im Bereich des Nordportals, sind unseres Erachtens nicht zu erwarten. Die Absenkung der Gemeindeverbindungsstraße Burgrain-Garmisch bzw. die B 23 alt im Kreuzungsbereich mit der B 23 neu erfordert die Herstellung einer Grundwasserwanne (BW 0/3). Der begleitende Geh- und Radweg wird innerhalb der Grundwasserwanne mitgeführt (BWV lfd. Nr. 2.1.3). Entlang der geplanten Grundwasserwanne wurden vom Vorhabensträger umfangreiche Baugrunderkundungen durchgeführt und von der Technische Universität München begutachtet (Gutachten von Prof. Dr. Ing. Norbert Vogt vom 11.07.2007, Zentrum Geotechnik der Technischen Universität München). Die Grundwasserpegel werden regelmäßig abgelesen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sind die o. g. Befürchtungen unbegründet. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich weder durch die Grundwasserwanne noch durch Dammaufschüttungen ein relevanter Grundwasseraufstau ergeben wird. Zusätzliche Maßnahmen wie Grundwasserdüker oder -drainagen zur Erhöhung der Durchlässigkeit des ohnehin sehr stark durchlässigen Bodens sind daher nicht erforderlich. Die Planung der Grundwasserwanne wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim einvernehmlich abgestimmt. Im Zuge des Neubaus der zweiten Loisachbrücke bei Burgrain wird auch der Flusslauf der Loisach so korrigiert bzw. erweitert und entsprechend angepasst, dass ein im Durchschnitt hundertjährliches Hochwasserereignis (HQ 100) ungehindert abfließen kann. Die Befürchtung eines Rückstaus und demzufolge eine erhöhte Überschwemmungsgefahr der Weidlegrabensiedlung oder des Guts Schwaigwang ist deshalb ebenfalls unbegründet.

Die SWM Infrastruktur GmbH (SWM) hat im Verfahren auf eine mögliche Verunreinigung des Grundwassers durch die Baumaßnahmen mit der Folge einer eventuellen Beeinträchtigung ihres Trinkwassereinzugsgebietes aus dem Loisachtal hingewiesen. In diesem Beschluss haben wir daher unter Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim eine enge Abstimmung und Beteiligung am weiteren Planungsvorgang und um Verständigung bei Vorerkundungen und Störfällen während der Baumaßnahme, die den Grundwasserstock betreffen können, unter A.3.1.7 bzw. A.3.13.2 angeordnet.



Im südwestlichen Bereich kommt es zu einer Überlappung des Untersuchungsgebietes mit der Schutzzone 3 des Wasserschutzgebietes im Markt Garmisch-Partenkirchen und der Gemeinde Grainau für die öffentliche Wasserversorgung des Marktes Garmisch-Partenkirchen vom 31.08.1982. Im Hinblick auf die Wasserschutzgebietsverordnung gem. § 19 WHG i. V. m. Art. 35 BayWG bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Die Umfahrung und der Tunnel selbst liegen nicht im Bereich eines Wasserschutzgebietes.

Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat gefordert, dass dem Vorhabensträger die Gewässerunterhaltung jeweils in der Strecke von 5,0 m oberhalb bis 10,0 m unterhalb der Kreuzungsanlagen, gemessen von den Brückenaußenkanten, am linken und rechten Ufer allein obliegt. Diese Forderung halten wir angesichts der geltenden Rechtslage für nicht gerechtfertigt. Der Vorhabensträger ist nach § 13a Abs. 1 Satz 1 FStrG lediglich verpflichtet, die Kreuzungsanlage einer Gewässerkreuzung, zu der Pfeilerfundamente sowie zum Schutz der Kreuzung dienende Sohlen-, Ufer- und Vorlandsicherungen gehören, zu unterhalten. Das Gewässerbett, das auch ohne die Kreuzung vorhanden wäre, ist nicht Teil der vom Vorhabensträger zu unterhaltenden Kreuzungsanlage. Art. 43 Abs. 4 BayWG verpflichtet den Vorhabensträger zur Unterhaltung des Gewässers nur, soweit es zum Schutz der Kreuzungsanlage notwendig ist. Darüber hinaus hat der Vorhabensträger nach Art. 47 Abs. 4 BayWG die nachweislich verursachten Mehrkosten der Unterhaltung zu erstatten, wenn die Verkehrsanlagen die wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Gewässern tatsächlich erschweren. Die gesetzliche Unterhaltungslast des für das Gewässer nach Art. 43 Abs. 1 BayWG zuständigen Unterhaltungspflichtigen bleibt davon unberührt. Eine Aufteilung der Unterhaltungslast nach Art. 44 Abs. 4 BayWG kann zweckmäßigerweise für die jeweiligen Gewässerkreuzungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

#### 4.3.6.2 Begründungen der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist in der Regel vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und ihnen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen von im Wesentlichen in Sammelrohrleitungen, Entwässerungs- und Sickermulden, Absetzbecken und Mulden-Rigolen-Systeme gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser und Vorfluter (Loisach) notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Sämtliche Einleitungen von gesammeltem Niederschlagswasser aus den Einzugsbereichen der Straßenentwässerungsanlagen der freien Strecken Nord und Süd und das anfallende Drainagewasser aus dem Tunnel und dem Erkundungsstollen in bestehende Vorfluter und in den Untergrund, sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A.4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Sofern im Baustellenbereich während der Bauausführung zum vorübergehenden Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser (§§ 2 Abs. 1 i. V. m. 3 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 2 Nr. 2 WHG) eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zur Bauwasserhaltung erforderlich ist, ist diese noch gesondert vom Vorhabensträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens beim Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Wasserrechtsbehörde, zu beantragen.

Die Zustimmung zur Einleitung von Abwasser in die Kanalisation des Marktes Garmisch-Partenkirchen wurde dem Vorhabensträger erteilt.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßigem Betrieb der wasserrechtlich relevanten Benutzungsanlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und bei Beachtung der unter A.4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Garmisch-Partenkirchen hat ihr Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Weilheim vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil diese Möglichkeit schon in § 5 WHG gesetzlich geregelt ist.

#### 4.3.7 Landwirtschaft

Das Straßenbauvorhaben beansprucht in geringem Umfang Flächen, die bisher als absolutes Grünland mit durchschnittlichen bis schlechten Erzeugungsbedingungen landwirtschaftlich genutzt sind. Insgesamt werden 0,28 ha versiegelt und 0,86 ha überbaut. Die Flächen liegen vorwiegend im Süden beim Ortsteil Breitenau sowie in kleinerem Umfang bei der Anschlussstelle Garmisch-Partenkirchen/Burgrain. Sie werden von der Vereinigung „Forst- und Weiderechtler Garmisch-Partenkirchen“, die über 700 ha landwirtschaftliche Fläche bewirtschaftet und Jungrinder auf den dazugehörigen Almen hält, als Dauerweiden genutzt. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau 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 der Forst- und Weiderechtler. 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 noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (z. B. 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.

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 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird nicht unterbrochen. Alle Grundstücke werden wie bisher durch öffentliche Wege erschlossen. Längere Umwege werden dadurch vermieden.

Die Straßenbepflanzung erfolgt, wie gefordert, mit standortheimischen und autochthonen Gehölzen.

Das Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg geht nicht von landwirtschaftlichen Existenzgefährdungen infolge Flächenabtretungen aus und hat aus Sicht der Landwirtschaft keine Bedenken gegen das Bauvorhaben geäußert.

#### 4.3.8 Wald

Durch den geplanten Bau der Ortsumfahrung, der zugehörigen Anschlüsse und der Zufahrtsstraße zum Lüfterbauwerk ist im Planfeststellungsabschnitt die Beseitigung von Waldflächen nach Art. 2 BayWaldG in einer Größe von insgesamt 7,3 ha erforderlich. Ein Teil dieser Flächen in einer Größenordnung von 2,03 ha wird nur vorübergehend in Anspruch genommen. Es handelt sich überwiegend um siedlungsnahen Randflächen (vorwiegend Fichten-(misch)bestände, etwas Waldmeisterbuchenwald, Schneeheide-Kiefernwald (0,71 ha) sowie geringe Flächenanteile Weichholzaue (0,14 ha) an der Loisach), die für die temporäre Brücke, den Arbeitsraum, die Lagerflächen und Baustraßen genutzt werden und hinterher mit dem Ziel der Entwicklung von Waldbeständen oder Waldmänteln wieder aufgeforstet werden. Die zu rodenden Waldflächen sind zum Teil laut Waldfunktionsplan als Waldbestände mit besonderer Bedeutung (Boden- und Wasserschutz, Erholung) und als Schutzwald nach Art. 10 Abs. 1 BayWaldG ausgewiesen (insgesamt 3,45 ha).

Die für die Rodungsmaßnahmen an den betroffenen Waldflächen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird von diesem Planfeststellungsbeschluss nach Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG ersetzt. Wir können die Verlegung der B 23 neu unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und sinngemäßer Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2, Abs. 4 bis 7 BayWaldG zulassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.4.2). Die zu rodenden Waldbestände besitzen laut Waldfunktionsplan überwiegend keine besondere Funktion. Es handelt sich vornehmlich um siedlungsnahen Randflächen. Eine Zerschneidung von großflächigen Waldbeständen wird weitestgehend vermieden. Im Bereich der US-Wohnbausiedlung werden Waldflächen durch die Baumaßnahme abgetrennt. Diese Restflächen sind als Teil des Siedlungsgebietes aber bereits durch eine Zaunanlage funktionell abgeschnitten. Der betroffene Schutzwald wird nur randlich in Anspruch genommen. Nachdem die betroffene Fläche insgesamt eine untergeordnete Rolle einnimmt, werden aus dem Eingriff keine nachhaltigen Beeinträchtigungen hinsichtlich der Schutzwaldeigenschaft der angrenzenden Wälder entstehen (Art. 9 Abs. 4 Nr. 1, Abs. 6 Nr.1 BayWaldG). Die Eingriffe in Waldflächen können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange weiter minimiert werden. Spezielle walddrechtliche Versagungsvoraussetzungen oder ein Entgegenstehen anderer Rechtsvorschriften, insbesondere naturschutzrechtliche Eingriffsregelungen nach § 8 BNatSchG i. V. m. Art. 6ff BayNatSchG, stehen der Rodung nicht entgegen.

Das aufgrund der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen erforderliche Benehmen mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Naturschutzbehörde, ist hergestellt worden (Art. 6b Abs. 1 Satz 2 Hs. 1 BayNatSchG). Der Waldbewuchs gehört zum Naturhaushalt aus der Gesamtheit von Naturgütern, einschließlich vor allem der Pflanzenwelt. Die durch die Verlegung der B 23 bedingten Waldverluste sind aber unvermeidbar und können nach Ansicht der Fachbehörden unter Beachtung der unter A.3.8 festgesetzten Nebenbestimmungen wieder ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.3) sind als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne von Art. 6a Abs. 1 und 3 BayNatSchG Flächen von insgesamt rd. 17,0 ha zur Sicherung der Funktion des Waldes vorgesehen. Zur Optimierung der Funktion des Waldes sind im Umfeld der Trasse waldbauliche Maßnahmen (Aufforstungsflächen, Waldumbau, Maßnahmen zur Stärkung von Waldflächen) im Umfang von insgesamt ca. 3,8 ha vorgesehen. Als Ausgleich für die Beeinträchtigungen werden angrenzende Waldbestände nach Beendigung der Baumaßnahme durch einen Waldmantel wieder ergänzt, bzw., dort wo es nicht möglich ist und im Anschluss an den Waldmantel, werden die angrenzenden Waldflächen in einer Tiefe von bis zu 10 m durch entsprechende Maßnahmen gestärkt. Zudem wird ein Teil trassennaher Flächen wieder aufgeforstet. Des Weiteren erfolgt mit der Aus-

gleichsmaßnahme A2 als zusätzliche waldbauliche Maßnahme der Waldumbau eines Nadelwaldbestandes in einen Bergmischwaldbestand, mit der eine Verbesserung der Waldfunktionen einhergeht. Dabei wird auch die auszugleichende Versiegelung von Waldflächen in einem Umfang von 0,77 ha ausgeglichen. Maßnahmen zum Erhalt der Schutzfunktionen des Waldes, der Verkehrssicherheit oder zum Schutz von angrenzenden Beständen (Sturmschutz und Kalamitäten) werden dadurch nicht ausgeschlossen.

Die Bergwaldfunktionen (Bodenschutz, Klimaschutz, Lawinenschutz, Erholungsfunktion am Kramerplateau-Weg), auf deren Erhalt der Bergwaldschluss vom 05.06.1984 über „Maßnahmen zum Schutz des Bergwaldes“ hinwirken soll, bleiben bei der geplanten Ausgleichsmaßnahme A3 mit dem unter A.3.8.2 dieses Beschlusses festgelegten Überschirmungsgrad von 60% weiterhin erhalten, da nur eine maßvolle Auflichtung erfolgt. Die Auflichtungen werden im Rahmen der ökologischen Ausführungsplanung auf konkreten, bereits lückigen Teilflächen mit gezielten Pflegemaßnahmen zur Reduzierung des Kronenraumes vorgenommen. Dadurch wird der Wald als Lebensraum für die von der Baumaßnahme betroffenen Arten der thermophilen, lichten Wälder, die ihren Verbreitungsschwerpunkt im montanen Bereich haben, gestärkt. Durch die Auflichtung entlang des Kramer-Plateau-Weges wird außerdem ein Korridor zwischen Offenlandflächen geschaffen, den auch weitere offenlandgebundene Arten als Wanderkorridor im Biotopverbund annehmen können.

Die vorgesehenen Flächen und Maßnahmen sind das Ergebnis einer einvernehmlichen Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger, den Naturschutzbehörden, dem zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten und fachlich nachvollziehbar. An einer Eignung der dafür vorgesehenen Flächen wurden keine fachlichen Zweifel geäußert. Die standortgemäße Aufforstung dieser Flächen lässt keine Gefährdung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege erkennen. Für die Aufforstungen werden die Baumarten in Abstimmung mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Weilheim und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Geschäftsbereich Bundesforst - Bundesforstamt Stockdorf, festgelegt. Die Ermittlung von Eingriffen und Ausgleich in Wald, der kein Bannwald ist, bestimmt sich nach den Gemeinsamen Grundsätzen des bayerischen Innen- und Umweltministeriums vom 21.06.1993 bzw. nach der SYNOPSE vom 25.01.1996.

Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

#### 4.3.9 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.1.10 und A.3.7 Rechnung getragen. Gegen die Straßenentwässerung im Bau und Betrieb und die Errichtung der Brückenbauwerke wurden aus fischereifachlicher Sicht keine Einwendungen erhoben.

Die Fachberatung Fischerei des Bezirks Oberbayern hat die geplante Ableitung des Bergwassers aus den Längsdrainagen entlang der Tunnelröhre als möglicherweise problematisch angesehen, da solche Wässer durch Kontakt mit dem Spritzbeton der Tunnel-Außenwände zumindest über einen gewissen Zeitraum nach Fertigstellung des Bauwerkes mehr oder minder stark alkalische Wirkung entfalten könnten. Es wurde daher gefordert, diese Wässer zunächst über ein Auffangbecken zu sammeln und zu überprüfen, um sie bei Bedarf doch anderweitig unschädlich zu entsorgen oder an Ort und Stelle durch Neutralisation unbedenklich machen zu können. Wir halten eine solche Verpflichtung des Vorhabensträgers in diesem Planfeststellungsbeschluss gemessen an den Belangen der Fischerei für nicht notwendig. Die aus dem Tunnel anfallende Wassermenge von ca. 100 l/s ist laut den Ausführungen des Vorhabensträgers gegenüber der Wassermenge der Loisach (ca. 10 m<sup>3</sup>/s bei Normalwasser) so gering, dass schon nach sehr kurzer Fließstrecke eine große Vermi-

schung erreicht ist und keine Gefahr für Fische ersichtlich ist. Eine Neutralisation des Tunnelwassers ist deshalb nicht erforderlich.

Rein zivilrechtliche Fragen, wie die Haftung des Vorhabensträgers sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entscheidungsrelevant. Eine Haftungsauflage zu Lasten des Vorhabensträgers für alle Schäden, die nachweislich durch das Bauvorhaben entstehen, ist unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich. Die Forderung nach einem Vorbehalt für weitere Auflagen ist zu unbestimmt.

#### 4.3.10 Jagd

Für die Belange der Jagd sind laut Stellungnahme des Landratsamtes Garmisch-Partenkirchen, untere Jagdbehörde, keine schwerwiegenden Auswirkungen zu erwarten. Ab dem Tunnelende (Kramertunnel Portal Süd) ist Wildlebensraum betroffen. Im fraglichen Bereich sind jedoch keine größeren Wildeinstandsbereiche bekannt. Lediglich am Ende der Baustrecke wechselt gelegentlich Rotwild über die Loisach. Die Fläche wird von den Bayerischen Staatsforsten, Forstbetrieb Oberammergau, jagdlich bewirtschaftet.

#### 4.3.11 Denkmalpflege

Die Planung ist mit den Belangen der Denkmalpflege in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vereinbar, insbesondere trägt sie möglichen Bodendenkmälern Rechnung.

Der historische Bestand der Baudenkmäler „Schwaigwang Haus Nr. 1“ und „Am Herrgottsschrofen 17“ bleibt weiterhin sichergestellt, da die beiden Baudenkmäler von der Baumaßnahme nicht betroffen werden.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bodendenkmalpflege, hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass im Planungsgebiet zwar keine bekannten Bodendenkmäler unmittelbar von der Baumaßnahme betroffen werden, doch werden vor dem Tunnelportal Nord zwischen der Überführung Bauwerk 0/2 und der Kreisverkehrausfahrt Burgrain sowie südlich der Überführung bis zur Loisach unbekannte Fundamente hochmittelalterlicher bis frühneuzeitlicher Wohn- und Wirtschaftsbauten, mittelalterliche bis neuzeitliche Straßen- und Brückenreste erwartet.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat der Überplanung der Bodendenkmäler unter der Voraussetzung zugestimmt, dass der Baumaßnahme rechtzeitig sachgerechte archäologische Sondierungen und gegebenenfalls Ausgrabungen zur Sicherung und Dokumentation aller von der Baumaßnahme aufgefundenen Bodendenkmäler unter fachlicher Aufsicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege auf Kosten des Vorhabensträgers vorausgehen müssen.

Die für die Bauarbeiten erforderliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG kann trotz des Vorhandenseins eventueller Bodendenkmäler durch diesen Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden. Ein Verzicht auf die Maßnahme ist aufgrund der Bedeutung des Bauvorhabens auch unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der Bodendenkmäler nicht möglich. Aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit des Vorhabens (C.4.2), zur Trassenführung und zu den Zwangspunkten für die Höhenlage (Gradienten) ergeben sich besondere Rechtfertigungsgründe für die Beeinträchtigungen (Art. 7 DSchG). Auf diese Darstellungen wird verwiesen. Maßnahmen wie eine weitere Minimierung des Ausbaustandards oder eine Verschiebung der Trasse sind ebenfalls nicht möglich (C.4.3.3) und würden auch nicht zu geringeren Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern führen. Das öffentliche Interesse an der Baumaßnahme überwiegt hier die Belange des Denkmalschutzes. Die Nebenbestimmung in diesem Beschluss unter A.3.1.9 stellt aber sicher, dass die notwendigen wissenschaftlichen Voruntersuchungen nach Bodendenkmälern unter fachlicher

Begleitung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vor der Baumaßnahme durchgeführt werden können.

Die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vertretene Auffassung, es sei vorrangig im Interesse des Vorhabensträgers, die geforderte fachkundige (Rettungs-) Grabung durchführen zu lassen und folglich habe dieser auch die hierfür erforderlichen Kosten zu tragen, können wir nicht teilen. Zur Durchführung einer archäologischen Sondierung und gegebenenfalls einer archäologischen Ausgrabung kann der Vorhabensträger nicht mittels einer Nebenbestimmung verpflichtet werden. Für eine derartige Auflage besteht keine Rechtsgrundlage. Art. 8 Abs. 4 DSchG verpflichtet den Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigten nur dazu, entsprechende Grabungsmaßnahmen zu dulden, nicht jedoch, diese selbst aktiv durchzuführen. Im Übrigen greift Art. 8 DSchG erst, wenn tatsächlich Bodendenkmäler gefunden wurden. Ist, wie hier das Vorhandensein von Bodendenkmälern nur möglich, ist dies im Rahmen der Ermessensentscheidung nach Art. 7 DSchG zu berücksichtigen.

Zur Übernahme von Kosten für erforderliche archäologische Grabungs- und Sicherungsmaßnahmen bei der Auffindung von Bodendenkmälern, wie vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege gefordert, konnten wir die Vorhabensträger nicht verpflichten. Für eine derartige Auflage sieht das DSchG und das sonstige Fachrecht keine Rechtsgrundlage vor, die den Eigentümer eines Grundstücks, auf dem ein Bodendenkmal angetroffen wird, zur Tragung der Bergungskosten verpflichtet. Mit der allein in Betracht kommenden Bestimmung des Art. 8 Abs. 4 DSchG kann dem Eigentümer nur die Duldung der Ausgrabungsarbeiten auferlegt werden. Aus der Tatsache, dass Art. 12 DSchG die Ausgrabung von Bodendenkmälern dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege nicht ausdrücklich als Pflichtaufgabe auferlegt, kann nicht geschlossen werden, dass diese Pflicht dem Grundeigentümer oder dem Vorhabensträger im Planfeststellungsverfahren obliegt. Auch das Veranlasserprinzip als solches ist keine Rechtsgrundlage für Zahlungspflichten. Eine solche Kostenfolge lässt sich daraus nicht herleiten. Das Bayerische DSchG enthält keine ausdrückliche Bestimmung darüber, wonach dem Verursacher eines Eingriffs in ein Bodendenkmal die Grabungs- und Dokumentationskosten aufzuerlegen sind (vgl. VG München, Urteil vom 14.09.2000, Az. M 29 K 00.838, bestätigt durch BayVGh, Urteil vom 04.06.2003, Az. 26 B 00.3684, BayVBl 2004, 310). Das gleiche gilt für Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG, da diese Vorschrift keine Rechtsgrundlage für Lastenverschiebungen zwischen öffentlichen Haushalten ist. Wir können auch den Vorhabensträger in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht über Art. 22 Abs. 2 DSchG zur Beteiligung an den Kosten verpflichten. Art. 22 Abs. 2 DSchG richtet sich nur an kommunale Gebietskörperschaften, sich u. a. an den Kosten für Maßnahmen des Denkmalschutz und Denkmalpflege nach Art. 22 Abs. 1 DSchG zu beteiligen. Außerdem handelt es sich hierbei lediglich um eine Aufgabenbeschreibung, die der Planfeststellungsbehörde keine Befugnis für belastende Einzelentscheidungen wie die Auferlegung der Ausgrabungskosten gibt.

Eine solche Kostenpflicht folgt auch nicht aus dem Veranlasserprinzip, welches bereits auf Grund völkerrechtlicher Verpflichtungen (Gesetz zu dem Europäischen Übereinkommen vom 19.01.1992 zum Schutz des archäologischen Erbes, sog. „Charta von La Valetta“) bestehe. Das Übereinkommen verpflichtet die Mitgliedstaaten lediglich, entsprechende Maßnahmen zum Schutz archäologischer Funde zu treffen und ist nicht unmittelbar anwendbar. Insbesondere lässt sich aus Art. 6 Abs. 2 lit. a) des Übereinkommens keine zwingende Kostentragungspflicht des Vorhabensträgers ableiten, denn dort ist die Deckung der Kosten archäologischer Arbeiten durch öffentliche oder private Mittel (entsprechend Mittel des Vorhabensträgers) vorgesehen. Das deutsche Zustimmungsgesetz (BGBl II 2002, S. 2709 ff.) normiert keine weitergehenden Verpflichtungen.

Der Vorhabensträger hat aber mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bodendenkmalpflege, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vereinbart, dass vor Beginn der Baumaßnahme am nördlichen Tunnelportal im Bereich des neuen Kreisverkehrs und der Anschlussstellenäste sowie im Bereich der Umgestaltung des Loisachufers und der neuen Brückenwiderlager der Oberboden in Anwesenheit eines Grabungstechnikers des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege abgetragen wird. Falls bei diesen Arbeiten Bodendenkmäler gefunden werden, wird der Vorhabensträger in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege eine Grabungsfirma zur Sicherung und Ausgrabung unter freiwilliger und nur vorläufiger Übernahme der Finanzierungskosten beauftragen.

#### 4.3.12 Tunnelausbruch/Altlasten

Der Vorhabensträger beabsichtigt beim Anfall von Ausbruchmaterial beim Tunnelbau die notwendigen Deponievolumen auf ein Minimum zu reduzieren, den Hauptmassentransport auf der Trasse der B 23 neu durchzuführen und eine mögliche Verringerung des Gesamttransportaufkommens durch Wiederaufbereitung des verwertbaren Tunnelausbruchmaterials vor Ort zu erreichen. Im gesamten Bauabschnitt (Strecke und Tunnel) fallen etwa 545.000 m<sup>3</sup> unbelastetes Ausbruchmaterial an. Davon können ca. 120.000 m<sup>3</sup> für Dammschüttungen an der Trasse der B 23 neu verwendet werden. Die Ausbruchmassen werden soweit möglich natur- und landschaftsschonend zwischen Südportal und Grainau für Straßenbauarbeiten und für die Errichtung einer Seitenablagerung zwischen der B 23 neu und dem Grundstück der US-Stationierungstreitkräfte eingebaut oder bis zum Einbau im Bereich der Trasse zwischengelagert. Es besteht somit ein Massenüberschuss von rund 425.000 m<sup>3</sup> welcher, soweit er nicht zu einem Baustoff vor Ort aufbereitet wird, über die B 23 neu abtransportiert wird. Da es sich überwiegend um verwertbares Felsmaterial handelt, kann von einer sinnvollen Weiterverwertung dieses Materials ausgegangen werden. Im Planfeststellungsbeschluss sind deshalb keine weiteren Bodendeponien vorgesehen. Insbesondere ist eine vom Tierschutzverein des Landkreises Garmisch-Partenkirchen e. V. oder der Gemeinde Grainau befürchtete Ablagerung im Bereich des sog. „Esels“ oder im Bereich des sog. „Schuster-Woldan-Grundstücks“ aus Gründen des Landschaftsschutzes nicht geplant. Biotope werden durch die Lagerung nicht beeinträchtigt.

#### 4.3.13 Militärische Belange

##### 4.3.13.1 Bundeswehr

Das Bauvorhaben liegt im Bereich des Standortübungsplatzes (StOÜbPI) Garmisch-Partenkirchen und berührt die Belange der Bundeswehr durch die Überplanung des südlichen Randes der Liegenschaft mit einer Fläche von ca. 1,0 ha für die Verlegung der B 23 westlich von Garmisch-Partenkirchen und die naturschutzfachlich erforderlichen Ausgleichsflächen, die sich mit 19,2 ha zum größten Teil auf dem Gelände des StOÜbPI befinden. Die Freigabe der Flächen ist für die Verlegung der B 23 selbst und die Umsetzung des naturschutzfachlichen Ausgleichskonzepts erforderlich. Eine Verlegung der Trasse scheidet aus den oben angeführten Gründen aus. Das naturschutzfachliche Ausgleichskonzept zielt darauf ab, die vom Vorhaben betroffenen Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Artvorkommen in räumlich-funktionalem Zusammenhang am Ort des Eingriffes auszugleichen. Zahlreiche gefährdete und gleichzeitig streng geschützte Tierarten haben hier einen Verbreitungsschwerpunkt. Aufgrund der differenzierten Lebensraumansprüche und um ihr Vorkommen im Raum zu erhalten, ist es daher aus naturschutzfachlichen Gründen zwingend notwendig, für diese Arten innerhalb von Bergwaldflächen im Umfeld der Baumaßnahme die in diesem Beschluss festgestellten Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Durch den geplanten Waldumbau

(Baumartenänderung) und eine Auflichtung bleibt die Fläche in ihrem Bestand erhalten, da die Maßnahmen lediglich qualitative Auswirkungen auf den Wald haben. Es erfolgt keine Änderung des Bestandes, die der Weiterführung der derzeitigen militärischen Nutzung entgegenstehen würde. Die Zufahrten zum Standortübungsplatz bleiben erhalten.

Die Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München, hat im Erörterungstermin am 01.10.2007 zu dem Bauvorhaben ihre Zustimmung erteilt. Der Vorhabensträger hat die Freigabe dieser Teilflächen mit Verwaltungsvereinbarung vom 23.11.2007 von der Wehrbereichsverwaltung Süd erhalten.

#### 4.3.13.2 US-Stationierungsstreitkräfte

Das Bauvorhaben nimmt Teilflächen von den US-Stationierungsstreitkräften zur ausschließlichen Nutzung von der Bundesrepublik Deutschland nach Art. 48 Abs. 2 ZA-NTS überlassen Liegenschaften für die Verlegung der B 23 westlich von Garmisch-Partenkirchen und die naturschutzfachlich erforderlichen Ausgleichsflächen in Anspruch. Der Vorhabensträger hat die vorzeitige Bauerlaubnis für diese Teilflächen mit Verwaltungsvereinbarung vom 22.11./23.11.2007 von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erhalten, nachdem die US-Stationierungsstreitkräfte keine Einwendungen erhoben haben.

Der Vorhabensträger wurde verpflichtet, den geplanten Wall zur Seitenablagerung von Überschussmassen (Bau-km 4+720 - Bau-km 5+564) entsprechend der mit den US-Stationierungsstreitkräften aus Sicherheitsgründen vereinbarte Höhe von mindestens 6,0 m über der Gradienten der Straße zu errichten.

Der Vorhabensträger wird zudem im Rahmen der weiteren Detailplanung bzw. Bauausführungsplanung die geplante Zaunführung den Sicherheitsbedingungen der US-Stationierungsstreitkräfte noch anpassen und auf einem Abstand von mindestens 45 m zu den Gebäuden verlegen. Die Wegführung wird ebenso wie die entlang der neu gestalteten Grundstücksgrenze und der neu gestalteten Zaunführung vorgesehene Sicherheitsbeleuchtung/Beleuchtung entsprechend angepasst.

Die US-Stationierungsstreitkräfte haben im Verfahren angeregt, einen Zugang für Fußgänger zu der ihnen zur ausschließlichen Benutzung überlassenen Wohnsiedlung "Am Herrgottsschrofen", zu der Loisach und zu dem neu anzulegenden Radweg im Bereich des künftigen Verkehrskreisels zu schaffen. Das Eingangstor zur Wohnsiedlung „Am Herrgottsschrofen“ bleibt nach der vorliegenden Planung von der Zaunverlegung unberührt. Falls baubedingt eine Verlegung erforderlich werden sollte, hat der Vorhabensträger die Anbindung des Zuganges zur Liegenschaft "Am Herrgottsschrofen" im Rahmen der konkreten Bauausführungsplanung zugesichert. Der anschließende Fußgängerweg außerhalb des Zaunes wird an den neu anzulegenden Feld- und Waldweg angeschlossen. Damit bleiben alle Wanderbeziehungen wie bisher erhalten.

Die Forderung nach geeigneten Barrieren und einer separaten Zufahrt entlang des geplanten Radweges an der Wohnsiedlung "Am Herrgottsschrofen" wurde gem. Schreiben der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vom 03.08.2007 inzwischen zurückgezogen.

Die Umgestaltung des US-Golfplatzes erfolgt durch den Vorhabensträger im Einvernehmen mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und den US-Stationierungsstreitkräften (Variante 2 mit Umbau der Bahnen 8, 9 und 4) und gemäß den geltenden United States Professional Golf Association (USPGA)-Regeln. Dadurch ist sichergestellt, dass mit den Umgestaltungsmaßnahmen eine Verbesserung der gesamten Golfplatzanlage einhergeht und der Spielbetrieb auch zukünftig gewährleistet ist.



#### 4.3.14 Sonstige öffentliche Belange

##### 4.3.14.1 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.3.13 wird verwiesen.

Die SWM Infrastruktur GmbH (SWM) hat Bedenken hinsichtlich der Wassergewinnung des Förderwerks Oberau wegen einer möglichen Verunreinigung des Grundwassers (2. Grundwasserstock) durch die Baumaßnahme erhoben. Sie führt dazu aus, dass im Bereich Garmisch-Partenkirchen der Grundwasserstrom noch nicht in ein 1. und 2. Grundwasserstockwerk aufgegliedert sei und deshalb eine Verunreinigung automatisch in den Zustrombereich der Brunnen wandere. Ein dann notwendiges Außerbetriebnehmen des Förderwerks würde die Wasserversorgung der Landeshauptstadt München beeinträchtigen. Diese Befürchtungen sind unbegründet. Der Vorhabensträger kann eine Gefährdung des Grundwassers durch den Betrieb einer Gewässerschutzanlage ausschließen. Die Bauausführung erfolgt zudem in enger Abstimmung mit der SWM und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim, welches dem Bauvorhaben unter Beachtung der in diesem Planfeststellungsbeschluss zum Schutz wasserwirtschaftlicher Belange getroffenen Nebenbestimmungen zugestimmt hat. Den Belangen der SWM zur Sicherung der Trinkwasserversorgung der Landeshauptstadt München ist unter A.3.3 und A.3.13.2 der in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Der Anschluss der ca. 300 m langen Kanalisationsleitung DN 300 bei Bau-km 0+535 an die Abwasserleitung der Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen ist erforderlich. Tunnel müssen aus Verkehrssicherheitsgründen regelmäßig gereinigt werden (z.B. aus Gründen der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der sicherheitstechnischen Entwässerungseinrichtungen und sonstiger sicherheitstechnischer Ausstattungen, der Lesbarkeit der Verkehrs- und sicherheitstechnischen Beschilderungen und der Gewährleistung der Helligkeit der Tunnelwände). Beim Reinigungsvorgang fallen die üblichen im Straßenbereich vorhandenen Stoffe an. Das Waschwasser wird in einem Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider, das den Vorgaben der RiStWag (Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) sowie den RABT 2006 entspricht, vorgereinigt (BW-Nr. 3.4.2). Die so vorgereinigten Wässer werden dann über die Kanalisationsleitung in den Schmutzwasserkanal der Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen eingeleitet. Eventuelle Schadflüssigkeiten werden im Absetzbecken gesammelt, ausgepumpt und fachgerecht entsorgt. Die Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen haben ihre Zustimmung zur Einleitung erklärt.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, die erforderliche Leitungsveränderung der bestehenden 110-kV-Leitung bei Bau-km 4+574 in Abstimmung mit der E.ON Netz GmbH durchzuführen. Der Vorhabensträger hat ferner in Abstimmung mit der E.ON Netz GmbH und dem Grundstückseigentümer auf den Umbau der bestehenden 110-kV-Leitung bei Bau-km 0+546 verzichtet.

##### 4.3.14.2 Belange des Marktes Garmisch-Partenkirchen

Der Markt Garmisch-Partenkirchen hat gefordert, dass die gemeindlichen Planungen zur Eindämmung der Hochwasser des Schwaiggrabens bei den Planungen der Anschlussbauwerke im Bereich des Nordportals des Kramertunnels (Lage des Retentionsbeckens und des Drosselbauwerks, Integration des Lärmschutzwalles für das Anwesen Schwaiggraben 2, zweiter Durchlass DN 800) vom Vorhabensträger berücksichtigt werden müssen. Wir können den Vorhabensträger nicht dazu verpflichten, weil zum Zeitpunkt der Erstellung und Auslegung der Planfeststellungsunterla-

gen für den Kramertunnel noch keine konkreten Unterlagen zum Hochwasserschutz für den Schwaiggraben vorgelegen sind. Daher hat der Markt Garmisch-Partenkirchen mögliche Planungen, die sich auf das Vorhaben auswirken, aufgrund der seit Beginn der Auslegung der Planunterlagen verfestigten Straßenplanung von sich aus rechtzeitig mit dem Vorhabensträger abzustimmen und nicht umgekehrt.

Der Markt Garmisch-Partenkirchen hat zur Schonung der Bevölkerung und des gemeindlichen Straßennetzes geeignete Maßnahmen vom Vorhabensträger während der Bauzeit und die Durchführung von Beweissicherungsverfahren für die Straßen und Bauwerke im Bereich der entsprechenden Routen gefordert. Wir haben den Vorhabensträger zur Vornahme verschiedener Schutzmaßnahmen während der Bauphase unter A.3.2 verpflichtet, um die Beeinträchtigungen so weit wie möglich auf ein zumutbares Maß zu beschränken. Insbesondere wird der Vorhabensträger durch die zeitweilige Errichtung einer Baustraße mit Behelfsbrücken über die Straße zur Maximilianshöhe und über die Loisach mit direkter Anbindung an die B 23 im südlichen Abschnitt und die Anbindung der Baustelle direkt an die B 23 im nördlichen Abschnitt eine weitestgehende Schonung des gemeindlichen Straßennetzes und dessen Anlieger vom Baustellenverkehr erreichen. Kurzzeitige Beeinträchtigungen (z. B. bis zur Fertigstellung der Baustraße) lassen sich jedoch nicht gänzlich vermeiden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.2.5 wird verwiesen. Die Transporte erfolgen über das öffentliche Straßennetz. Eventuelle Überschreitungen von Gewichtsbeschränkungen und daraus resultierende Schäden hat der Vorhabensträger nicht zu verantworten. Wir haben daher in diesem Planfeststellungsbeschluss die Vornahme von Beweissicherungsmaßnahmen nur dort angeordnet, wo Gewichtsüberschreitungen von Bauwerken und Straßen (z. B. Pfliegerseestraße) nicht zu vermeiden sind.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, dass vor der Übergabe der im Planfeststellungsverfahren abzustufenden Straßenteile eine gemeinsame Abnahme mit dem Markt Garmisch-Partenkirchen zur Festlegung gegebenenfalls auf Kosten der Bundesstraßenverwaltung erforderlicher Sanierungsmaßnahmen gem. § 6 Abs. 1a FStrG vorgenommen wird.

#### 4.3.14.3 Belange der Gemeinde Grainau

Die Forderung der Gemeinde Grainau auf eine Änderung der Anschlussstelle Garmisch/Grainau im Zuge der B 23 neu weisen wir aus den unter C.4.3.3.2 aufgeführten Erwägungen zurück.

Eigene Planungsvorstellungen braucht die Gemeinde Grainau infolge der Straßenbaumaßnahme nicht zurückzustellen, da hinreichend konkrete und verfestigte Schritte nicht erkennbar sind, die hier für Straßenzwecke beanspruchten Flächen anderweitig zu überplanen und künftig zu nutzen. Es gehen auch in Zukunft der Gemeinde Grainau keine großen Teile des Gemeindegebiets als potentieller Planungsraum verloren. Eine weitere städtebauliche Entwicklung wird durch das Bauvorhaben ebenfalls nicht unmöglich gemacht oder unzumutbar erschwert. Die Gemeinde Grainau konnte im Planfeststellungsverfahren zu keinem Zeitpunkt den Stand einer konkretisierten und nach außen manifestierten Planung und die möglichen Konflikte darlegen. Es sind auch keine Probleme erkennbar, die durch die Fachplanung aufgeworfen werden und von der Gemeinde Grainau planerisch zu bewältigen wären. Der Gemeinde Grainau geht es vielmehr darum, eine andere Verkehrskonzeption für den Anschluss Garmisch/Grainau gegenüber dem Vorhabensträger durchzusetzen.

Die Gemeinde Grainau hat ferner eingewandt, dass bei Verwirklichung des planfestgestellten Bauvorhabens ihre Belange durch die abzusehende unverhältnismäßig höhere Verkehrsbelastung auf der B 23 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau verletzt würden. Der Ziel- und Quellverkehr vom südlichen Teil Garmisch-Partenkirchens sowie der Sportstättenverkehr zu Alpspitz-, Kreuzeck- und Hausbergbahn würde den im Verkehrsgutachten errechneten entfallenden grenzüber-

schreitenden Verkehr Richtung Österreich sowie den zum Eibsee und zur Zugspitze übertreffen. An gewissen Wochenenden befänden sich in der Hochsaison alleine im Kreuzeck/Alpspitzgebiet bis zu 15.000 Personen. Es wurde ferner befürchtet, dass der Campingplatz aufgegeben werden müsste, weil er an einer solch stark befahrenen Straße keine Existenzmöglichkeit mehr hätte.

Solche unzumutbaren Verkehrsbelastungen der Gemeinde Grainau können wir nicht erkennen. Nach der Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak für das Jahr 2020 tritt im Bereich zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau eine deutliche Entlastung um ca. 5.000 Kfz/24 h gegenüber dem Prognose-Nullfall ein. Dies wird im Urlaubs- und Wochenendverkehr ähnlich sein, da neben dem grenzüberschreitenden Verkehr und dem Verkehr zum Eibsee und zur Zugspitze auch der Ziel-/Quellverkehr nach/von Grainau, der aufgrund der Bedeutung der Gemeinde Grainau als Fremdenverkehrsort nicht unerheblich ist, direkt auf die Umfahrung geleitet wird und damit den angesprochenen Streckenabschnitt entlasten wird. Laut der Verkehrsprognose tritt zudem bei allen untersuchten Varianten eine deutliche Entlastung ein. Die Erholungseignung bzw. -nutzung wird bei der gewählten A-Linie nicht eingeschränkt. Erhebliche negative Auswirkungen auf den Fremdenverkehr sind ebenso nicht zu erwarten. Insbesondere ist auch eine befürchtete Existenzgefährdung von Betrieben (Campingplatz) wegen der deutlichen Entlastung um ca. 5.000 Kfz/24 h in diesem Bereich unbegründet. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Variantenvergleich unter C.4.3.2 verwiesen.

Von einer gravierenden Beeinträchtigung des Selbstgestaltungsrechts der Gemeinde Grainau ist ebenfalls nicht auszugehen. Das kommunale Selbstgestaltungsrecht wäre erst dann betroffen, wenn es darum ginge, grundlegende Veränderungen des örtlichen Gepräges, der örtlichen Struktur und der öffentlichen Identität abzuwehren. Das bauliche Gefüge wird durch die geplanten Anlagen aber nicht um ein Gefüge angereichert, welches dem Erscheinungsbild des Ortes im Vergleich mit dem vorherigen Zustand ein völlig anderes Gepräge gibt und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet einwirkt. Die Anschlussstelle wird das Orts- und Landschaftsbild wegen der vorgesehenen gestalterischen Maßnahmen nicht erheblich beeinträchtigen (vgl. C.4.3.3.2).

Die Gemeinde Grainau kann der Fachplanung auch grundsätzlich keine anderen öffentlichen Belange wie etwa des Naturschutzes und Landschaftsbildes entgegenhalten. Es werden damit keine eigenen subjektiven Rechte der Gemeinde Grainau aus ihrem Selbstverwaltungsrecht gem. Art. 28 Abs. 2 GG, 11 Abs. 2 BV geltend gemacht. Wie schon ausgeführt, wurden diese Belange von uns erkannt und mit dem ihnen zukommenden Gewicht abgewogen.

Eine fehlerhafte Umstufung der B 23 alt zur Gemeindeverbindungsstraße statt zu einer Staatsstraße ist ebenfalls aufgrund des künftigen Streckencharakters nicht gegeben. Wir verweisen insofern auf unsere Ausführungen unter C.4.6.

#### 4.3.14.4 Polizeiliche Belange

Die Forderung des Polizeipräsidiums Oberbayern auf die Vorrüstung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung und einer stationären Abstandsmessung für beide Fahrrichtungen im Kramertunnel auf Kosten des Vorhabensträgers kann nicht nachgekommen werden. Eine stationäre Geschwindigkeits- und Abstandsmessung ist gem. der RABT, Ausgabe 2006, nicht vorgesehen und kann daher dem Vorhabensträger in diesem Beschluss auch nicht auferlegt werden. Der Vorhabensträger hat im Verfahren aber auf die grundsätzliche technische Möglichkeit einer Geschwindigkeits- und Abstandsmessung mit der bereits vorgesehenen Videodetektion und der softwaremäßigen Erweiterung der Bildauswertung (Auswertung der Fahrgeschwindigkeit, Erkennung von Falschfahrern, Verkehrszählung, Ereignisse wie Stau, Rauch, Fußgänger oder andere Hindernisse auf der Fahrbahn) hingewiesen. Das Konzept der Videobildübertragung sieht die Übertragung an die Verkehrs-

rechenzentrale Freimann und zusätzlich zur Polizei Garmisch-Partenkirchen vor. Polizei und Rettungsbehörden erhalten in der Betriebsstation eine Schnittstelle. Die Höhenkontrolle für den Kramertunnel wird ebenfalls gemäß der RABT, Ausgabe 2006, ausgeführt.

#### **4.4 Private Einwendungen**

##### **4.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Einwendungsführern erhoben wurden:**

Wir verweisen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen in Zusammenhang mit den Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere nach Verwirklichung einer anderen Trassenvariante, die bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Dem Markt Garmisch-Partenkirchen und der Gemeinde Grainau, in welchen der Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausliegt, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden einsichtnehmenden Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete des Marktes Garmisch-Partenkirchen und der Gemeinde Grainau mitgeteilt.

##### **4.4.1.1 Flächenverluste, sonstige Nachteile**

Für den Bau der B 23 (Straßenflächen, Bankett- und Böschungflächen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) werden insgesamt ca. 1,0 ha Fläche aus Privateigentum dauerhaft benötigt und ca. 0,04 ha Privatgrund dauerhaft in der Nutzung durch Dienstbarkeit beschränkt.

Das Amt für Landwirtschaft Ebersberg hat aus landwirtschaftlicher Sicht keine grundsätzlichen Einwendungen gegen das Bauvorhaben erhoben. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, dauernde Nutzungsbeschränkung, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu diesen bereits oben behandelten Themen.

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. Dies gilt auch für einen eventuellen Entschädigungsanspruch für die Inanspruchnahme von Pachtflächen.

##### **4.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen**

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

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

Lärmschutzaufgaben sind unter A.3.5 und C.4.3.4.1 behandelt.

#### 4.4.1.2.1 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Die landwirtschaftlichen Wege wurden so geplant, dass die betroffenen Flächen, wenn auch teilweise über Umwege, weiterhin zu erreichen sind. Diesbezügliche Einwände auf unveränderte Beibehaltung einer günstigen Verkehrsbeziehung weisen wir zurück.

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

§ 8a Abs. 4 FStrG 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). 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. Das Straßenrecht begründet somit keinen Anspruch auf immer gleich bleibenden Anschluss an das öffentliche Straßennetz und den Fortbestand günstiger Verkehrsbeziehungen, sofern im Übrigen eine ausreichende Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz gegeben ist (Art. 17 Abs. 2, 3 BayStrWG). Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG 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.

#### 4.4.1.2.2 Nachteile durch Bepflanzung

Die vorgesehene Bepflanzung ist unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen. Durch die Regelung in A.3.6.3 des Planfeststellungsbeschlusses wird sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

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. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

#### 4.4.1.2.3 Dränagen

Soweit durch die Baumaßnahme vorhandene Dränagen durchschnitten werden, ist durch die Nebenbestimmung in A.3.6.4 sichergestellt, dass genehmigte bzw. genehmigungsfähige Dränagen durch den Vorhabensträger im Zuge der Bauarbeiten gefasst bzw. an die neue Entwässerung angeschlossen werden.

#### 4.4.1.2.4 Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Nutzung durch Schadstoffe

Es wurde im Verfahren von weideberechtigten Einwendungsführern eingewandt, dass nach Inbetriebnahme des Tunnels um das Lüfterbauwerk funktionsbedingt verstärkt mit Schadstoffimmissionen und Beeinträchtigungen der Bodenqualität zu rechnen sei. Es wurden daher bestandssichernde Maßnahmen (Beprobung und Dokumentation) bezüglich der Bodenqualität im Bereich des Lüfterbauwerks vor Inbetriebnahme des Kramertunnels gefordert, um ggf. Veränderungen im Boden und in der Luft feststellen und dokumentieren zu können.

Wir lehnen diese Forderung ab. Die vorgesehenen Eingriffe lassen sich nicht vermeiden oder weiter vermindern. Für den Kramertunnel wurden vom Büro ILF im Zuge der Lufthygienischen Untersuchung mögliche Auswirkungen der Zusatzbelastungen der Portale und des Lüfterbauwerks auf die angrenzenden bewohnten Gebiete und auf das FFH-Gebiet untersucht. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass es zu keiner Grenzwertüberschreitung kommen wird. Der gewählte Standort des Lüfterbauwerkes ergab keine Auswirkungen auf Mensch, Tier und Pflanzen (Vgl. Lufthygienische Untersuchung vom 27.03.2007). Auch das Fraunhofer Institut hat im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Weilheim ein lufthygienisches Gutachten zur Auswirkung der Kfz-Emissionen aus dem Lüfterbauwerk erstellt. Daraus geht ebenfalls hervor, dass im näheren Umfeld aufgrund der Höhe des Bauwerkes mit keinem nennenswerten Schadstoffeintrag zu rechnen ist. Es kann daher derzeit davon ausgegangen werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung von Grundstücken nicht beeinträchtigt ist. Der Schadstoffgehalt im Boden ist nach den derzeitigen Erkenntnissen schon in einem kurzen Abstand zur Straße derart reduziert, dass er kaum noch feststellbar ist. Konkrete gesetzliche Abstandsvorschriften für die landwirtschaftliche Nutzung neben Straßen bzw. dem Lüfterbauwerk existieren nicht.

#### 4.4.1.2.5 Lärm-, Staub- und Abgasbelastung und Bodenverschmutzung während der Bauzeit

Von vielen Einwendungsführern wurden Befürchtungen hinsichtlich gravierender Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase und Staub während der Bauausführung vorgebracht.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Belästigungen bei der Herstellung zu entscheiden. Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass baubedingte Immissionen bei der Erstellung von Straßenbauvorhaben ganz allgemein vorkommen und in der Regel als vorübergehender Nachteil hinzunehmen sind. Die Bauherstellung berührt Siedlungsgebiete mit schutzwürdiger Wohnnutzung in Garmisch-Partenkirchen und Grainau. Der Vorhabensträger hat für die Gesamtbaumaßnahme eine Bauzeit von 3 Jahren angesetzt.

Um das Bauprojekt zeitnah zu realisieren, ist ein ständiger Baubetrieb erforderlich, bei dem sich auch die besonders lärmintensiven Bauarbeiten über einen längeren Zeitraum erstrecken. Grundsätzlich wird der Bauablauf den Bau ausführenden Unternehmen überlassen. Aufgrund der vom Vorhabensträger ermittelten, auszubauenden bzw. zu schüttenden Erdmassen und anzufahrenden Zulieferstoffe sowie des

vorgegebenen Zeitrahmens ist zumindest in der ersten zwei Baujahren von mindestens 100 Lkw-Fahrten pro Tag und Richtung jeweils im Nord- und Südabschnitt auszugehen. Nach Abschluss des Tunnelausbruchs werden sich die Lkw-Fahrten erheblich reduzieren.

Dies ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht dem Grunde nach hinzunehmen, mag es auch für die betroffenen Anwohner mit Belastungen verbunden sein.

Gemäß §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41ff BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV sind die verkehrswegebezogenen Vorschriften des BImSchG auf den Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen beschränkt, so dass sich bezüglich einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenverkehr keine Ansprüche aus dem BImSchG zu Gunsten der betroffenen Anwesen ergeben. Eine wesentliche Änderung in diesem Sinn liegt hier nicht vor, da es schon an einem erheblichen baulichen Eingriff i. S. von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 oder Nr. 2 der 16. BImSchV fehlt. Dies folgt auch daraus, dass der Baustellenverkehrsführung auf den gewählten Straßen nicht auf Dauer angelegt ist, sondern nur während der Bauarbeiten. Anders wäre es nur, wenn diese vorübergehenden Belastungen ein Ausmaß erreichten, welches auch unter Berücksichtigung der begrenzten Zeitspanne schlechthin unzumutbar wäre. Dafür, dass die Belastungen die Grenze des Unzumutbaren während der Bauzeit überschreiten, sind keine Anhaltspunkte gegeben.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970. Darin sind Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer noch zumutbaren und damit entschädigungslos hinzunehmenden Lärmbelästigung ausgegangen werden kann. Wir haben die Vorhabensträger in diesem Beschluss daher unter Beachtung der unter A.3.2 festgesetzten Nebenbestimmungen und den Vorgaben des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970 sowie der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) verpflichtet, negative Auswirkungen der Bauausführung so weit wie möglich durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren und deren Erfolg laufend zu überwachen. Im Bereich des Nordportals ist die Wohnsiedlung „Am Weidlegraben“ durch eine vorhandene Lärmschutzanlage auch vor dem Baustellenlärm weitestgehend geschützt. Die vorhandene Lärmschutzanlage wird nur kurzzeitig während des Umbaus unterbrochen.

Soweit als möglich werden für die Baudurchführung die Flächen der zukünftigen Verkehrsanlage als Baufeld bzw. Baustelleneinrichtungsflächen genutzt. Das Baufeld umfasst die Voreinschnitte in den Portalbereichen, die Bereiche der offenen Bauweise, der Betriebsstationen, der Rettungsplätze und der Lüfterstation einschließlich Zufahrtsstraße. Bei den während der Bauzeit auftretenden Emissionen auf Baustelleneinrichtungsflächen (Portal Nord und Portal Süd, Lüfterstation) ist für die Beurteilung die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) vom 24.07.2002 heranzuziehen, da es sich bei den Baustelleneinrichtungsflächen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 3 Abs. 5 Nr. 1 und 2 BImSchG handelt. Wir haben den Vorhabensträger verpflichtet, diese nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind bzw. mit geeigneten Maßnahmen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Ferner muss der Vorhabensträger sicherstellen, dass nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

Der fragliche notwendige Lkw-Verkehr zur Bauausführung, der die Baustelleneinrichtungsflächen, insbesondere zum Massenabtransport anfährt, wird über den öffentlichen Verkehrsraum abgewickelt und fällt daher unter den Gemeingebrauch der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen nach Art. 14 Abs. 1 BayStrWG. Aus diesem Grund ist er weder als Baustellenlärm nach der AVV-Baulärm zu beurteilen, noch fällt er mangels baulichen Eingriffs in den betreffenden Straßenabschnitt unter den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Er ist daher aus immissionsschutzrecht-

licher Sicht prinzipiell hinzunehmen, selbst wenn dadurch für die betroffenen Anlieger dieser Straßen große langjährige Belastungen entstehen können. Dies wäre nur dann nicht der Fall, wenn die Auswirkungen als gesundheitlich kritisch und damit über das als Gemeingebrauch zulässige Maß hinausgehend bewertet werden müssten. Dafür sind keine Anhaltspunkte ersichtlich. Es ist vorgesehen, den Tunnel und den Erkundungsstollen vom Norden und vom Süden gleichzeitig voranzutreiben. Die Baustrecke wird über die bestehenden öffentlichen Straßen, z. B. Äußere Maximiliansstraße, erschlossen werden. Da sich die Baustelle überwiegend außerhalb bebauter Gebiete befindet, können auftretende Behinderungen durch Baustellenverkehr sowie Lärm- und Staubbeeinträchtigungen während der Bauzeit schon dadurch minimiert werden. Der Vorhabensträger wird den Hauptmassentransport des Tunnelausbruchsmaterials soweit wie möglich auf der Trasse der B 23 neu durchführen und außerdem das Gesamttransportaufkommen durch Wiederaufbereitung des verwertbaren Tunnelausbruchsmaterials verringern. Im Bereich des Nordportals werden der Abtransport der Massen sowie der Zulieferverkehr direkt über die bestehende Bundesstraße 23 abgewickelt. Zu Baubeginn des Tunnels ist die Trassenzufahrt über die Loisach vom Süden nicht möglich. Daher werden für den Massentransport sowie den Zulieferverkehr vorab zur Schonung des Gemeindestraßennetzes und seiner Anlieger über die Loisach und über die Straße zur Maximilianshöhe Behelfsbrücken errichtet, um den Transportverkehr über die Bautrasse selbst und daran anschließend über das vorhandene Bundesstraßennetz (Anbindung der Baustraße im Zuge der neuen Trasse an die B 23 bei Grainau) abwickeln zu können. Nach Fertigstellung der endgültigen Brückenbauwerke erfolgt über diese der Massentransport und die Hilfsbrücken werden zurückgebaut. Lediglich in der Bauanfangsphase lassen sich Zuliefertransporte durch Wohngebiete - auch nachts - nicht vermeiden. Die unter Umständen vom Baulärm längerfristig betroffenen Gebäude am Ortsrand von Grainau haben bereits aufgrund des ermittelten Verkehrslärms bei Fertigstellung der B 23 neu einen grundsätzlichen Anspruch auf passiven Lärmschutz (vgl. A.3.5.7, C.4.3.4.1). Dieser wird seitens des Vorhabensträgers zeitlich vorgezogen werden, so dass diese Anwesen bereits während der Bauphase lärmgeschützt sind.

Für die Massentransportwege außerhalb der vom Vorhabensträger vorgegebenen Baustraßen ist allein der Auftragnehmer verantwortlich, da vom Vorhabensträger keine Enddeponieflächen zur Verfügung gestellt werden und somit die Transportwege nicht bekannt sind.

Vorübergehende Beeinträchtigungen der lufthygienischen Situation durch die Emissionen von Luftschadstoffen oder Staub durch die Bauausführung, insbesondere durch Baustellenverkehr auf öffentlichen Straßen führen ebenfalls zu keiner erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung bei Beachtung der unter A.3.2 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses. Trotz einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenfahrzeuge auf öffentlichen Straßen liegt auch dies noch im Gemeingebrauch der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen. Es ist auch davon auszugehen, dass die dadurch verursachte Zusatzbelastung nicht spürbar sein wird, sondern in der bereits vorhandenen dominanten Zusatzbelastung in den betroffenen Bereichen aufgehen wird. Durch Lkw-Fahrten auf den nicht-öffentlichen Baustraßen ist ebenfalls mit keinen nennenswerten unzumutbaren Schadstoffbelastungen zu rechnen.

Eine Verschmutzung der angrenzenden Flächen durch Schmutz, Stäube und Schadstoffe über ein zulässiges Maß hinaus ist bei Beachtung der unter A.3.2.12 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses nicht zu erwarten.

Eine endgültige Beurteilung der Immissionen während der Bauphase ist aber wegen der derzeitigen Planungssituation nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da eine genaue Erfassung der Immissionsquellen bei der Vielzahl der zum Einsatz kommenden Baumaschinen, der Vielzahl an immissionstechnisch relevanten Aktivitäten sowie unterschiedlichen Einsatzzeiten und Einsatzorten innerhalb des zu beurteilenden Be-



reiches zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist und sich auch während der Bauausführung ständig ändern kann.

Soweit trotz sämtlicher Schutzmaßnahmen Überschreitungen der Anhaltswerte wegen der bestehenden Prognoseunsicherheit beim jetzigen Planungsstand nicht vermieden werden können, haben wir uns nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG eine abschließende Entscheidung gegenüber dem Vorhabensträger über eventuell weitere zu treffende erforderliche Schutzmaßnahmen für die Betroffenen bzw. über dem Grunde nach zu treffende angemessene Entschädigungszahlungen für verbleibende Beeinträchtigungen unter A.3.2.13 vorbehalten.

#### 4.4.1.2.6 Baubedingte Erschütterungen

Baustellenbedingte Erschütterungen können je nach Intensität und Dauer Immissionen sein, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeiführen. Zahlreiche Einwender wenden sich gegen den Bau des Kramertunnels, da sie Gebäudeschäden und Schäden an erschütterungsempfindlichen Anlagen und Geräten durch baubedingte Erschütterung, Erschütterungslärm durch sekundären Luftschall oder durch Setzungen befürchten. Im Zuge der Baureifplanung und Baudurchführung des Kramertunnels hat der Vorhabensträger auch diesbezüglich Maßnahmen zu ergreifen, um Menschen, Gebäude und sonstige Anlagen nicht zu gefährden und Schäden möglichst von vornherein auszuschließen bzw. minimal zu halten.

Die Bauausführung ist in der Unterlage 1 beschrieben. Baubedingt wird sich im Einwirkungsbereich des Tunnelbaus durch das Krameremassiv die Entstehung von Erschütterungsimmissionen und daneben auch eine Beeinträchtigung durch sekundären Luftschall durch den geplanten Sprengvortrieb zum Lösen des Ausbruchs nicht völlig ausschließen lassen. Sprengungen werden jedoch erst nach mechanischem Abbau des Lockergesteinbereichs im Krameremassiv vorgenommen. In der Regel ist eine tägliche Vortriebsleistung von 12,0 - 15,0 m vorgesehen, woraus sich bei maximal 3 m Abschlagslänge in der Regel 5 - 6 Sprengungen pro Tag ergeben. Das Auftreten dadurch verursachter Schäden für Menschen, Gebäude, Geräte oder Quellen ist nach dem vom Vorhabensträger in Auftrag gegebenen Erschütterungsgutachten von IC Consulente ZT GmbH vom 30.11.2006 nicht zu befürchten.

Die Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen kann mangels rechtlich verbindlicher Grenzwerte im BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften nach der DIN 4150 Teil 2, Stand Juli 1999 – Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Tabellen 1 und 2, und nach der DIN 4150 Teil 3, Stand Februar 1999 - Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf bauliche Anlagen, Tabellen 1 und 3, beurteilt werden. Die dort genannten Werte stellen zwar keine gesetzlichen Grenzwerte dar, doch können sie als konkrete Anhaltspunkte für die Einwirkung auf Personen und bauliche Anlagen dienen. Bei deren Einhaltung kann regelmäßig von der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ausgegangen werden. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung, die Minderung der Wohnqualität oder eine Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden (z. B. Beeinträchtigung der Standsicherheit, Tragfähigkeit der Decken oder bei Wohngebäuden auch Rissbildung in Putz und Wänden) ist bei der Einhaltung der Werte der DIN 4150 Teil 2 und 3 nicht zu erwarten.

Da beim Sprengvortrieb täglich mehrere Sprengungen für einen Betroffenheitszeitraum von mehr als einer Woche stattfinden, kann für diese Sprengungen nicht der  $A_0$ -Richtwert von 8 gem. 6.5.4.2 der DIN 4150-2 herangezogen werden, sondern die jeweiligen  $A_0$ -Richtwerte in Tabelle 1 dieser Norm

Bei der Beurteilung von Einwirkungen auf betriebstechnische Anlagen (z. B. EDV, empfindliche Geräte zur Microverfilmung) ist man in der Regel auf Herstellerangaben zu zulässigen Erschütterungseinwirkungen angewiesen, da es keine allgemein gülti-

gen Regelwerke gibt. Dabei sollen nicht nur physikalische Schäden an Geräten vermieden werden, sondern auch Datenverluste oder Beeinträchtigungen des Betriebsablaufes.

Die §§ 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV gelten nur für Verkehrsgeräusche. Für die Beurteilung der Zulässigkeit von nur zeitweise entstehenden Immissionen des sekundären Luftschalls existieren ebenfalls keine rechtlich verbindlichen Grenzwerte. Bei den durch die Vortriebssprengungen möglichen Körperschall- bzw. Sekundärschallimmissionen gelten aber ähnliche Kriterien wie bei der Beurteilung von Erschütterungsimmissionen. Bei Tag soll ein Erschrecken und bei Nacht ein Aufwachen der betroffenen Personen durch sekundären Luftschall verhindert werden. Nach derzeitigem Wissensstand geht man davon aus, dass es erst ab etwa 80 dB(A) und einer Anstiegssteilheit von 40 dB/s zu schreckhaften Reaktionen von Menschen und ab 55 dB(A) zu Aufwachreaktionen kommt. Unter Vergleich mit anderen Großprojekten ist erfahrungsgemäß bei Vortriebssprengungen mit dem gegebenen Gebäudeabstand von > 150 m mit einem sekundären Luftschall dieser Größenordnung nicht zu rechnen. Ein Überschreiten des im Erschütterungsgutachten von IC Consulente ZT GmbH vom 30.11.2006 aufgeführten Anhaltswerts für Sekundärschall bei Tag von 80 dB(A) kann daher ausgeschlossen werden. Es kann jedoch mit hoher Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Sprengungen nachts in den benachbarten Anwesen hörbar sein werden.

Als Grenzwerte für den sekundären Luftschall bei Bautätigkeiten während der Nachtzeit werden in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt daher die Immissionsrichtwerte für Immissionsorte innerhalb von Gebäuden für seltene bzw. zeitlich begrenzte Ereignisse nach der TA Lärm herangezogen. Sie betragen für kurzzeitige Geräuschspitzen  $L_{A,F,max}$  45 dB(A) und für einen Beurteilungspegel  $L_r$  über die lauteste Nachtstunde in schutzbedürftigen Räumen von 35 dB(A). Für die Sprengungen werden durch den Vorhabensträger baubegleitende Messungen durchgeführt. Das Tunnelportal Nord ist durch die Lage am Ende eines bestehenden Steinbruchs bereits so gut abgeschirmt, dass dort keine größeren Beeinträchtigungen erwartet werden.

Entlang des Trassenkorridors gibt es mehrere Quellen bzw. Quellgruppen, die ebenfalls möglicherweise beeinflusst werden können. Die Anhaltewerte der DIN 4150 Teil 3 sind auf Bauwerke beschränkt und auf Quellen nicht direkt anwendbar. Das Erschütterungstechnische Gutachten hat daher die Anhaltewerte zur Beurteilung von Erschütterungen auf Quellfassungen aus der Schweizer Norm SN 640 312a entnommen, da aus der Erdbebenforschung Angaben zur Auswirkung von Erdbeben auf Quellen bekannt sind, die diese Anhaltewerte stützen, sofern dabei ein entsprechender Sicherheitsfaktor von ca. 120 % berücksichtigt wird. Es ist auch erkennbar, dass bei Erschütterungen, die die Grenzwerte im Fundamentbereich nach der DIN 4150 Teil 3 einhalten, auch die Anhaltewerte der SN 640 312a eingehalten sind. Daher ist ein Überschreiten der Anhaltewerte hier ebenfalls unwahrscheinlich.

Eine genaue Erfassung der tatsächlichen Emissionen ist zum derzeitigen Planungsstand noch nicht möglich und eine Konkretisierung der Immissionssituation kann daher erst in der Bauausführungsplanung erfolgen, wenn einzelne Bauabläufe feststehen. Daher haben wir den Vorhabensträger unter A.3.2.9 zu einer durchgehenden messtechnischen Überwachung der Anrainergebäude, die sich näher als 300 m vom Vortrieb befinden, von technischen Anlagen und ausgewählter Quellen im Zuge der Bauausführung verpflichtet. Abhängig von den Messwerten hat der Vorhabensträger beim Vortrieb der Tunnelröhren die Situation zu überwachen (Messungen, Beweissicherungsprogramm) und ggf. Maßnahmen, wie z. B. eine Optimierung des Sprengschemas hinsichtlich Lademenge und Anzahl der Zündstufen im Nahbereich der betroffenen Bebauung an der Maximilianshöhe, am Weidlegraben und Gut Schwaigwang zur Einhaltung der Anhaltewerte für Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu ergreifen (A.3.2.10).

Soweit trotz sämtlicher Schutzmaßnahmen Überschreitungen der Anhaltswerte wegen der bestehenden Prognoseunsicherheit beim jetzigen Planungsstand nicht vermieden werden können, haben wir uns nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG eine abschließende Entscheidung gegenüber dem Vorhabensträger über eventuell weitere zu treffende erforderliche Schutzmaßnahmen für die Betroffenen bzw. über dem Grunde nach zu treffende angemessene Entschädigungszahlungen für verbleibende Beeinträchtigungen unter A.3.2.13 vorbehalten.

#### 4.4.1.2.7 Vernässung von Grundstücken, Hochwasserschutz

Eine Eigentumsgefährdung infolge Vernässungsschäden ist durch die Baumaßnahme aus unserer Sicht nicht zu besorgen. Die Entwässerung der B 23 neu erfolgt nach den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik und den einschlägigen wasserwirtschaftlichen Richtlinien. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat die Planung als Träger öffentlicher Belange überprüft und sein Einverständnis mit den vorgesehenen Entwässerungsanlagen unter Beachtung der in diesem Beschluss unter A.3.3 und A.4.3 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt.

Ferner haben wir den Vorhabensträger unter A.3.6.4 dieses Beschlusses verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Funktionsfähigkeit betroffener Drainageanlagen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt wird, um die ordentliche Entwässerung von Grundstücken weiterhin sicherzustellen.

Mehrere Einwendungsführer haben im Verfahren die Befürchtung geäußert, dass die Baumaßnahmen (Grundwasserwanne Nord, Dammschüttungen) zu einer weiteren Verdichtung des Bodens und damit zu einer Blockade des Wasserabflusses im Bereich der Siedlung „Am Weidlegraben“ führen, welche inzwischen als potentiell Überschwemmungsgebiet der Loisach eingestuft sei. Daher wurde eine Verlegung von Drainagen im Bereich der Unterführung Richtung Burgrain für die Sicherstellung des Grundwasserabflusses ab einer gewissen Grundwasserhöhe gefordert. Zusätzlich wurde eine Entschärfung der aufgrund der vorhandenen Loisachbrücke geschaffenen kritischen Hochwassersituation gefordert, indem dieser Engpass im Bereich der Loisachbrücke im Zuge der Bauarbeiten an der zusätzlich geplanten 2. Brücke in Verbindung mit dem bestehenden Hochwasser-Drainagesystem vor der Kläranlage am Ostufer der Loisach erweitert oder verbessert werde.

Diese Befürchtungen sind nach den vorgenommenen Untersuchungen unbegründet. Entlang der geplanten Grundwasserwanne wurden Baugrunderkundungen durchgeführt. Nach dem vorliegenden Gutachten von Prof. Dr. -Ing. Vogt vom 11.07.2007 ist davon auszugehen, dass es weder durch die Grundwasserwanne noch durch Dammaufschüttungen zu einem relevanten Grundwasseraufstau im Bereich der Weidlegrabenansiedlung kommen kann. Entsprechend den vorliegenden Aufschlüssen stehen im Baubereich östlich der Grundwasserwanne Nord unter geringmächtigen Auffüllungen die quartären Kiese bis in sehr große Tiefe (> 20 m erkundet) an. Die Unterkante der Schichtgrenze Quartärkies/Fels fällt nach Osten und nördlich der geplanten Brücke nach Nordosten steil ab. Die Kiese weisen aufgrund des sehr geringen Feinkornanteils eine sehr hohe Durchlässigkeit auf und bilden den sehr mächtigen Grundwasseraquifer im Querschnitt des Loisachtales auf Höhe der Grundwasserwanne Nord. Die Quartärkiese sind mitteldicht bis überwiegend dicht gelagert und daher sehr gering zusammendrückbar. Außerdem ist die Tiefenwirkung einer Verdichtung mit Erdbaugeräten auf etwa den obersten Meter beschränkt, der sich im Vergleich zur Aquifermächtigkeit gering ist. Es kann daher ausgeschlossen werden, dass durch die Aufschüttung und Verdichtung der Lärmschutzwälle eine relevante Reduzierung der Durchlässigkeit der Quartärkiese eintritt. Es wird auch nicht zu einem Grundwasseraufstau durch die geplante Grundwasserwanne Nord kommen. Die Grundwasserwanne Nord bindet lediglich wenige Meter in den mächtigen Grundwasseraquifer ein. Unterhalb des Bauwerks befinden sich starkdurchlässige Bodenschichten, so dass das Bauwerk unterströmt werden kann. Weiterhin liegt die

Grundwasserwanne Nord in Grundwasserströmungsrichtung. Unter der Annahme einer Breite  $b = 15 \text{ m}$  der Grundwasserwanne Nord, einem hydraulischen Gefälle  $i = 0,8 \%$  des Grundwasserleiters und ohne Berücksichtigung der möglichen Unterströmung des Bauwerks ergibt sich ein rechnerischer Grundwasseraufstau von  $6 \text{ cm}$  unmittelbar südlich der Grundwasserwanne (Berechnung nach SCHNEIDER). Berücksichtigt man, dass das Bauwerk unterströmt werden kann und der Aufstau mit dem Abstand zum Bauwerk rasch abnimmt, wird sich im Bereich der bestehenden Wohnbebauung der Weidlegabensiedlung kein messtechnisch nachweisbarer Grundwasseraufstau einstellen. Die vorhandene Loisachbrücke verursacht keinen Grundwasseraufstau, da das Brückenfundament gegenüber dem gesamten Grundwasserabflussbereich zu vernachlässigen ist. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat demzufolge keine Bedenken erhoben. Insbesondere das Brückenbauwerk wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim abgestimmt und bewirkt keine Verschlechterung der bestehenden Situation und keinen weiteren Aufstau der Loisach.

Damit ist auch die Anordnung weiterer Maßnahmen zur Reduzierung der Hochwassergefahr, wie etwa eine Erhöhung der Durchlässigkeit des anstehenden Bodens, in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich.

#### 4.4.1.2.8 Quellen

Entlang des Trassenkorridors treten mehrere Quellen bzw. Quellgruppen (31) auf, die zum Teil wasserwirtschaftlich genutzt und seit Sommer 2006 im Zuge eines wasserwirtschaftlichen Beweissicherungsprogramms in regelmäßigen Abständen untersucht werden.

Eine qualitative Beeinflussung kann nach den durchgeführten Untersuchungen des Vorhabensträgers für den Großteil der Quellen aufgrund deren Höhenlage im Vergleich zum tiefer liegenden Tunnelbauwerk ausgeschlossen werden. Von den untersuchten Quellen liegen lediglich zwei im Bereich des Nordportals (Steinbruchquelle, Steinbruchquelle 2) sowie eine Quelle im Bereich des Sonnenbichls (Quelle Sonnenbichl 2) geringfügig unter Tunnelniveau. Damit wäre grundsätzlich die Möglichkeit einer qualitativen Beeinflussung dieser Quellen als auch des Grundwassers im Nahbereich der Bauwerke gegeben. Bei Einhaltung der im Tunnelbau dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers (z.B. Gewässerschutzanlagen) bzw. aufgrund der Tatsache, dass die geplanten Bauwerke das lokale Vorflutniveau darstellen und somit die Grundwasserströmung zu den Bauwerken hin erfolgt, kann eine qualitative Beeinflussung aber ausgeschlossen werden. Infolge der Drainage des Gebirges durch die geplanten Baumaßnahmen könnte es zu einer lokalen Absenkung des Grundwassers kommen, welche sich auf das Schüttungsverhalten von Quellaustritten auswirken könnte. Dies wird durch geeignete Maßnahmen (3-stufiges Risikomanagement M1.1 - M1.3, Unterlagen 12.1 und 12.3) zur Minimierung des Wasserzuflusses zu den Tunnelbauwerken vermieden und stellt aus hydrogeologischer Sicht eine ausreichende Sicherheit dar. Das Risiko einer ausschließlich quantitativen Beeinflussung ist nach der Untersuchung schon für den überwiegenden Teil der vorhandenen Quellen niedrig oder nicht vorhanden. Unter Berücksichtigung der geplanten und in Unterlage 1 beschriebenen Maßnahmen zur Minimierung einer quantitativen als auch qualitativen Beeinflussung des Grundwasserhaushaltes können erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das hydrogeologische System für die übrigen Quellen aber ebenfalls ausgeschlossen werden.

Alle Maßnahmen, die wasserrechtliche Belange berühren, erfolgen in Abstimmung mit dem Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim als zuständiger Fachbehörde.

#### 4.4.1.2.9 Beweissicherungsverfahren

Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten im Interesse des Vorhabensträgers ist, hat dieser im Verfahren zugesagt, für die betroffenen Gebäude, sonstigen Anlagen und Quellen im Nahbereich zur Tunneltrasse, auf die das Vorhaben Auswirkungen haben könnte, eine Beweissicherung durchführen zu lassen. Wir haben den Vorhabensträger in diesem Beschluss daher unter A.6.1.1 verpflichtet, Maßnahmen zur Beweissicherung in Abstimmung mit den Betroffenen zu ergreifen, um durch die Baumaßnahme verursachte Schäden (z. B. infolge von Erschütterungen) feststellen zu können.

#### 4.4.1.2.10 Wertminderung

Verschiedene Einwendungsführer haben im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür gefordert, dass ihre Grundstücke, Betriebe oder Gebäude durch die Nähe und Folgen der geplanten langjährigen Straßenbaumaßnahmen einen Wertverlust, u. a. auch wegen erschwelter Vermietbarkeit, erleiden. Auch wenn man das in gewissem Umfang unterstellt, ändert das nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbaus oder der gewählten Linie. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Soweit die Einwendungsführer eine Wertminderung für ihr Grundstück geltend machen und hierfür einen finanziellen Ausgleich verlangen, ist zu sagen, dass Lagenachteile, die, wie hier, eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Nachbarschaft zu einer Staats- bzw. Bundesstraße hat, nicht von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG erfasst werden. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt, auch wenn man eine Wertminderung in gewissem Umfang unterstellt. 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. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

#### 4.4.1.2.11 Schadensersatz

Einige Einwendungsführer haben bereits im Anhörungsverfahren Schadensersatzansprüche für durch die Baumaßnahme verursachte Schäden, insbesondere durch Sprengungen und Erschütterungen, angemeldet und die Abgabe einer Zusicherung zu deren Geltendmachung verlangt. Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir den Vorhabensträgern nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind. Die tatsächlichen Auswirkungen sind zudem zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gänzlich abseh-

bar, sondern treten gegebenenfalls erst beim Bau in Erscheinung. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden werden durch den Vorhabensträger über ein umfangreiches Beweissicherungsverfahren vor, während und nach Beendigung der Baumaßnahmen erfasst und entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt (siehe C.4.4.1.2.9).

#### 4.4.1.2.12 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustelleneinrichtung, sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren (A.3.6.6). Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

#### 4.4.1.2.13 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann dem Vorhabensträger 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 dieser Planfeststellungsbeschluss deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitern. 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. 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).

### 4.4.2 Einzelne Einwender

#### 4.4.2.1 Rechtsanwälte P. Schablitzky K. Kraus. Dr. J. Pfost M. Kress F. Oppenrieder

Der Einwendungsführer hat seine im Verfahren nur vorsorglich erhobenen Einwendungen inzwischen mit Schreiben vom 10.07.2007 zurückgenommen.

#### 4.4.2.2 Einwendungsführer Nr. 1001, 1002, 1003

Der Einwendungsführer hat gefordert, die B 23 alt im Bereich Durchlass Schwaiggraben zum Hochwasserschutz mit einem zweiten, zusätzlichen Rohrkanal DN 800 zu unterqueren und angesichts der vorgesehenen Verlegung des Schwaiggrabens in Richtung auf das Anwesen Schwaigwang nördlich dieses Bachlaufes eine Deponie in Form eines Walls auf Straßenniveau zu errichten, die verhindert, dass das Hochwasser im Extremfall durch veränderte Abflussverhältnisse den Gebäudekomplex bedroht. Der Einwendungsführer beabsichtigt zudem, die vor dem Anwesen bestehende Gartenmauer entlang der B 23 alt bis zur Höhe der Kreisverkehrsanlage als

Lärmschutzwall zu verlängern. Auf dem oben geforderten Wall will der Einwendungsführer dann im Anschluss eine Schallschutzwand bis zur Mitte des Kreisels auf eigene Kosten errichten, deren größte Höhe zusammen mit dem Wall 2,50 m über Fahrbahnhöhe nicht übersteigen soll. Der Vorhabensträger hatte in seiner ursprünglichen Planung einen DN 800 Rohrdurchlass (BW-Verz. lfd. Nr. 3.3.2, Bl. 43) für die Querung des Schwaiggrabens vorgesehen, da dieser die gleiche hydraulische Leistungsfähigkeit hat wie die zwei DN 600 Rohre im Bestand und daher an den bestehenden wasserwirtschaftlichen Verhältnissen gegenüber dem Bestand nichts verändert wird. Im Verfahren hat der Vorhabensträger dem Einwendungsführer aber inzwischen den Einbau eines zweiten Durchlasses gleicher Größe zugesichert. Die Planung eines Regenrückhaltebeckens des Marktes Garmisch-Partenkirchen für den Schwaiggraben auf dem Grundstück des Einwendungsführers ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und dessen Zulässigkeit in einem eigenen Verfahren zu klären. Ferner hat sich der Vorhabensträger ebenso bereit erklärt, nördlich des Bachlaufes einen Wall aus Überschussmaterial herzustellen, sofern der dafür benötigte Grund unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird. Eine mögliche Verlängerung der bestehenden Gartenmauer entlang der B 23 alt sowie die Errichtung einer Lärmschutzmauer ist vom Einwendungsführer selber außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens mit den zuständigen Behörden zu regeln. Der Markt Garmisch-Partenkirchen hat im Erörterungstermin signalisiert, eine Kostenbeteiligung an der auf dem Wall geplanten Lärmschutzwand zu prüfen.

Unter Berücksichtigung der geplanten und in Unterlage 1 beschriebenen Maßnahmen zur Minimierung einer quantitativen als auch qualitativen Beeinflussung des Grundwasserhaushaltes können erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das hydrogeologische System für die betroffene Trinkwasserquelle von Schwaigwang ausgeschlossen werden. Der Vorhabensträger wird aber ein Beweissicherungsverfahren durchführen. Falls es nachweislich zu einer Beeinträchtigung der Wasserentnahme durch die Baumaßnahme kommt, hat der Vorhabensträger eine alternative Wasserversorgung bei Ausfall der Trinkwasserquelle und ggf. Entschädigung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens im Erörterungstermin zugesichert. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.2.8 und C.4.4.1.2.9 wird verwiesen.

Der Einwendungsführer hat zur Aufrechterhaltung des Sichtschutzes der Rodung von Bäumen und Sträuchern auf dem Grundstück Schwaigwang keine Zustimmung erteilt. Die vorgesehenen Rodungsmaßnahmen sind aber zur Durchführung der Baumaßnahme erforderlich und erfolgen nur in dem für die Baumaßnahme erforderlichen Umgriff. Der Vorhabensträger hat zugesichert, neue Bäume und Sträucher nach Fertigstellung der Baumaßnahme anzupflanzen und damit den Schichtschutz wiederherzustellen. Es muss außerdem in diesem Zusammenhang erwähnt werden, dass der Einwendungsführer selbst im Zuge der geplanten Verlängerung der Lärmschutzmauer entlang des Grundstückes entsprechende Rodungen durchzuführen gedenkt.

Die Befürchtung des Einwendungsführers, dass es durch den Bau der Grundwasserwanne zu einem Grundwasseraufstau auf dem Gut Schwaigwang kommt, ist unbegründet. Der Vorhabensträger hat in einem Gutachten der Technischen Universität München zu unserer Überzeugung nachgewiesen, dass sich im Bereich der bestehenden Wohnbebauung kein messtechnisch nachweisbarer Grundwasseraufstau einstellen wird. Auch das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat insofern keine Bedenken erhoben. Wir verweisen insofern auf die Ausführungen unter C.4.4.1.2.7.

Der jetzigen Planung zur 110-KV-Überlandleitung der E.ON Netz GmbH und der Verlegung des Eckpfeilers (BW-Verz. lfd. Nr. 4.2.1, Bl. 53) in die Anschlussstelle wurde seitens des Einwendungsführers nicht zugestimmt. Inzwischen hat eine einvernehmliche Abstimmung zwischen dem Einwendungsführer, der E.ON Netz GmbH und dem Vorhabensträger stattgefunden. Dabei wurde festgelegt, dass eine Verset-

zung des Eckmasts der 110-KV-Freileitung, wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, aufgrund der Baumaßnahme nicht mehr notwendig ist.

Die Erdgasleitung der Erdgas Südbayern GmbH wird einvernehmlich teilweise auf dem Grundstück des Einwendungsführers und mit enger Trassenführung am Böschungsfuß der Anschlussstelle und entlang des Kreisverkehrs und außerhalb des Baufeldes verlegt. Im Detail wird dazu noch eine Abstimmung zwischen dem Einwendungsführer, der Erdgas Südbayern GmbH und dem Vorhabensträger hinsichtlich der Verlegung der Erdgasleitung stattfinden. Eine eventuelle Entschädigung der neuen Trasse ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

#### 4.4.2.3 Einwendungsführer Nr. 1118

Der Einwendungsführer betreibt an seinem Anwesen ein Geschäft mit 53 Mitarbeitern zur Microverfilmung und Digitalisierung mit Kameras und Scannern von nach eigenen Aussagen meist sehr wertvollen Dokumenten internationaler Kunden (Industrie, Staatsarchive und Universitätsbibliotheken). Er wendet sich gegen die nahe an dem Anwesen verlaufende Trassenführung der B 23 neu, da er unzumutbare Lärm-, Erschütterungs- und Staubimmissionen durch die Bau- und Sprengarbeiten, insbesondere im Hinblick für hochempfindliche Aufnahmekameras analoger und digitaler Technik, und damit eine Einstellung seiner Produktion befürchtet. Nach Auskunft des Einwendungsführers erhält die Nachbarfirma ca. alle 6 Wochen eine Zulieferung mit einem schweren LKW, während dessen An- und Abfahrt die Arbeit beim Einwendungsführer wegen der Empfindlichkeit der eingesetzten Geräte sogar unterbrochen werden muss.

Wir lehnen eine andere Trassenführung bzw. eine Verlängerung des Tunnels in Richtung Süden in diesem Bereich aus den unter C.2.1.5, C.4.3.2 und C.4.3.3 aufgeführten Gründen ab. Zudem wäre eine Tunnelverlängerung im Süden für den Betrieb des Einwendungsführers nachteiliger, da die Tunnelbauarbeiten und dessen negative Auswirkungen sogar näher an die genutzten Anwesen heranreichen würden.

Ein unzumutbarer Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb liegt unserer Erkenntnis nicht vor. Es ist nicht zu befürchten, dass der Betrieb dauerhaft oder längerfristig schließen muss oder Produktionsausfälle entstehen. Das vom Vorhabensträger vorgelegte Erschütterungstechnische Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Grenzwerte der DIN 4150 Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) eingehalten werden. Bauschäden oder Gesundheitsgefahren durch Erschütterungen sind daher während der Bauzeit nicht zu erwarten. Auf die allgemeinen Ausführungen unter C.4.4.1.2.5 und C.4.4.1.2.6 wird verwiesen.

Wir haben den Vorhabensträger in diesem Beschluss aber unter A.3.2 verpflichtet, bei der Bauausführung verschiedene Maßnahmen zu ergreifen, um Beeinträchtigungen des Betriebes in der Bauphase soweit wie möglich zu minimieren und Schäden zu vermeiden.

Das Baustellenkonzept für die B 23 neu sieht unter anderem vor, dass die Massentransporte über eine Baustraße auf der künftigen Trasse und nicht über die in der Nähe des Anwesens verlaufende Zufahrtsstraße erfolgen. Erschütterungs- und Staubbelastungen durch diesen Baustellenverkehr können daher weitestgehend ausgeschlossen werden. Auf der Zufahrtsstraße erfolgt lediglich in den ersten 3 - 4 Monaten der Zulieferverkehr der Baustelle, die u. U. ein Fahrzeuggewicht erfordern, das größere Erschütterungen auslösen kann. Die Zufahrtsstraße ist minimal 40 m von dem betroffenen Anwesen entfernt, die Erschütterungen aus dem Zulieferverkehr zur Nachbarfirma erfolgen im Vergleich dazu aus einem deutlich geringeren Abstand.



Um Auswirkungen auf die Produktion des Betriebes auszuschließen, hat der Vorhabensträger ein spezielles, durchgehendes Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Baumaßnahme zugesichert. Eine laufende Beweissicherung ermöglicht die Identifikation eines „üblichen“ Niveaus der Erschütterungen in der Firma und eine möglichst klare Zuordnung von „unüblichen“ Baustellenerschütterungen. Mit der Beweissicherung wird ca. einen Monat vor Baubeginn begonnen. Eventuell während der Baumaßnahme trotz der Sicherungsmaßnahmen auftretende Schäden werden dann dokumentiert und lassen sich unter Bezug auf die ursprüngliche Beweissicherung abgrenzen und bewerten. Generell wird die ausführende Baufirma bereits in den Ausschreibungsunterlagen des Vorhabensträgers darauf verwiesen, dass ein Beweissicherungsprogramm geplant ist und dass die Bauverfahren gegebenenfalls an die Messergebnisse anzupassen sind. Bei einem Überschreiten von Grenzwerten bzw. Überschreiten des „üblichen“ Erschütterungsniveaus wider Erwarten sind weitere Maßnahmen wie z. B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Baustellenverkehr, die Beschränkung des maximalen Lkw-Gewichtes, die Aufwertung der Straßenoberfläche in Bereich des Anwesens und laufende Ausbesserungsarbeiten an der Straße zu treffen, da Erschütterungen hauptsächlich durch Bodenwellen und Schlaglöcher ausgelöst werden, zu treffen. Bei festgestellten, für den Betrieb schädlichen Erschütterungen, die durch Sprengungen verursacht werden, werden ebenfalls entsprechende Maßnahmen, z. B. Optimierung des Sprengschemas hinsichtlich Lademenge und Anzahl der Zündstufen, ergriffen. Für die ebenfalls in der Nähe der Firma des Einwendungsführers herzustellenden Bauwerke wird eine erschütterungsarme Bauweise gewählt. Sollten o. g. Maßnahmen nicht die notwendige Wirkung erzielen, wird der Vorhabensträger außerdem den Sprengvorgang mit dem Einwendungsführer abstimmen und diesen von bevorstehenden Sprengungen rechtzeitig informieren, damit der Betrieb zur Vermeidung von Schäden kurzfristig unterbrochen werden kann.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen ist damit sichergestellt, dass die für den Bau des Tunnels erforderlichen Arbeiten kein Ausmaß erreichen, welches ein unzumutbares Maß erreicht und dadurch der Betriebsablauf wesentlich eingeschränkt bzw. eingestellt werden müsste.

Das Anwesen wird auch nicht unzumutbar durch Lärm nach Fertigstellung der B 23 neu belastet. Im Bereich des Anwesens werden die gültigen Lärmschutzgrenzwerte von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht weit unterschritten. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt für korrekt gehaltene Lärmberechnung hat an den überprüften ungünstiger gelegenen Immissionspunkten (IO S 012 und IO 013) ergeben, dass die Lärmwerte deutlich unter den vorgegebenen Grenzwerten für den Tag- und Nachtzeitraum liegen.

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und können ggf. in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren geregelt werden.

#### 4.4.2.4 Einwendungsführer Nr. 1009, 1110, 1113 - 1115

Der Einwendungsführer macht unzumutbare Lärmbelastungen hinsichtlich der betroffenen Wohngrundstücke in Grainau (IO S 203 - 205) geltend, da deren natürlicher Lärmschutz gegenüber der bisherigen B 23 durch die den Gebäuden vorgelagerte Geländekante infolge des geplanten Abstandes der B 23 neu im Bereich der Kreisverkehrsanlage Grainau wegfallen. Es wurde daher gefordert, dass das Ende der Straßenbaustrecke statt in einem Bogen nach Südosten in gerader Richtung fortzuführen und bei etwa gleich bleibender Straßenlänge am Loisachufer in Höhe des Einmündungsbereiches der Staatsstraße 2061 enden zu lassen bzw. ebenfalls einen aktiven Lärmschutz vorzusehen.

Wir lehnen eine andere Trassenführung bzw. eine Verlegung der Kreisverkehrsanlage auf die westliche Seite der Loisach aus den unter C.2.1.5, C.4.3.2 und C.4.3.3 aufgeführten Gründen ab, auf welche wir hiermit verweisen. Für die planfestgestellte Lösung sind auf der Anschlussrampe West 13.600 Kfz/24 h und auf der Anschlussrampe Ost 12.100 Kfz/24 h für das Jahr 2020 prognostiziert. Damit tritt keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens ein.

Die Lärmberechnung wurde nach geltenden Richtlinien mit allen erforderlichen Eingangswerten durchgeführt. Nach der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüften und für korrekt befundenen Lärmberechnung kommt es zu Überschreitungen der gültigen Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV bei den betroffenen Anwesen. Im Vergleich der Lärmbelastung der bestehenden Bundesstraße (Prognose 2020) mit der geplanten Situation hat sich ergeben, dass die Verkehrslärmbelastung grundsätzlich gegenüber dem Bestand im Erdgeschossbereich verschlechtert, in den Obergeschossen jedoch in der Regel verbessert wird, weil die Straße von der Wohnbebauung abrückt und dadurch die Luftschalldämmung zunimmt. Beim Anwesen IO S 204 werden die Immissionspegel gegenüber dem Bestand im Erdgeschoss um 2,7 dB(A) erhöht und im 1. Obergeschoss um bis zu 3,9 dB(A) reduziert. Beim IO S 205 werden die Immissionspegel gegenüber dem Bestand im Erdgeschoss um bis zu 2,7 dB(A) und im 1. Obergeschoss um bis zu 0,3 dB(A) erhöht. Beim IO S 203 werden die Immissionspegel nur im Erdgeschoss um 1,7 dB(A) erhöht und gegenüber dem Bestand im 1. und 2. Obergeschoss um bis zu 4,5 dB(A) reduziert.

Die Anwesen können aber nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen wegen Unverhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 BImSchG geschützt werden. Gemäß § 41 Absatz 2 BImSchG werden aktive Lärmschutzmaßnahmen abgelehnt, da „die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden“, zumal hauptsächlich nur in Teilbereichen (Erdgeschoss) die Lärmsituation verschlechtert, in anderen Bereichen die Lärmsituation sogar verbessert wird. Außerdem wären zum Schutz aller Objekte ca. 4,0 - 5,0 m hohe Lärmschutzwände im Bereich der Loisachquerungen erforderlich, die schon aus Gründen des Landschaftsbildschutzes und der hohen Kosten als unverhältnismäßig abzulehnen waren. Zur näheren Begründung verweisen wir auf unsere Ausführungen unter C.4.3.4.1. Wir sehen darin auch keine willkürliche Ungleichbehandlung des Einwendungsführers aufgrund der Aufschüttmaßnahmen entlang der Liegenschaft der US-Stationierungsstreitkräfte in der Breitenau. Wegen der Überschussmassen aus dem Kramertunnel lässt sich ein Massenausgleich nicht verwirklichen. Grundsätzlich wird bei Straßenplanungen versucht, einen Massenausgleich innerhalb der Baumaßnahme zu erzielen, um unnötige Massentransporte über u. U. weite Strecken zu vermeiden. Falls dies nicht möglich ist, werden durch den Vorhabensträger, wo möglich, Seitenablagerungen in der Planung vorgesehen. Da entsprechende Flächen zur Verfügung stehen, ist eine Seitenablagerung entlang der Liegenschaft der US-Stationierungsstreitkräfte für zumindest einen Teil der Ausbruchmassen aus dem Kramertunnel sachgerecht. Darüber hinaus dient diese Seitenablagerung als Schutzwall, den die US-Stationierungsstreitkräfte nach den Anschlägen vom 11. September 2001 im Anhörungsverfahren gefordert haben. Die Beeinträchtigung ist jedoch auch nicht durch eine andere Trassenführung aus den unter C.2.1.5, C.4.3.2 und C.4.3.3 angeführten Gründen zu vermeiden. Wir haben daher unter A.3.5.5 passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet. Die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ist ggf. ebenso durch den Vorhabensträger nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zu entschädigen (A.3.5.6). Die Wohngrundstücke werden damit nicht unzumutbar belastet.

Zu den allgemeinen Einwendungen wird im Übrigen auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen in diesem Beschluss verwiesen.

#### 4.4.2.5 Rechtsanwälte Labbé und Partner

##### 4.4.2.5.1 Einwendungsführer Nr. 1111, 1112

Der Einwendungsführer macht unzumutbare Lärmbelastungen hinsichtlich seines Wohngrundstücke in Grainau (IO 204 - 205) geltend, da deren natürlicher Lärmschutz gegenüber der bisherigen B 23 durch die den Gebäuden vorgelagerte Geländekante infolge des geplanten Abstandes der B 23 neu im Bereich der Kreisverkehrsanlage Grainau wegfallt. Es wurde daher gefordert, dass das Ende der Straßenbaustrecke statt in einem Bogen nach Südosten in gerader Richtung fortzuführen und bei etwa gleich bleibender Straßenlänge am Loisachufer in Höhe des Einmündungsbereiches der Staatsstraße 2061 enden zu lassen bzw. ebenfalls einen aktiven Lärmschutz vorzusehen.

Wir lehnen eine andere Trassenführung bzw. eine Verlegung der Kreisverkehrsanlage auf die westliche Seite der Loisach aus den unter C.2.1.5, C.4.3.2 und C.4.3.3 aufgeführten Gründen ab, auf welche wir hiermit verweisen. Für die planfestgestellte Lösung sind auf der Anschlussrampe West 13.600 Kfz/24 h und auf der Anschlussrampe Ost 12.100 Kfz/24 h für das Jahr 2020 prognostiziert. Damit tritt keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens ein.

Die Lärmberechnung wurde nach geltenden Richtlinien mit allen erforderlichen Eingangswerten durchgeführt. Nach der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüften Lärmberechnung treten Überschreitungen der gültigen Lärmgrenzwerte bei dem betroffenen Anwesen (IO S 204, IO S 205) mit maximal 59 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht auf. Im Vergleich der Lärmbelastung der bestehenden Bundesstraße (Prognose 2020) mit der geplanten Situation hat sich ergeben, dass sich die Verkehrslärmbelastung grundsätzlich demnach gegenüber dem Bestand im Erdgeschossbereich verschlechtert, in den Obergeschossen jedoch teilweise verbessert wird, weil die Straße von der Wohnbebauung abrückt und dadurch die Luftschalldämmung zunimmt. Beim IO S 204 werden die Immissionspegel gegenüber dem Bestand im Erdgeschoss um 2,7 dB(A) erhöht und im 1. Obergeschoss aber um bis zu 3,9 dB(A) reduziert. Beim IO S 205 werden die Immissionspegel gegenüber dem Bestand im Erdgeschoss um bis zu 2,7 dB(A) und im 1. Obergeschoss um bis zu 0,3 dB(A) erhöht.

Das Anwesen kann aber nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen wegen Unverhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 BImSchG geschützt werden. Gemäß § 41 Absatz 2 BImSchG werden aktive Lärmschutzmaßnahmen abgelehnt, da „die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden“, zumal hauptsächlich nur in Teilbereichen (Erdgeschoss) die Lärmsituation verschlechtert, in anderen Bereichen die Lärmsituation sogar verbessert wird. Außerdem wären zum Schutz des Wohngebäudes ca. 4,0 - 5,0 m hohe Lärmschutzwände im Bereich der Loisachquerungen erforderlich, die schon aus Gründen des Landschaftsbildschutzes und der hohen Kosten als unverhältnismäßig abzulehnen waren. Zur näheren Begründung verweisen wir auf unsere Ausführungen unter C.4.3.4.1. Wir sehen darin auch keine willkürliche Ungleichbehandlung des Einwendungsführers aufgrund der Aufschüttmaßnahmen entlang der Liegenschaft der US-Stationierungsstreitkräfte in der Breitenau. Wegen der Überschussmassen aus dem Kramertunnel lässt sich ein Massenausgleich nicht verwirklichen. Grundsätzlich wird bei Straßenplanungen angestrebt, einen Massenausgleich innerhalb der Baumaßnahme zu erzielen, um unnötige Massentransporte über u. U. weite Strecken zu vermeiden. Falls dies nicht möglich ist, werden durch den Vorhabensträger, dort wo möglich, Seitenablagerungen in der Planung vorgesehen. Da entsprechende Flächen zur Verfügung stehen, ist eine Seitenablagerung entlang der Liegenschaft der US-Stationierungsstreitkräfte für zumindest einen Teil der Ausbruchmassen aus dem Kramertunnel sachgerecht. Darüber hinaus dient diese Seitenablagerung als Schutzwall, den die US-Stationierungsstreitkräfte nach den Anschlägen vom 11.

September 2001 im Anhörungsverfahren als Sicherheitsmaßnahme gefordert haben. Die Beeinträchtigung ist jedoch auch nicht durch eine andere Trassenführung aus den unter C.2.1.5, C.4.3.2 und C.4.3.3 angeführten Gründen zu vermeiden. Wir haben daher unter A.3.5.5 passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet. Die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ist ggf. ebenso durch den Vorhabensträger nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zu entschädigen (A.3.5.6). Das Wohngrundstück wird damit nicht unzumutbar belastet.

Zu den allgemeinen Einwendungen wird im Übrigen auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen in diesem Beschluss verwiesen.

#### 4.4.2.5.2 Einwendungsführer Nr. 1116

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die geplante Trassenführung, weil während der Bauzeit und nach Fertigstellung mit massiven Eingriffen in die Funktion und den Betrieb des Tierheims für Mitarbeiter und Besucher und damit einem enteignungsgleichem Eingriff durch Investitionsverlust zu rechnen sei. Auch würden das gesamte Wohngebiet (Äußere Maximilianstraße, Breitenau, Schmalenau) und die Erholungslandschaften (Kramerplateauweg, Esel, Reitweg Breitenau bis Herrgottschrofen etc.) durch Verlärmung massiv beeinträchtigt.

Wir lehnen eine andere Trassenführung aus den unter C.2.1.5, C.4.3.2 und C.4.3.3 aufgeführten Gründen ab, auf welche wir hiermit verweisen.

Der weitere Betrieb des Tierheims oder die getätigten Investitionen in dessen Erweiterung sind nach unserer Ansicht durch das Bauvorhaben nicht gefährdet. Eine Existenzgefährdung des Tierheims ist nicht ersichtlich. Die Zufahrt zum Tierheim wird aufrechterhalten. Eine Verlegung der Maximilianstraße im Bereich des Tierheims ist dabei nicht vorgesehen. Es kommt allenfalls zu Deckenbaumaßnahmen. Durch den Verzicht des Vorhabensträgers, Massentransporte über den Weg zur US-Skeetrange vorbei am Tierheim abzuwickeln, und durch die Planung von Lärmschutzmaßnahmen sowie zusätzlich durch die Herstellung einer Behelfsbrücke über die Straße zur Maximilianshöhe und Abwicklung des Baustellenverkehrs über eine Baustraße wird die Beeinträchtigung des Tierheimes sowohl während der Baumaßnahme als auch nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung auf ein Minimum reduziert. Durch die neue Straße kommt es nach den vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüften Lärmberechnungen auch zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Diese werden sogar weit unterschritten. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt für korrekt gehaltene Lärmberechnung für dieses Gebäude hat an den überprüften Immissionspunkten einen Tagwert von 42 dB(A) und einen Nachtwert von 35 dB(A) (IO S 016) bzw. 44 dB(A) am Tag und 37 dB(A) nachts (IO S 015) ergeben, die aus der immissionstechnisch guten Anlage des Südportals des Kramertunnels resultieren. Eine unzumutbare Verlärmung der anliegenden Wohngebiete bzw. des Tierheims findet nicht statt. Wir verweisen auf unsere allgemeinen Ausführungen zu C.4.3.4.1 und C.4.4.1.2.5.

Um die Beeinträchtigungen des Tierheimbetriebes auch während der Bauzeit zu minimieren, hat der Vorhabensträger im Erörterungstermin am 04.10.2007 zugesichert, für die Zeit des Baubetriebes am südlichen Rand der Baustelleneinrichtungsfläche entlang der Straße zur Maximilianshöhe eine Sichtschutzwand zu errichten.

#### 4.4.2.6 Einwendungsführer Nr. 1106

Der Einwendungsführer wendet sich als Nutzer des US-Golfplatzgeländes auf Gut Schwaigwang gegen die Flächeninanspruchnahme von ca. 8.460 m<sup>2</sup> für die Umgehung Kramertunnel -Variante Kreisel aus den Fl. Nr. 1034 und 1038 der Gemarkung Garmisch und verlangt eine andere Trassenführung. Er bemängelt, dass die Einschneidung und Reduzierung der seit Generationen gepflegten hochwertigen Grünflächen und der umgebenden Flächen der Spielbahn Nr. 8 sowie des Abschlags mit

den umgebenden notwendigen Flächen der Spielbahn Nr. 9 zu einem großen Verlust an Qualität und Attraktivität des gesamten Golfplatzgeländes und dieser zentrumsnahe Golfplatz für den gesamten Kurort Garmisch-Partenkirchen eine immense Aufwertung des Sportangebotes darstellt.

Wir lehnen eine andere Trassenführung aus den unter C.2.1.5, C.4.3.2 und C.4.3.3 aufgeführten Gründen ab. Insbesondere ist die festgestellte Trassenführung mit der Anschlussstelle auf dem Grundstück des Golfplatzes unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange sachgerecht, da dadurch Eingriffe in das benachbarte FFH-Gebiet vermieden werden. Die Flächeninanspruchnahme ist demzufolge für die Baumaßnahme notwendig und kann nicht weiter reduziert werden. Zudem kann durch die vorrangige Inanspruchnahme von öffentlichem Grund die Inanspruchnahme von Privatgrund weiter minimiert werden. Der Golfplatz bleibt auch weiterhin nutzbar. Der Vorhabensträger hat ein Fachbüro beauftragt, den Golfplatz so umzuplanen, dass durch relativ geringfügige Umgestaltungsmaßnahmen der Standard des Platzes weitestgehend erhalten werden kann. Die Attraktivität und Beispielbarkeit des gesamten Golfplatzgeländes bleibt somit bestehen. Die US-Stationierungsstreitkräfte haben sich als Nutzungsberechtigte mit der Flächeninanspruchnahme und der einvernehmlichen Umplanung des Golfplatzgeländes mit Schreiben vom 06.09.2007 einverstanden erklärt.

#### 4.4.2.7 Einwendungsführer Nr. 1108

Der Einwendungsführer hat sich als Mieter und Vermieter des Anwesens "Zur Maximilianshöhe 7" gegen das Bauvorhaben wegen befürchteter Lärm- und Staubimmissionen durch Bau und Betrieb und dadurch entstehender Mietausfälle gewendet und gefordert, den Tunnel zu verlängern und erst wieder am Bergfuß des Kramermassivs oberirdisch zu führen. Dies würde zudem eine wesentlich geringere Beeinträchtigung der Umwelt mit sich bringen. Wir weisen diese Forderung zurück. Insbesondere ist eine Verlängerung des Tunnels weder in verkehrstechnischer noch in naturschutzfachlicher Hinsicht zwingend erforderlich und auch sowohl im Bau als auch in der späteren Unterhaltung erheblich teurer. Es liegen insofern keine zwingenden Gründe für eine Verlängerung des Tunnels vor, die diese erheblichen Mehrkosten rechtfertigen würden. Es wird auf die Ausführungen unter C.2.1.5, C.4.3.2 und C.4.3.3 verwiesen. Das Wohngrundstück wird auch nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Die gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht werden eingehalten. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat an dem ungünstigsten Immissionspunkt (IO S 013) einen Tagwert von 45 dB(A) und einen Nachtwert von 38 dB(A) ergeben. Diese Lärmwerte liegen damit deutlich (14 bzw. 11 dB(A)) unter den vorgegebenen Grenzwerten für den Tag- und Nachtzeitraum.

Die Baumaßnahme wird außerdem so durchgeführt, dass die Lärm- und Staubbelastung der Anlieger möglichst gering gehalten wird. Zum Schutz der Anlieger wurde der Vorhabensträger unter A.3.2 zur Vornahme verschiedener Schutzmaßnahmen verpflichtet. Es wird insbesondere vorab im Verlauf der künftigen Trasse eine Baustraße mit Behelfsbrücke über die Straße zur Maximilianshöhe und mit direkter Anbindung an die B 23 hergestellt, um die Belastungen während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen unter C.4.4.1.2.5 verwiesen.

#### 4.4.2.8 Einwendungsführer Nr. 1117

Der Einwendungsführer wendet sich als Mieter gegen die nahe offene Trassenführung der B 23 neu an seinem Anwesen. Er befürchtet gravierende Immissionen während der Bauzeit und nach Fertigstellung der Baumaßnahme, da die Baustelle und die stark ansteigende Trasse nur wenige Meter neben dem Grundstücksgelände des Technischen Hilfswerks entlang führe und vor allem die Nordostseite mit Garten und

Wohnhaus wie auch den dortigen Natur- und Freizeitbereich belaste. Es wurde eine Weiterführung des Kramertunnels bis zum Bergfuß an der Felswand westlich der Breitenau mit einer tiefer gelegenen Trassenführung gefordert.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Wir lehnen eine andere Trassenführung bzw. Verlängerung des Kramertunnels aus den schon unter C.2.1.5, C.4.3.2 und C.4.3.3 näher dargestellten Gründen ab. Insbesondere ist eine Verlängerung des Tunnels weder in verkehrstechnischer noch in naturschutzfachlicher Hinsicht zwingend erforderlich und auch sowohl im Bau als auch in der späteren Unterhaltung erheblich teurer. Die Beeinträchtigungen durch die offene Trassenführung werden durch entsprechende Maßnahmen minimiert.

Eine unzumutbare Lärm- und Abgasbelastung ist nicht zu erwarten (vgl. C.4.3.4.1 und C.4.3.4.2). Das Anwesen wird durch 3,0 m hohe Lärmschutzwand auf der Brücke über die Maximiliansstraße und durch die geplante Einschnittslage der B 23 neu geschützt. Im Bereich des Anwesens werden die gültigen Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht eingehalten. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung für dieses Gebäude zeigt, dass die Lärmwerte an den Immissionspunkten IO S 013 und IO S 014 deutlich unter den vorgegebenen Grenzwerten für den Tag- und Nachtzeitraum liegen.

Die notwendigen Massen- und Zuliefertransporte erfolgen über eine Baustraße im Verlauf der späteren Trasse. Der Abstand von der äußeren Hauskante bis zur Baustraße beträgt ca. 29 m. Topographisch und durch die Höhenlage der Behelfsbrücke über die Straße zur Maximilianshöhe bedingt verläuft der Baustellenverkehr weit oberhalb des Gebäudes. Beeinträchtigungen während der Bauzeit können dadurch zwar nicht ganz ausgeschlossen werden, werden aber auf ein unumgängliches Maß reduziert. Unzumutbare Beeinträchtigungen bei der langjährigen Bauausführung sind nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen zum Schutz vor Immissionen während der Bauzeit unter C.4.4.1.2.5 wird verwiesen.

Danach ist nicht davon auszugehen, dass das Gebäude unbewohnbar wird oder das Mietrecht des Einwendungsführers entwertet wird. Durch die geplanten Maßnahmen entlang der neuen Straße (Lärmschutz, Bepflanzung, Erhalt der Wanderwege etc.) sind die dauerhaften Beeinträchtigungen sehr gering oder werden ausgeglichen. Die Flächen, die aufgrund der Baustraße gerodet werden müssen, werden nach Fertigstellung der Baumaßnahme ebenfalls wieder mit einem naturnahen Berg-Mischwaldbestand aufgeforstet.

#### 4.4.2.9 Einwendungsführer Nr. 1136

Der Einwendungsführer hat hinsichtlich der in diesem Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (A1, A2, A3) und Gestaltungsmaßnahmen (G9, G10) eine Beibehaltung seiner dinglich gesicherten Beweidungsmöglichkeiten und Holzrechte auf den dafür vorgesehenen Flächen aus Gründen der Existenzsicherung gefordert. Außerhalb der unmittelbar für den Straßenbau benötigten Flächen (Straße und Böschungen) werden aber weder das dinglich gesicherte Weide-, Waldweide- noch das Holzrecht durch die fachlich notwendigen und nicht weiter reduzierbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eingeschränkt. Dies trifft ebenso für die Gestaltungsmaßnahmen G9 und G10 zu. Auf die Ausführungen unter C.4.3.5.3.4 wird verwiesen. Da die dinglich gesicherten Rechte nicht eingeschränkt werden, ist auch eine Existenzgefährdung nicht ersichtlich.

Der Einwendungsführer wendete ferner ein, dass durch die Baumaßnahmen während der Bauzeit die Nutzung der Lichtung um das Lüfterbauwerk an der Pflegersee-straße bzw. bei Flächen am südlichen Tunnelportal als Lager und wertvolle Weidefläche temporär und dauerhaft verloren gehen würden. Besonders während der Bauzeit würden die Straße und der Weidebetrieb im Abschnitt zum geplanten Lüfter-

bauwerk von Baumaschinen stark gestört bzw. unmöglich gemacht. Außerdem werde der für die Weidetiere zwingend erforderliche Wassertrög durch die Straße zum Lüfterbauwerk abgeschnitten. Die Trennung des Weidegebiets verursache für den Weidebetrieb erhebliche Wirtschafterschwernisse, da sich der Triebweg durch die separate Bewirtschaftung erhöht und dadurch zusätzliche Zeit aufgewendet werden muss. Es wurde zudem eine Abzäunung der Straße während der Bauzeit gefordert, um Gefahren für Mensch und Tier zu verhindern. Außerdem wurden auch im Bereich des südlichen Tunnelportals eine Aufrechterhaltung der Beweidung, sowie eine sichere Abzäunung des dortigen Freiweidegebiets während und nach der Bauzeit und ggf. alternative Triebwege und Abzäunungen gefordert. Der Einwendungsführer hat die Erhaltung der Straße zur Maximilianshöhe und eine Verbesserung des Triebweges Zoepritzstraße an der Richard Strauß Villa zur Maximilianshöhe angeregt, um den täglichen Heimweidebetrieb am Portal Süd während der Bauzeit zu minimieren.

Die Inanspruchnahme der Flächen für das Lüfterbauwerk und am südlichen Tunnelportal ist im vorgesehenen Umfang erforderlich und kann nicht weiter reduziert werden.

Eine Abzäunung des Weges zum Lüfterbauwerk ist bereits im Zuge der in diesem Beschluss festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen zum Schutz des FFH-Gebietes vorgesehen. Um jedoch Konflikte zwischen dem Weidebetrieb und dem Baustellenverkehr zu minimieren, werden entsprechende weitere Maßnahmen vor Baubeginn zwischen der Weidegenossenschaft und dem Vorhabensträger abgestimmt. Der Vorhabensträger hat auch zugesichert, je nach Möglichkeit während der Baumaßnahme an geeigneter Stelle eine provisorische Viehtränke zur Verfügung zu stellen.

Die Straße zur Maximilianshöhe bleibt grundsätzlich während der gesamten Bauzeit für den Verkehr offen. Es ist vorgesehen, bereits vor Beginn der Weidesaison die geplante Behelfsbrücke über die Straße zur Maximilianshöhe herzustellen und damit diese Straße vom Baustellenverkehr freizuhalten. Die Durchgängigkeit der Triebwege wird dadurch weiterhin gewährleistet. Der Vorhabensträger wird jedoch die Möglichkeit der Aufrechterhaltung des Weidebetriebs mit der Weidegenossenschaft vorab klären.

Die geforderte Aufrechterhaltung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs auf dem Weg zum Herrgottschrofen ist nicht möglich. Der bestehende Weg zum Herrgottschrofen befindet sich in Besitz der Bundesrepublik Deutschland (Bundeswehr- bzw. Bundesfinanzverwaltung) und ist nicht als öffentlicher Feld- und Waldweg ausgewiesen (ist auch nicht separat abgemarkt). Da die Massentransporte über eine Baustraße im Verlauf der künftigen B 23 neu abgewickelt werden sollen, ist es erforderlich, den Weg während der Bauzeit zu unterbrechen. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke kann aber während der Bauzeit entweder über die Baustraße selbst, über den eventuell bereits fertig gestellten Parallelweg oder über den vorhandenen Weg von der Skeetrange hinunter zum Herrgottschrofen erfolgen. Die endgültige Erschließung der Grundstücke auf der Ostseite der B 23 neu erfolgt über einen parallelen Wirtschaftsweg. Die in erster Linie für Wanderer und Radfahrer geplante Unterführung Richtung Loisach erhält eine lichte Weite von mindestens 3,5 x 3,5 m und ist damit auch mit kleineren Fahrzeugen befahrbar und zur Erschließung ausreichend dimensioniert. Größere Fahrzeuge können wie bisher über den vorhandenen Weg von der Skeetrange an die Loisach gelangen. In Ausnahmefällen kann eine Zufahrt direkt von der B 23 neu auf den auf der Westseite geplanten Forstweg gewährt werden (z. B. zur Holzabfuhr).

Der Vorhabensträger hat im Verfahren ferner zugesichert, sowohl temporäre als auch dauerhafte Verluste von Weideflächen, für die ein Weiderecht besteht, bzw. durch die Trennung von Weidegebieten verursachte Folgeschäden (Wirtschafterschwernisse wie z. B. längere Triebwege, Mehraufwendungen bei der Tränke der Tiere) in Absprache mit dem Einwendungsführer außerhalb der Planfeststellung im

Entschädigungsverfahren zu entschädigen. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 wird verwiesen.

#### 4.4.2.10 Einwendungsführer Nr. 1107

Der Einwendungsführer forderte eine Verlängerung des Kramertunnels Richtung Schmölz um ca. 500 m, da durch das Brückenbauwerk und die offene Trassenführung mit Schallschutzwänden das Gelände und das Ortsbild in Nähe des Tierheims total zerstört werde. Berücksichtige man die Kosten für die Brücke, die Trasse, die Schallschutzwände, den jährlichen Winterdienst usw. würde eine Verlängerung des Tunnels kaum mehr kosten. Der Lärmpegel würde sich zudem nur verlagern und bis an die Zugspitzstraße erstrecken. Er erhebt damit eine Vielzahl von Einwendungen, die bereits bei den öffentlichen Belangen behandelt wurden.

Diese Forderung wird daher aus den unter C.4.3.2 dargestellten Gründen abgelehnt. Die Baukosten einer Tunnellösung würden um ein Vielfaches über den Baukosten einer offenen Streckenführung einschl. der Baukosten der erforderlichen Kunstbauwerke liegen und sind auch nicht erforderlich. Ebenso liegen die Er- und Unterhaltungskosten des Tunnels für Beleuchtung, Belüftung, Entwässerung etc. weit über den Unterhaltungskosten der freien Strecke.

Im Bereich des südlichen Tunnelportals und im weiteren Verlauf bis zur Kreisverkehrsanlage bei Grainau werden die maßgebenden Lärmschutzgrenzwerte nach der 16. BImSchV für den Tag- und Nachtzeitraum nach der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüften Lärmschutzberechnung eingehalten und größtenteils sogar weit unterschritten. Eine Verlagerung des Lärmpegels findet nicht statt. Aufgrund der deutlichen Reduzierung des Verkehrs auf der Zugspitzstraße werden sich auch dort die Lärmimmissionen reduzieren. Eventuelle Beeinträchtigungen des Landschafts- und Ortsbildes können durch das planfestgestellte landschaftspflegerische Gestaltungskonzept (Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) weitestgehend minimiert werden.

Die Forderung, auf den Zulieferverkehr für die Baustelleneinrichtung am Südportal über die Äußere Maximiliansstraße zu verzichten, ist aufgrund des Bauablaufplanes des Vorhabensträgers nicht möglich. Die Zuliefertransporte lassen sich nicht vermeiden und werden nur in der Bauanfangsphase für ca. drei bis vier Monate durchgeführt.

Der Einwendungsführer rügte ferner, dass die Immobilien (Kasernen) des Marktes Garmisch-Partenkirchen durch die Trasse aufgrund von Lärmimmissionen enorm an Wert verlieren würden. Einen solchen gravierenden Wertverlust können wir nicht erkennen. Auch im Bereich der Kasernen werden die Lärmschutzgrenzwerte nach der 16. BImSchV weit unterschritten. Auch sind Wertverluste von Immobilien nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und wurden vom Markt Garmisch-Partenkirchen als Belang auch nicht geltend gemacht. Auf die allgemeinen Ausführungen unter C.4.4.1.2.10 wird verwiesen.

#### 4.4.2.11 Einwendungsführer Nr. 1225, 1226

Der Einwendungsführer wendet sich gegen den von der Straße ausgehenden Lärm und Luftschadstoffe. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Wir lehnen eine andere Trassenführung bzw. Verlängerung des Kramertunnels aus den schon unter C.2.1.5, C.4.3.2 und C.4.3.3 näher dargestellten Gründen ab. Insbesondere ist eine Verlängerung des Tunnels weder in verkehrstechnischer, lärmtechnischer noch in naturschutzfachlicher Hinsicht zwingend erforderlich und sowohl im Bau als auch in der späteren Unterhaltung erheblich teurer.

Im Bereich der Äußeren Maximiliansstraße werden bei allen Anwesen die maßgebenden Lärmschutzgrenzwerte nach der 16. BImSchV für den Tag- und Nachtzeitraum und die Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten, da bereits bei



den näher zur Straße liegenden Anwesen diese Grenzwerte nach der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüften Lärmschutzberechnung weit unterschritten werden. Im Bereich des südlichen Tunnelportals sind als aktive Lärmschutzmaßnahmen 3,0 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen. Ein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen für das Anwesen besteht daher nicht.

#### 4.4.2.12 Einwendungsführer Nr. 1004, 1005, 1119 - 1135, 1137 - 1385

Mit den von den Einwendungsführern erhobenen allgemeinen Einwendungen (insbesondere Planungsvarianten, Tunneltrassenverlegung, Tunnelverlängerung, Ziele der Raumordnung, Hoch- und Grundwasserschutz, Schutzmaßnahmen gegen Immissionen während der Bauzeit und nach Fertigstellung) haben wir uns bereits bei den allgemeinen Ausführungen zu den öffentlichen und privaten Belangen in diesem Beschluss ausführlich auseinandergesetzt, auf die wir hiermit verweisen.

### 4.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel 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.

### 4.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, beruht die Widmung der neu erstellten Teile der B 23 Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel zur Bundesstraße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland, die Abstufung der bisherigen B 23 (Ortsdurchfahrt von Garmisch-Partenkirchen) zwischen dem Anschluss Garmisch/Burgrain und dem Anschluss Garmisch/Grainau zur Gemeindestraße auf § 2 Abs. 6 FStrG. Das vom Vorhabensträger mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegte Umstufungskonzept im Zuge der Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel wird gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt, so dass die Statusverfügungen mit der Verkehrsfreigabe (bzw. Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck) wirksam werden.

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.

Die B 23 alt, Ortsdurchfahrt Garmisch zwischen dem Anschluss Garmisch/Burgrain und dem Anschluss Garmisch/Grainau, wird abgestuft. Die Abstufung der B 23 alt Richtung Burgrain erfolgte bereits nach Fertigstellung der Ortsumfahrung Burgrain.

Die Gemeinde Grainau erhob im Verfahren gegen die Umstufung der bisherigen B 23 zur Gemeindeverbindungsstraße Einwände, da sie dann künftig Straßenbaulastträger für den gesamten Quell- und Zielverkehr des westlichen Teils von Garmisch incl. Sportverkehr zwischen der B 23 neu und dem Markt Garmisch-Partenkirchen sein werde. Der Gemeinde Grainau würde damit eine Straßenbaulast aufgebürdet, für die sie nicht zuständig sei. Sie forderte daher die Umstufung der B 23 alt zur Staatsstraße.

Maßgebendes Kriterium für eine Umstufung der bisherigen B 23 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau ist nach § 2 Abs. 4 FStrG allein eine Änderung ihrer Verkehrsbedeutung, so dass die Straße die Klassifizierungsmerkmale einer anderen als ihrer bisherigen Straßenklasse nach § 1 Abs. 1 FStrG erfüllt. Dabei handelt es sich um eine gebundene Entscheidung. Die Planfeststellungsbehörde trifft mit der

Umstufungsverfügung selbst weder eine planerische noch eine sonst gestalterische und deshalb des Ermessens bedürftige Entscheidung. Es werden bei der Umstufung nur rechtliche Folgerungen aus anderweitigen, rechtlichen oder tatsächlichen, verkehrsrelevanten Planungsumständen gezogen. Die B 23 alt wird auf der gesamten Länge zur Gemeindeverbindungsstraße nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 3, Art. 46 Nr. 1 BayStrWG abgestuft. Eine Widmung der B 23 alt zur Staatsstraße kommt wegen ihrer zukünftigen Verkehrsbedeutung nicht in Betracht. Staatsstraßen sind nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG solche Straßen, die innerhalb des Staatsgebietes zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr, zu dienen bestimmt sind. Die Straßen des Durchgangsverkehrs sind damit Staatsstraßen, wenn zum einen der Durchgangsverkehr, dem die Straße zu dienen bestimmt ist, kein weiträumiger Verkehr (Überlandverkehr) ist, da sonst eine Bundesfernstraße nach § 1 Abs. 1 FStrG vorliegt, und zum anderen muss die Straße mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden, d. h. wenigstens an einem Ende an eine Bundesfernstraße unmittelbar oder mittelbar über eine weitere Staatsstraße anschließen. Straßen sind nach ihrer Verkehrsbedeutung in die jeweilige Straßenklasse einzuordnen. Der maßgebende Faktor für die Verkehrsbedeutung einer Straße sind die von ihr vermittelten räumlichen Verkehrsbeziehungen. Dabei ist zum einen zu ermitteln, welchem Verkehr die B 23 alt in diesem Bereich tatsächlich dient bzw. welcher Verkehr für sie prognostiziert wird, also die Quantität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen. Zum anderen ist zu untersuchen, ob und gegebenenfalls welche Funktion der B 23 alt im Verkehrsnetz zukünftig zukommt (Netzfunktion), also die Qualität der Straße. Dem Beurteilungskriterium der Qualität der Straßenfunktion kommt dabei neben dem quantitativen Element eine ausschlaggebende Funktion zu. Die B 23 alt wird zukünftig den nachbarlichen Verkehr zwischen der Gemeinde Grainau und dem Markt Garmisch-Partenkirchen und ihrer außerhalb der zusammenhängend bebauten Ortsteile liegenden Gemeindeteile vermitteln. Bei dem künftig verbleibendem Verkehr auf der bestehenden B 23 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau handelt es sich damit nicht wie bei einer Staatsstraße um Durchgangsverkehr, sondern um nachbarlichen Verkehr der Gemeinden bzw. um Verkehr, der an das überörtliche Straßennetz angebunden wird. Nach der Verkehrsprognose für das Jahr 2020 wird sich der Verkehr zukünftig auf der B 23 alt zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau um ca. 5.000 Kfz/24h reduzieren und somit eine deutliche Entlastung eintreten. Aufgrund des künftigen Streckencharakters ist nur eine Abstufung zur Gemeindeverbindungsstraße möglich. Die Umstufung zur Gemeindeverbindungsstraße nach Art. 46 Nr.1 BayStrWG ist damit korrekt.

#### **5. Sofortige Vollziehbarkeit**

Für die Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (BGBl I 2004 Seite 2574ff) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

#### **6. Kostenentscheidung**

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

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

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

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

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

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

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

#### **Hinweis:**

Die Erhebung der Rechtsbehelfe durch E-Mail ist nicht zulässig.

### **Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung**

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 bekanntgemacht.

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen im Markt Garmisch-Partenkirchen und in der Gemeinde Grainau zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung.oberbayern.bayern.de](http://www.regierung.oberbayern.bayern.de) abgerufen werden.

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, 30.11.2007

Deindl  
Oberregierungsrat

Mitzeichnung:

51

52

24.1

31.1

Entwurf: Deindl