

Aktenzeichen: 32-4354.2B472-015



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**B 472 Schongau - Bichl
Umfahrung Hohenpeißenberg
Str.-km 55,441 - Str.-km 49,910**

München, 19.09.2007

Inhaltsverzeichnis:

A Entscheidung	6
1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.4 Verkehrslärmschutz	10
3.5 Landwirtschaft	10
3.6 Fischereiliche Belange	10
3.7 Wald	10
3.8 Sonstige Nebenbestimmungen	11
3.8.1 Belange der Lech-Elektrizitäts-Werke AG (LEW)	11
3.8.2 Belange der Deutschen Bahn AG, Niederlassung Süd, Immobilienmanagement, Richelstraße 3, 80634 München	11
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	12
4.1 Gegenstand/Zweck	12
4.2 Plan	13
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	13
5. Straßenrechtliche Verfügungen	14
5.1 FStrG	14
5.2 BayStrWG	15
6. Entscheidungen über Einwendungen	15
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	15
6.2 Zurückweisungen	15
7. Sofortige Vollziehbarkeit	15
8. Kostenentscheidung	15
B Sachverhalt	16
1. Beschreibung des Vorhabens	16
2. Vorgängige Planungsstufen	16
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	16
2.2 Raumordnung/Landesplanung	16
2.3 Regionalplan	17
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	17

C Entscheidungsgründe	20
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	20
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	20
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	20
1.3 Verfahren zur Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG	20
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	21
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	21
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens und der überprüften Trassenvarianten	21
2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	22
2.1.3 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen	23
2.1.4 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen	29
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	29
2.2.1 Schutzgutbezogener Vergleich	29
2.2.2 Ergebnis	30
3. FFH - Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG	31
3.1 Beschreibung des Gebiets und der maßgeblichen Bestandteile	31
3.1.1 FFH-Gebiet Nr. 8331-302 "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee- Südufer":	31
3.1.2 FFH-Gebiet Nr. 8131-301 "Moorkette von Peiting bis Wessobrunn":	32
3.2 Erhaltungsziele und Schutzzwecke	32
3.2.1 FFH-Gebiet Nr. 8331-302 "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee- Südufer"	33
3.2.2 FFH-Gebiet Nr. 8131-301 "Moorkette von Peiting bis Wessobrunn"	34
3.3 Betroffenheit der Erhaltungsziele der Schutzgebiete durch die Baumaßnahme und Beurteilung der Erheblichkeit	34
3.3.1 FFH-Gebiet Nr. 8331-302 "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee-Südufer"	35
3.3.2 FFH-Gebiet Nr. 8131-301 "Moorkette von Peiting bis Wessobrunn"	37
3.4 Abschließende Beurteilung	37
4. Materiell-rechtliche Würdigung	39
4.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	39
4.2 Abschnittsbildung	39
4.3 Planrechtfertigung	39
4.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	39
4.3.2 Planungsziel	39
4.3.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse	40
4.3.4 Künftige Verkehrsbelastung	40
4.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	41
4.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung	41
4.4.2 Planungsvarianten	41
4.4.2.1 Beschreibung der untersuchten Varianten	41
4.4.2.2 Vergleich der Varianten	42
4.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)	50
4.4.3.1 Linienführung, Gradienten	50

4.4.3.2	Querschnitt	51
4.4.3.3	Anschlussstellen, Einmündungen	51
4.4.3.4	Nachgeordnetes Wegenetz	52
4.4.4	Immissionsschutz/Bodenschutz	54
4.4.4.1	Verkehrslärmschutz	54
4.4.4.2	Schadstoffbelastung	58
4.4.4.3	Bodenschutz	58
4.4.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	58
4.4.5.1	Verbote/Öffentlicher Belang	58
4.4.5.2	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	69
4.4.6	Gewässerschutz	76
4.4.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	76
4.4.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	77
4.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	77
4.4.8	Städtebauliche Belange	78
4.4.9	Wald	78
4.4.10	Fischerei	79
4.4.11	Jagd	80
4.4.12	Sonstige öffentliche Belange	80
4.4.12.1	Träger von Versorgungsleitungen	80
4.4.12.2	Belange des ehemaligen Bergbaus im Bereich von Hohenpeißenberg	80
4.4.12.3	Belange der Deutschen Bahn AG	80
4.4.12.4	Verkehrliche Belange	81
4.5	Private Einwendungen	81
4.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	81
4.5.1.1	Flächenverlust	81
4.5.1.2	Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen	82
4.5.1.2.5	Dränagen	84
4.5.1.2.6	Schadensersatz	85
4.5.2	Einzelne Einwender	85
4.5.2.1	Mandantin der Rechtsanwälte Labbé und Partner	85
4.5.2.2	Einwender 1002	85
4.5.2.4	Einwender 1004	85
4.5.2.5	Einwender 1005	86
4.5.2.6	Einwender 1006	86
4.6	Gesamtergebnis	86
4.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	87
5.	Sofortige Vollziehbarkeit	87
6.	Kostenentscheidung	87

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaferR	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.2B472-015

**Vollzug des FStrG;
B 472 Schongau - Bichl
Umfahrung Hohenpeißenberg
Str.-km 55,441 - Str.-km 49,910**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der B 472 Umfahrung Hohenpeißenberg mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarten	1:500.000 1:25.000
3	Übersichtslageplan	1:5.000
4	Übersichtshöhenplan	1:5.000 / 500
6	Straßenquerschnitte	1:100
7.1	Lagepläne (Bl. 1 - 7)	1:1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	
8	Höhenpläne (Bl. 1 - 14)	1:1.000 / 100
11.1	Ergebnisse zu den schalltechnischen Berechnungen	
11.2	Lageplan schalltechnischer Berechnungen (Bl. 1 - 3)	1:2.500
12.1	Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan	
12.2	Legende zu Bestands-/Konfliktplan (Bl. 1/2)	

	Legende zu Maßnahmenplan (Bl. 2/2)	
12.3	Konfliktübersichtsplan	1:5.000
12.4	Bestands- und Konfliktpläne (Bl. 1 - 7)	1.1.000
12.5	Maßnahmenübersichtsplan	1:5.000
12.6	Maßnahmenpläne (Bl. 1 - 7)	1.1.000
13.1	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
14.1	Grunderwerbspläne (Bl. 1 - 10)	1:1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	

Die Lagepläne der straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 7.3), die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 16), Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit (Unterlage 17) und die Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung (saP, Unterlage 18) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, T-Com, PTI 24 Kempten, Postfach 1002, 82360 Weilheim, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Der Lech-Elektrizitäts-Werke AG (LEW), Bahnhofstraße 13, 86802 Buchloe, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen (20 kV-Leitung, 110 kV-Freileitung, 1 kV-Freileitung) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die LEW zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten. Anker- und Zugseile von Zugmaschinen sind so zu sichern, dass sie auch bei Bruch nicht in die Hochspannungsleitungen schnellen können.

- 3.1.3 Den Gemeindewerken Hohenpeißenberg, Blumenstraße 2, 82382 Hohenpeißenberg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen und der betroffenen Kanalisationsleitung entlang der Bahnlinie (östlich der BHS) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.4 Der Deutschen Bahn Netz AG, Niederlassung Süd, Immobilienmanagement, Richelstraße 3, 80634 München, um den Bau der Bahnüberführungen der B 472 neu an der Bahnlinie Weilheim – Schongau rechtzeitig abzustimmen.
- 3.1.5 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.
- 3.1.6 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer mindestens drei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten. Das Bauende ist ebenfalls anzuzeigen.
- 3.1.7 Den Jagdberechtigten mindestens drei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten. Das Bauende ist ebenfalls anzuzeigen.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.2.1 Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Dies gilt insbesondere beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, z.B. beim Betanken von Baufahrzeugen, beim Anschnitt von Grund- und Schichtwasser, bei der Herstellung von Entwässerungseinrichtungen und bei der Anpassung von Gewässern.
- 3.2.2 Bei der Anpassung von Gewässern und Gräben ist darauf zu achten, dass die Eintrübung möglichst gering gehalten wird. Durchlässe sind deshalb bevorzugt trocken herzustellen und das Gewässer erst anschließend umzulegen. Dabei ist auf eine ausreichende Sicherung der Rohrausläufe und der Übergänge in das alte Gerinne zu achten, um Auskolkungen zu vermeiden.
- 3.2.3 Bei den Regenrückhaltebecken ist in jedem Fall auf Oberbodenabdeckung im Uferbereich zu verzichten, um unnötige Nährstofffrachten in die Vorfluter zu vermeiden und möglichst oligotrophe Biotope zu schaffen.
- 3.2.4 Bei der Errichtung von Gerüsten bei den beiden Brücken über Eierbach und Kohlgraben ist darauf zu achten, den Abflussquerschnitt nicht einzuengen.
- 3.2.5 Werden beim Bau landwirtschaftliche Dränagesysteme angeschnitten, sind sie im Einvernehmen mit den Eigentümern so anzupassen, dass ihre Funktion durch die Straße nicht eingeschränkt wird. Dies kann z.B. durch Leitungsumlegung oder durch Ableitung des Wassers erfolgen.
- 3.2.6 Im Bereich von Dämmen ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die oberhalb gelegenen Anliegergrundstücke nicht durch Rückstau von Oberflächenwasser oder Staunässe beeinträchtigt werden.3.2.7 Wird bei der Baudurchführung Schichtwasser angeschnitten, darf es nur dann abgeleitet werden, wenn eine Umleitung nicht möglich ist und sich unterhalb keine Bereiche befinden, die empfindlich auf den Wasserentzug reagieren. Sonst ist das Schichtwasser über durchlässige Bereiche unter der Straße hindurch zu führen, um z. B. die Austrocknung von unterhalb gelegenen Feuchtplächen zu verhindern.3.2.8 Die Stärke des Oberbodens muss bei einer breitflächigen Versickerung über eine belebte Bodenschicht mindestens 20 cm betragen. Dabei kann aber das Gemisch durchaus mager sein. Dieser Art der Niederschlagswasserbeseitigung ist gegenüber der Sammlung der Vorzug zu geben.
- 3.2.9 Für Auffüllungen, wie sie z.B. bei Bau-km 2+000 zwischen Straße und Bahnlinie vorgesehen sind, darf nur unbelasteter Aushub, z. B. überschüssiger Boden verwendet werden. Es wird darauf hingewiesen, dass Abraum aus dem Bergwerk häufig Belastungen, z. B. PAK's oder Sulfat aufweist und Material aus Halden vor einer weiteren Verwendung untersucht werden muss.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Die in der Planunterlage 12.6 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind möglichst frühzeitig durchzuführen und sollten möglichst mit der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Soweit die Flächen bereits erworben sind, sind dort die Maßnahmen vorgezogen, also vor Baubeginn, durchzuführen. Etwaige Abweichungen von der Planung, die sich durch den Grunderwerb oder im Zuge der Umsetzung möglicherweise ergeben, sind im Einvernehmen mit dem Landratsamt Weilheim-Schongau, untere Naturschutzbehörde durchzuführen. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.3.2 Überschüssiges Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbio- tope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- 3.3.3 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflä- chen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.3.4 Die Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist dem Landratsamt Weilheim-Schongau, untere Naturschutzbehörde, unaufgefordert und fristgerecht durch Bestätigung des Straßenbauamtes Weilheim, Sachgebiet Naturschutz und Landschaftspflege, nachzuweisen.
- 3.3.5 Der Vorhabensträger hat vor Beginn der Baumaßnahmen für die Ausgleichs- und Ersatzflächen in Abstimmung mit dem Landratsamt Weilheim-Schongau, untere Na- turschutzbehörde, einen Pflege- und Entwicklungsplan vorzulegen.
- 3.3.6 Für die Umsetzung der festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist eine ökologische Baubetreuung durch den Vorhabensträger oder eine einschlägige Per- son zu gewährleisten und dem Landratsamt Weilheim-Schongau, untere Natur- schutzbehörde, vor Baubeginn der Ansprechpartner zu benennen.
- 3.3.7 Der Vorhabensträger hat die Baustelleneinrichtung jeweils vor Baubeginn der ein- zelnen Abschnitte im Rahmen einer Begehung mit dem Landratsamt Weilheim- Schongau, untere Naturschutzbehörde, einvernehmlich abzustimmen.
- 3.3.8 Bei der erforderlichen Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. ist auf die Fauna Rücksicht zu nehmen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist. Die Rodungsarbeiten im Bereich von Wäldern, Hecken und Feldgehölzen sind außerhalb der Laich- Brut- und Vegetationszeit (1. März bis 30. September) durchzuführen.
- 3.3.9 Während der Bauzeit ist im Bereich von Bau-km 4+230 bis 4+730 ein ca. 30 cm ho- her in den Boden eingelassener Kleintierschutzzaun zu errichten, um das Einwan- dern v.a. von Amphibien und Zauneidechsen in den Baustellenbereich zu verhin- dern.
- 3.3.10 Zur Schaffung von Laichmöglichkeiten und Lebensräumen für die Geldbauchunke (Bombina variegata) und den Kammmolch (Triturus cristatus) sind im besonnten Waldbereich südlich der Trasse im Bereich zwischen Bau-km 3+450 und 4+500 eine Vegetationsperiode vor Beginn der Baumaßnahme zusätzliche Tümpel und Bagger- schürfen anzulegen.
- 3.3.11 Zur Schaffung von Lebensräumen für die Zauneidechse sind an südexponierten Straßenböschungen abschnittsweise dichte und lockere Vegetation einzuplanen, sowie vegetationsfreie Stellen (Schotterbereiche) anzulegen.
- 3.3.12 Unter der Kohlgrabenbrücke (Bauwerk 1/2) und der Eierbachbrücke (Bauwerk 3/1) sind auf Vorsprüngen unterhalb der Brücken Wasseramsel – Kunstnester anzubrin- gen.
- 3.3.13 Der Vorhabensträger hat gegenüber den Bayerischen Staatsforsten sicherzustellen, dass geeignete Horstbäume für den Habicht, den Rot- und den Schwarzmilan (Alt-

bäume) in Trassennähe markiert und von der forstlichen Bewirtschaftung ausgenommen werden.

3.3.14 Der Vorhabensträger hat auf Pflanz- und Ansaatflächen autochthones Pflanzmaterial zu verwenden, sofern dies aus naturschutzfachlichen Gründen geboten ist.

3.3.15 Die Neuaufforstung W 1 ist in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Weilheim Schongau so zu gestalten, dass die östlich angrenzende Streuwiese nicht verschattet wird.

3.4 Verkehrslärmschutz

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

3.4.2 Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des lärmindernden Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des lärmindernden Belages hat sorgfältig zu erfolgen.

3.4.3 Der Eigentümer des in der Gemeinde Hohenpeißenberg liegenden Anwesens „Hohenbrand 28“ hat gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen (vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2). 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. Der betroffene Grundeigentümer ist vom Vorhabensträger auf seine Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

3.5 Landwirtschaft

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

3.5.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

3.5.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen 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.

3.5.4 Alle vom Bauvorhaben berührten, bestehenden Drainagen sind vom Vorhabensträger funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6 Fischereiliche Belange

3.6.1 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit an den vom Ausbau der Straßenentwässerungsanlage betroffenen Gewässern, insbesondere am Eierbach, zu vermeiden. Maßnahmen an Gewässern sollten außerhalb der Schonzeiten stattfinden.

3.6.2 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlage in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

3.7 Wald

- 3.7.1 Der Vorhabensträger darf das Baufeld nur außerhalb der der Laich-, Brut- und Vegetationszeit (01.03. bis 30.09.) roden.
- 3.7.2 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ersatzaufforstungen sind im Einvernehmen mit dem zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten mit standortgerechten Baumarten vorzunehmen. Waldrand- und Waldrandmantelbepflanzungen sind ebenfalls mit der Forstverwaltung abzustimmen. Nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger gemeinsam mit dem zuständigen Forstamt zu prüfen, ob die Ersatzaufforstungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden und die Aufforstungen gesichert sind.
- 3.7.3 Die Gestaltungsmaßnahmen G 2, G 4 und G 5 sind im Zuge der Ausführungsplanung ebenso wie die waldbaulichen Maßnahmen N 2 und W 1 – 3 mit der Forstverwaltung abzustimmen.

3.8 Sonstige Nebenbestimmungen

- 3.8.1 Belange der Lech-Elektrizitäts-Werke AG (LEW)
 - 3.8.1.1 Innerhalb des Schutzbereiches der 110-kV-Freileitung P 6 (25 m beiderseits der Leitungsachse) und der 20-kV-Doppelleitung E 18 1/2 (14 m beiderseits der Leitungsachse) müssen die einschlägigen DIN/VDE- Vorschriften beachtet werden. Insbesondere dürfen die Mindestabstände von den Leiterseilen zur Fahrbahnoberkante nicht unterschritten werden (DIN VDE 0210(EN50341)) und bei Arbeiten in Spannungsnähe muss immer ein Schutzabstand von mindestens 3 m zu den unter Spannung stehenden Leiterseilen eingehalten werden.
 - 3.8.1.2 Eventuelle Bepflanzungen im Bereich der Schutzzonen der 110-kV-Freileitung P 6 (2 x 25 m) und der 20-kV-Doppelleitung E 18 1/2 (2 x 14 m) durch den Vorhabensträger bedürfen der vorherigen Zustimmung der LEW.
 - 3.8.1.3 Bauarbeiten jeglicher Art in der Nähe der Versorgungseinrichtungen der Lechwerke AG (110-kV-Freileitung P 6, 20-kV-Doppelleitung E 18 1/2) müssen unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften für elektrische Anlagen und Betriebsmittel BGV A2 der Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik sowie der einschlägigen DIN bzw. VDE-Vorschriften erfolgen.
 - 3.8.1.4 Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind der LEW entsprechende, nach Bauausführung revidierte Kreuzungsunterlagen für die Kreuzungsstellen der 110-kV-Freileitung P 6 und der 20-kV-Doppelleitung E 18 1/2 zu überlassen.
 - 3.8.1.5 Die Verlegungsarbeiten für das zur Aufrechterhaltung einer provisorischen Stromversorgung erforderliche Kabelleerrohr für die 1-kV-Freileitung Hohenbrand müssen durch den Vorhabensträger während der Bauphase erfolgen.
 - 3.8.1.6 Der Vorhabensträger hat den Schutzbereich der 1-kV-Kabelleitung Hohenbrand 34 (1 m beiderseits der Leitungstrasse) zu beachten.
 - 3.8.1.7 Es ist eine rechtzeitige Auftragserteilung durch den Vorhabensträger an die LEW für die erforderlichen Umbaumaßnahmen an der 20-kV-Freileitung und der 1-kV-Leitung erforderlich.
- 3.8.2 Belange der Deutschen Bahn AG, Niederlassung Süd, Immobilienmanagement, Richelstraße 3, 80634 München
 - 3.8.2.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, zu gegebener Zeit mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKrG sowie eine Baudurchführungsvereinbarung zur Regelung aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen abzuschließen. Falls vor der Baudurchführung zwischen dem Vorhabensträger und der Deutschen Bahn AG keine Kreuzungsvereinbarung über die Regelung aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen) nach dem EKrG zustande kommt, sind die zu treffenden Kreuzungsregelungen einer nachträglichen Planfeststellung vorbehalten.

- 3.8.2.2 Nach Abschluss der Entwurfsplanung hat der Vorhabensträger für die detaillierte technische Ausführungsplanung zu Eisenbahnanlagen rechtzeitig vor Baubeginn beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereich 2, Arnulfstraße 9/11 80335 München, Tel. 089/54856-111, eine "Eisenbahntechnische Prüfung" (§ 3 Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes) zu beantragen.
- 3.8.2.3 Weiterführende Regelungen zur Sicherung gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb und weitere betriebliche Regelungen sind in der noch abzuschließenden Baudurchführungsvereinbarung zu treffen.
- 3.8.2.4 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplante Baumaßnahme und das Betreiben der baulichen Anlage betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist durch den Vorhabensträger nach Möglichkeit ständig und ohne Einschränkungen, auch besonders während der Baudurchführung, zu gewährleisten.
- 3.8.2.5 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn auf Dauer in geeigneter Weise zu verhindern.
- 3.8.2.6 Notwendige Maßnahmen zur Instandsetzung und zum Unterhalt im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb hat der Vorhabensträger der Deutschen Bahn unter angemessener Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers nach § 4 Abs. 2 Satz 2 EKrG zu gewähren.
- 3.8.2.7 Der Vorhabensträger ist im Zuge der Bauausführung verpflichtet, wegen der den betroffenen Bereich eventuell tangierenden Bahnanlagen und Leitungen im Rahmen einer "Spartenanfrage" die DB Netz AG, Niederlassung Süd, N.BI-S-L2 AVI Regionale Instandhaltung, Richelstraße 3, 80634, die Telematik GmbH, Region Süd, Landsberger Str. 314, 80678 München sowie die DB Energie GmbH, Niederlassung Süd, Projekte München, Richelstraße 3, 80634 München und DB Energie GmbH, Niederlassung Süd, Energieversorgung Südwest, Richelstraße 16, 80634 München abzufragen.
- 3.8.2.8 Sollte sich ein Kraneinsatz in der Nähe von Bahnanlagen ergeben, wobei Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, so ist der Vorhabensträger auf seine Kosten verpflichtet, mit der DB Netz AG eine Kranvereinbarung abzuschließen, welche - wenn die Bahnanlagen nicht mit Last überschwenkt werden - mindestens zwei Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Wenn das Überschwenken der Bahnanlagen mit Last nicht vermeidbar ist, muss der Antrag zur Kranaufstellung mindestens acht Wochen vor Kranaufstellungstermin bei der DD Netz AG eingehen. Generell ist ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1.000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

4.1.1 Der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Ortsumfahrung Hohenpeißenberg im Zuge der B 472 im Dammbereich über Entwässerungsmulden in das Grundwasser und in den Einschnittsbereichen und auf den Brücken nach Reinigung über Absetz- und Regenrückhaltebecken direkt oder über Entwässerungsgräben in folgende Oberflächengewässer als Vorfluter nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 WHG erteilt:

- von Bau-km 0+550 bis 0+900 über ein Regenrückhalte- und Absetzbecken (Bau-km 0+560) bei Hohenbrand und die bereits vorhandene Entwässerung Hohenbrand in einen Graben

- von Bau-km 0+900 bis 1+300 über ein Regenrückhalte- und Absetzbecken (Bau-km 1+327) in den Kohlgraben
- von Bau-km 1+920 bis 2+600 über ein Regenrückhalte- und Absetzbecken (Bau-km 2+600) in den Kohlgraben
- von Bau-km 2+600 bis 3+450 über ein Regenrückhalte- und Absetzbecken (Bau-km 3+453) in den Eierbach
- von Bau-km 4+600 bis 5+531 über ein Regenrückhalte- und Absetzbecken (Bau-km 5+450) in den Schendrichgraben

4.1.2 Der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, wird ferner die beschränkte Erlaubnis zum Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser nach § 3 Abs.1 Nr. 6 und Abs.2 Nr. 1 für im Einzelfall bis zu 10 l/s während der Bauausführung erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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

4.3.1 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist

4.3.2 Die Sammlung und der Transport des Niederschlagswassers erfolgt teilweise über Mulden. Die Mulden sollten deshalb über durchlässigem Untergrund einen Aufbau erhalten, der sowohl die Versickerung, als auch eine gute Reinigung bei der Bodenpassage gewährleistet, um die Oberflächengewässer zu entlasten:

Stärke des Oberbodens	> 20 cm
ph – Wert	> 6
Humusgehalt	2 - 10%
Tongehalt	5 - 20%

4.3.3 Die in der Dimensionierung der Regenrückhaltebecken enthaltenen unten angeführten Randbedingungen sind als Mindestgrößen einzuhalten (A_{ges} = Gesamtfläche, V = Wassermenge in m^3 , A = Wasseroberfläche Absetzbecken, Q = Ableitungsmenge beim Bemessungsregen in l/s):

- Regenrückhaltebecken bei Bau-km 0+560 mit $A_{ges} = 1380 m^2$, $V = 460 m^3$, $A = 40 m^2$, $Q = 30 l/s$
- Regenrückhaltebecken bei Bau-km 1+327 mit $A_{ges} = 920 m^2$, $V = 675 m^3$, $A = 60 m^2$, $Q = 30 l/s$
- Regenrückhaltebecken bei Bau-km 2+600 mit $A_{ges} = 1450 m^2$, $V = 758 m^3$, $A = 67 m^2$, $Q = 30 l/s$
- Regenrückhaltebecken bei Bau-km 3+453 mit $A_{ges} = 1850 m^2$, $V = 695 m^3$, $A = 62 m^2$, $Q = 30 l/s$
- Regenrückhaltebecken bei Bau-km 5+461 mit $A_{ges} = 1400 m^2$, $V = 1200 m^3$, $A = 81 m^2$, $Q = 30 l/s$ (BWV-Nr. 3.57)

- 4.3.4 Dämme für Rückhaltebecken müssen standsicher ausgeführt werden. Späterer Bewuchs ist bei der Gestaltung durch flache Böschungen und Überdimensionierung zu berücksichtigen, der statisch erforderliche Querschnitt soll nicht durchwurzelt werden.
- 4.3.5 Die Abläufe der Rückhaltebecken sind absperrrbar auszuführen.
- 4.3.6 Die Rückhaltebecken sind regelmäßig nach größeren Niederschlagsereignissen, mindestens aber einmal monatlich zu kontrollieren. Wartungs-, Reinigungs- und Schlammräumarbeiten sind in einer Betriebsanweisung festzulegen und zu protokollieren. Anfallender Schlamm ist ordnungsgemäß zu entsorgen. Wenn sich organoleptische Auffälligkeiten zeigen oder nach einem Unfall Verdacht auf Freisetzung wassergefährdender Stoffe besteht, ist über die Entsorgung aufgrund entsprechender Untersuchungen zu entscheiden.
- 4.3.7 Die Entwässerung des Rückhaltebeckens RRB 5 (Bau-km 5+461) darf nicht über das Rückhaltebecken 3.03 des bereits planfestgestellten Abschnittes (Ortsumfahrung Peißenberg) erfolgen, weil dieses nur für den Bauabschnitt bis zum Bauende der OU Peißenberg bemessen ist und für die Aufnahme des zusätzlichen Wassers aus dem Bereich zwischen der Anschlussstelle Hohenpeißenberg West und dem Bauende zu klein wäre.
- 4.3.8 Raubettmulden (Abläufe) sollen nicht direkt auf den bestehenden Boden gebaut werden, sondern zur Vermeidung von Erosion auf abgestimmten und abgestuften Zwischenschichten - eventuell auch auf geeignetem Flies.
- 4.3.9 Bei der Einleitung von Niederschlagswasser in die Gewässer sind die Einleitungsstellen ausreichend zu sichern. Dabei soll auf Beton verzichtet werden. Die oberirdischen Gewässer, in die eingeleitet werden soll, sollten vor Beginn der Benutzung vom Straßenbauamt mit den jeweiligen Unterhaltungsverpflichteten begangen werden. Der Zustand der Gewässer, vor allem Uferanbrüche, Sohlintiefungen etc, sollen in einem Protokoll und durch Fotografien festgehalten werden, um bei denkbaren künftigen Veränderungen abschätzen zu können, ob die Einleitung als Ursache in Frage kommt.
- 4.3.10 Sämtliche Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig zu unterhalten und zu überprüfen.
- 4.3.11 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen. Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind das Wasserwirtschaftsamt Weilheim und die Fischereiberechtigten umgehend zu verständigen.

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 Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

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

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

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Der Vorhabensträger hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Fortbestand der auf der Schnittstelle der Fl. Nr. 5715 und 5142 der Gemarkung Hohenpeißenberg befindlichen zwei Eichen durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt wird.

6.2 Zurückweisungen

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

7. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist gemäß § 17 e 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

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst den Neubau der Umfahrung der Gemeinde Hohenpeißenberg von Str.-km 55,441 bis Str.-km 49,910 (Baulänge 5,23 km) im Zuge der Bundesstraße 472 Schongau – Bichl, und die durch die Planung notwendigen Änderungen im vorhandenen Wegenetz.

Die Umfahrung von Hohenpeißenberg liegt im Zuge der Bundesstraße 472 zwischen der B 12 bei Marktoberdorf und der Anschlussstelle Irschenberg an der A 8 München - Salzburg mit einer ausgeprägten Übereck-Verkehrsbeziehung ab Peißenberg über die Staatsstraße St 2058 und die Bundesstraße B 2 in Richtung Norden (Weilheim - München).

Westlich von Hohenpeißenberg sind die Ortsumfahrungen Schongau/Peiting und Hohenbrand fertig gestellt und seit wenigen Jahren unter Verkehr. Unmittelbar östlich von Hohenpeißenberg ist die Umfahrung von Peißenberg seit Mitte 2002 in Bau.

Die Trasse der neuen B 472 beginnt westlich von Hohenpeißenberg bei Hohenbrand im Bereich des Marktes Peiting und verschwindet im Bereich Hättnerwiesen/Winterleiten im Gemeindebereich Hohenpeißenberg in einem tiefen Einschnitt für die höhenfreie Anschlussstelle Hohenpeißenberg West. Sie schwenkt dann nach Süden und überquert den Kohlgraben. Ab dem Kappelenfeld verläuft die geplante Fahrbahn wieder in einem tiefen Einschnitt und unterquert die Bahnlinie Weilheim – Schongau. Im weiteren Verlauf, entlang der Südseite des ehemaligen BHS-Geländes bis hinüber zur Kläranlage bleibt die Einschnittslage erhalten für eine zweite Bahnüberführung und eine Wirtschaftswegüberführung. Südöstlich der Kläranlage überspannt eine Brücke den Eierbach und lenkt den Verkehr weiter durch den Staatsforst im Bereich Schendrich, wo der dreistreifige Straßenquerschnitt mit Zusatzfahrstreifen in Bergrichtung, der südlich der Hohenwarter Kurve beginnt, endet. Nach der ebenfalls höhenfreien Anschlussstelle Hohenpeißenberg Ost schließt die neue Trasse nordöstlich der Hohenwarter Kurve an die gerade im Bau befindliche Ortsumfahrung von Peißenberg an. Zu den Einzelheiten nehmen wir Bezug auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und den Lageplänen (Unterlagen 3, 7.1).

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 2004 ist die Umfahrung von Hohenpeißenberg im Zuge der B 472 als Maßnahme des "Vordringlichen Bedarfs" eingestuft (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I 2004 Seite 2574ff).

2.2 Raumordnung/Landesplanung

2.2.1 Das Raumordnungsverfahren für die Verlegung bei Peißenberg und Hohenpeißenberg wurde im März 1990 eingeleitet. Das Verfahren wurde geteilt und mit den positiven landesplanerischen Beurteilungen der Regierung von Oberbayern vom 30.12.91, Az. 800-8254-2/90 für Hohenpeißenberg abgeschlossen. Für die Umfahrung von Hohenpeißenberg wurde nur die Wahltrasse 1/2 mit der Variante A (= Planfeststellungstrasse) unter Beachtung gewisser Maßgaben landesplanerisch positiv beurteilt. Der östliche Teil der Wahltrasse 1/2 und die Wahltrasse 3 (nördlich des Hohenpeißenberges) wurden landesplanerisch negativ beurteilt, wobei die Wahltrasse 3 inzwischen wegen der bereits in Bau befindlichen Umfahrung von Peißenberg nicht mehr möglich ist.

2.2.2 Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 08.08.2006 sind unter B V 1.4.1 und 1.4.2 als fachliche Ziele die Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und der bedarfsgerechte Ausbau formuliert.

2.2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG

Eine Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen konnte wegen des Neubaus einer Ortsumgehung im Zuge einer Bundesstraße nach § 16 Abs. 1 Satz 2 und Satz 3 FStrG entfallen.

2.3 **Regionalplan**

Der Regionalplan 17 (1988) für die Region "Oberland" fordert, dass die Bundesstraße B 472 als wichtigste Ost-West-Verbindung in der Region leistungsfähig ausgebaut werden soll. Sie soll nach Kapitel B IX, 2.2.1 im Bereich von Ortsdurchfahrten verlegt werden. Darüber hinaus wird unter Kapitel B IX, 2.2.3 gefordert, dass zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Ortsumgehungen geschaffen werden sollen. Der Regionalplan nennt im Zuge der B 472 die Ortsdurchfahrten von Bichl (Verkehrsfreigabe 2000), Peiting (Verkehrsfreigabe 1997), Obersöchering (Verkehrsfreigabe 1999), Peißenberg (im Bau seit 2002) und von Hohenpeißenberg.

3. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 16.02.2004 beantragte das Straßenbauamt Weilheim, jetzt Staatliches Bauamt Weilheim, für den Neubau der Umfahrung Hohenpeißenberg im Zuge der B 472 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 29.03.2004 bis 04.05.2004 bei der Gemeinde Hohenpeißenberg, in der Zeit vom 03.03.2004 bis 15.04.2004 beim Markt Peißenberg und in der Zeit vom 08.03.2004 bis 08.04.2004 beim Markt Peiting nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Hohenpeißenberg bis spätestens 18.05.2004, beim Markt Peißenberg bis spätestens 30.04.2004 und beim Markt Peiting bis spätestens 22.04.2004 oder der Regierung von Oberbayern bis zum jeweils genannten Termin schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Hohenpeißenberg
- Markt Peißenberg
- Markt Peiting
- Landratsamt Weilheim-Schongau
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, jetzt Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Direktion für Ländliche Entwicklung, jetzt Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Landwirtschaft und Ernährung Weilheim, jetzt Amt für Landwirtschaft und Forsten Weilheim
- Bayerisches Forstamt Schongau, jetzt Forstbetrieb Oberammergau

- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Bayerischer Bauernverband
- Eisenbahnbundesamt München
- Vermessungsamt Landsberg a. Lech
- Vermessungsamt Weilheim
- DB Netz AG, Niederlassung Süd
- Gemeindewerke Hohenpeißenberg
- Lech-Elektrizitätswerke AG
- Erdgas Schwaben GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Bezirk Oberbayern - Fachberater für Fischerei
- Bayerische Hütten- und Salzwerte (BHS) Liegenschaften GmbH & Co. KG
- 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
- Sachgebiet 24.2 der Regierung von Oberbayern – höhere Landesplanungsbehörde
- Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern – höhere Naturschutzbehörde

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 16.03.2005 und am 17.03.2005 in Hohenpeißenberg erörtert. Die Behörden, die Träger der öffentlichen Belange, die anerkannten Vereine sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis der Erörterungstermine ist in zwei Niederschriften festgehalten.

Der Vorhabensträger hat aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen, insbesondere des Bund Naturschutz in Bayern e. V. und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V., eine Überarbeitung der naturschutzfachlichen Unterlagen und eine Ergänzung dieser Unterlagen um eine spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung vorgenommen. Ferner wurden in der Planung verschiedene Einwendungen mittels geringfügiger Planänderungen als 1. Tektur vom 29.12.2006 berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 23.05.2007 beantragte der Vorhabensträger die Fortsetzung des Verfahrens mit den geänderten Planunterlagen.

Die Regierung gab folgenden Behörden Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Gemeinde Hohenpeißenberg
- Markt Peißenberg
- Markt Peiting
- Landratsamt Weilheim-Schongau
- Amt für Landwirtschaft und Ernährung Weilheim, jetzt Amt für Landwirtschaft und Forsten Weilheim

Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 18.06.2007 bis 18.07.2007 bei der Gemeinde Hohenpeißenberg, beim Markt Peißenberg beim Markt Peiting nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Hohenpeißenberg, beim Markt Peißenberg und beim Markt Peiting bis spätestens 01.08.2007 oder der Regierung von Oberbayern bis zum genannten Termin schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es gingen lediglich Stellungnahmen von Fachbehörden ein. Zu diesen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend. Auf die Durchführung eines erneuten Erörterungstermins wurde verzichtet.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht 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 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. Für das Bauvorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Zwar gehört die Umfahrung Hohenpeißenberg nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 3 b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i. V. m. Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine UVP obligatorisch ist. Nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG ist jedoch für den Bau einer "sonstigen Bundesstraße" eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgeschrieben. Der Bau der Umfahrung Hohenpeißenberg fällt unter diese Kategorie. Nach § 3 c Abs. 1 Satz 1 UVPG ist in diesen Fällen dann eine UVP durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Da diese Voraussetzung beim Bau der Umfahrung Hohenpeißenberg gegeben ist, muss eine UVP durchgeführt werden. Diese wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Durch die Raumordnung ist eine abschnittsübergreifende Koordination gewährleistet. Die Auswahl des Untersuchungsraumes stellt weder eine unzulässige Abschnittsbildung noch eine unzulässige Einschränkung der zu untersuchender Varianten dar.

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

Die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurde in deutsches Recht übernommen und zwar in §§ 19a ff. BNatSchG und Art. 13b ff und

49a BayNatSchG. Das Bundesrecht gilt zum Teil unmittelbar (§ 39 i.V.m. § 4 BNatSchG). Da es den Mitgliedstaaten nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichtes verwehrt ist, sich bei der gebotenen Umsetzung von Richtlinien auf ihr eigenes vertragswidriges Verhalten zu berufen und die Ziele einer Richtlinie durch nicht rechtzeitige oder unvollständige Umsetzung zu unterlaufen, gilt für bereits gemeldete Gebiete der ersten und zweiten Tranche das Verschlechterungsverbot des § 13c BNatSchG.

Ausgangspunkt für die in diesem Beschluss unter A.3 durchgeführte FFH-Verträglichkeitsprüfung sind § 19c Abs. 2 BNatSchG bzw. Art 13c Abs. 2 BayNatSchG, wonach ein Projekt grundsätzlich unzulässig ist, wenn es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Abweichend davon kann ein Projekt nur nach § 13c Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG unter den dort genannten Voraussetzungen zugelassen werden. Die Planunterlagen enthalten mit Unterlage 17 eine FFH-Verträglichkeitsstudie zur Abschätzung der Auswirkungen des Projekts.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich die von der bayerischen Staatsregierung an die Europäische Kommission gemeldeten FFH-Gebiete Nr. 8331-302: "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee-Südufer" und Nr. 8131-301: "Moorkette von Peiting bis Wessobrunn", die Aufnahme in die erste Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung der kontinentalen biogeografischen Region gefunden haben (Anhang 1 zur Entscheidung der Kommission v. 07.12.2004, 2004/798/EU) und von denen sich einzelne Teilflächen in Trassennähe befinden bzw. von der Trasse berührt werden.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens und der überprüften Trassenvarianten

Die Planfeststellungsbehörde ist nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch § 17 Abs. 1 Satz. 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr.

Aus diesem Grund wurde die Wahltrasse 3 mit den Varianten C und D, die die Gemeinde Hohenpeißenberg und den Markt Peißenberg weit nördlich hinter dem Berg Rücken des Hohenpeißenbergs umfahren und östlich von Peißenberg im Bereich Roßlaich wieder an die B 472 anschließen würde, nicht weiter untersucht. Mit der Festlegung der seit 2002 im Bau befindlichen Trasse für die Ortsumfahrung von Peißenberg ist diese Trasse als mögliche Variante für die Ortsumfahrung Hohenpeißenberg ohnehin nicht mehr zu verwirklichen.

Wir haben folgende Varianten geprüft:

Die Planfeststellungstrasse (im Raumordnungsverfahren von 1991 als Wahltrasse 1/2 mit Variante A bezeichnet) ist unter B.1 dieses Beschlusses sowie in der festgestellten Unterlage 1 schon näher beschrieben. Hierauf wird verwiesen.

Die Variante (Wahltrasse 1/2) ist bis zum ehemaligen Bergwerksgelände identisch mit der Planfeststellungstrasse, weicht dann aber vor dem zweiten Überbrücken der Bahnlinie Weilheim-Schongau nach Norden ab, quert nördlich der Kläranlage den Eierbach und schließt im Bereich Unterbau an die B 472 alt wieder an.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Untersuchungsgebiet liegt südwestlich von Hohenpeißenberg am nördlichen Rand der oberbayerischen Alpenkette. Nach der naturräumlichen Gliederung Deutschlands zählt dieses Gebiet zum voralpinen Hügel- und Moorland (Naturraumgruppe 03). Fast zwei Drittel des gesamten Landkreises Weilheim-Schongau (etwa östlich einer Linie von Kinsau über Peiting bis Wildsteig) wird dem Ammer-Loisach-Hügelland (naturräumliche Haupteinheit 037) zugeordnet. Das Bauvorhaben liegt dabei in den Untereinheiten 037 E (Hohenpeißenberg und Wessobrunner Höhen) und 037 C (Ammerschlucht).

Das Landschaftsbild dieser beiden Gebiete wird einerseits von der markanten Erhebung des ca. 1.000 m hohen Hohenpeißenberges und andererseits vom tief eingeschnittenen und dicht bewaldeten Flusstal der Ammer geprägt.

Die potentielle natürliche Vegetation besteht im Untersuchungsraum aus Hainsimsen-Buchenwald auf den Abtragsschottern und -sanden der Molasse, Tannen-Buchenwald und Waldmeister-Tannen-Buchenwald als auf Moränen vorherrschende Waldart, Ahorn-Buchenwald in Erosionsrinnen und von Hochmoor.

Die reale Vegetation des Untersuchungsraumes ist auf den mehr oder weniger stark geneigten Hangflächen des Hohenpeißenberges überwiegend land- und forstwirtschaftlich geprägt. Aufgrund der natürlichen Standortbedingungen, wie z.B. steiler Hanglagen, Vernässungen, Wasserführung durch Gräben und Bäche ist die Bewirtschaftung zum Teil erheblich eingeschränkt. Naturnahe Wälder sind in geringem Umfang meist an den steilen und schwer bewirtschaftbaren Hängen zu finden. Dort mischen sich Buchen, Ulmen, Bergahorn und Eichen mit den neu aufgeforsteten Fichten. Als Grünland kommen entsprechend der Standorte und Nutzungsintensität großflächig verschiedene Futterwiesen und kleinflächig Streuwiesen vor. Vorherrschend ist die Berg-Glatthaferwiese. Daneben gibt es extensiv genutzte oder ungenutzte Bereiche, die sich hauptsächlich auf die Moorkommen beschränken. Auf den Grünlandstandorten kommen noch eine große Anzahl wertvoller Biotopflächen mit vielen seltenen und geschützten Tier- und Pflanzenarten vor. Die reizvolle Lage verbunden mit günstigen klimatischen Verhältnissen hat vor allem in Hohenpeißenberg zu einer raschen Siedlungsentwicklung geführt.

Das Untersuchungsgebiet Hohenpeißenberg gehört zur Planungsregion 17 (Oberland) und wird durch die in Ost-West-Richtung verlaufende B 472 an das überregionale Fernstraßennetz angeschlossen. Der Ort liegt auf der überregionalen Entwicklungsachse von Lindau nach Rosenheim mit besonderen Aufgaben für Fremdenverkehr und Naherholungsgebiete, gleichzeitig liegt er nach dem Programm Freizeit und Erholung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen in dem ausgewiesenen Freizeit- und Erholungsgebiet Vierseen. Der Nahbereich Peißenberg-Hohenpeißenberg bildet mit den Nahbereichen der Mittelzentren Schongau und Weilheim einen Verflechtungsbereich.

In Hohenpeißenberg liegen mit Ausnahme der Gewerbeflächen beim Bahnhof ausschließlich Wohn- und Mischgebiete vor. Daneben gibt es noch zahlreiche Höfe im Außenbereich, die dem Gebiet einen ländlichen Charakter verleihen. Die Flächennutzungsplanung sieht im Bereich des Untersuchungsraums ein Gewerbegebiet nordwestlich des Bahnhofes und ein Sportplatzgelände unmittelbar angrenzend an die geplante Ortsumgehung vor.

Neben der Ammer sind die Seitenbäche, Kohlgraben, Eierbach und Schendrichgraben, die bedeutendsten Fließgewässer in diesem Gebiet. Sie haben analog zur Ammer eine hohe naturschutzfachliche Bedeutung und sind wertvolle Verbindungs- und Ausbreitungslinien im Biotopverbund.

Im näheren Umfeld der geplanten Baumaßnahme sind die FFH-Gebiete Nr. 8331-302: "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee-Südufer" und Nr. 8131-301: "Moorkette von Peiting bis Wessobrunn" ausgewiesen, von denen sich einzelne Teil-

flächen in Trassennähe befinden, bzw. von der Trasse berührt werden. Vogel-schutzgebiete sind von der geplanten Maßnahme nicht tangiert.

An geschützten Flächen nach dem BayNatSchG finden sich neben einigen Naturdenkmälern, hauptsächlich Streuwiesen mit besonderen Pflanzenvorkommen und zahlreichen geschützten 13d-Biotopflächen (Streuwiesen, Nieder- und Hochmoore), auch das Naturschutzgebiet "Schwarzlaichmoor" und das großflächige Landschafts-schutzgebiet "Ammertal".

Knapp außerhalb des Untersuchungsraumes ist ein Wasserschutzgebiet südwestlich von Hetten ausgewiesen.

Der Waldunktionsplan Weilheim-Schongau sieht eine weitgehende Unterschutzstel-lung, der im Planungsgebiet vorkommenden Waldflächen vor. Vorrangige Bedeutung haben die Waldflächen an den Hängen des Hohenpeißenbergs als Boden- und Wasserschutzwald sowie für die Gesamtökologie.

2.1.3 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 folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen 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 ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstrei-fen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponie von Erdmassen, temporären Ge-wässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.

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

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 Stärke 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).

2.1.3.1 Schutzgut Menschen

Schutzziel ist die Erhaltung gesunder Lebensverhältnisse für die Teilbereiche "Woh-nen" und "Erholen".

2.1.3.1.1 Wohnen

Im Untersuchungsraum sind Teile der Siedlungsbereiche von Hohenpeißenberg, die sich am Süd- und Südwesthang des Peißenbergmassivs meist hangparallel in Ost-West-Richtung erstrecken, und zahlreiche Bauernhöfe im Außenbereich zu finden. Die Siedlungsstruktur ist ländlich-dörflich geprägt und fügt sich mit seinem für das Voralpenland typischen Charakter harmonisch in das vom Peißenbergmassiv mit der malerischen Wallfahrtskirche dominierte Landschaftsbild ein. Abwertende Faktoren entstehen hauptsächlich durch die stark befahrene Ortsdurchfahrt von Hohenpei-ßenberg.

Durch den Bau treten neben den Entlastungseffekten von rund 65 % des prognostizierten Verkehrsaufkommens und dem damit verbundenen deutlichen Rückgang der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffemissionen, der Verminderung der Trenn- und Barrierewirkungen für Fußgänger und der Möglichkeit der Aufwertung der Ortsbild- und Straßenraumsituation (städtebauliche und gestalterische Maßnahmen, Maßnahmen der Verkehrsberuhigung) im Ortskern durch Auslagerung des Durchgangsverkehrs auch Neubelastungen für die Wohngebiete in den Randgebieten von Hohenpeißenberg auf. Siedlungsnaher Erholungsbereiche werden durch Trenn- und Barrierewirkungen der Trasse und betriebsbedingte Störungen (Lärm, visuelle Störungen) beeinträchtigt.

Die Variante ist wegen ihrer ortsnahen Trassenführung im Einmündungsbereich zur bestehenden B 472 mit Neubelastungen bzw. mit einer geringeren Entlastungswirkung für die Anwohner als die Planfeststellungstrasse verbunden. Die Variante ist im östlichen Bereich nur bedingt wirksam, da es dort zu keiner effizienten Auslagerung des Verkehrs und der Emissionen kommt. Auch wird die Ortsansicht durch die siedlungsnaher Trassenführung im Offenland beeinträchtigt. Fernwirksame Effekte wie die Sichtbeziehung zum Aussichtspunkt Hohenpeißenberg werden gestört.

Die Planfeststellungstrasse führt dagegen durch ihre ortsfernere Trassenführung zu einer deutlich stärkeren Entlastung und Verbesserung der östlichen Siedlungsgebiete von Hohenpeißenberg. Umfangreiche aktive Lärmschutzeinrichtungen sind dadurch nicht erforderlich.

Seitenablagerungen und Schutzpflanzungen im Westen der Trasse entlang der Straße mindern die Schadstoffbelastungen und das subjektive Lärmempfinden und tragen zur optischen Abschirmung der Straßentrasse von den Siedlungsbereichen bei.

2.1.3.1.2 Erholung

Die Erholungsnutzung hat wegen der klimatisch günstigen Bedingungen (reizmilde Schonstufe) sowie durch das abwechslungsreiche Landschafts- und Ortsbild einen hohen Stellenwert, was durch die geplante Ausweisung als "landschaftliches Vorbehaltsgebiet" im Regionalplan unterstrichen wird. Für die Nah- und Kurzzeiterholung spielen die unter Schutzgut Landschaft (C.2.1.4.6) genannten Räume, insbesondere die siedlungsnahen, abwechslungsreichen Offenlandbereiche eine große Rolle. Als überregional bedeutsames Erholungsgebiet ist das am Rande des Untersuchungsgebietes liegende Landschaftsschutzgebiet "Ammertal" zu nennen.

Beide Trassenvarianten queren mit ca. 2.600 m hoch bis sehr hoch bedeutsame Erholungsräume. Die Planfeststellungstrasse quert zudem auf ca. 3.175 m hoch bedeutsame Erholungsräume, während die Variante davon nur ca. 1.900 m berührt.

Die Trassenvarianten bewirken Flächenverluste und Zerschneidungen von hoch und sehr hoch empfindlichen Bereichen, den Verlust landschaftsbildprägender Elemente und die technische Überformung der Landschaft durch Bauwerke und beeinträchtigen damit auch die Erholungsnutzung durch den Menschen.

Keiner der Trassenvarianten kann hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Erholungsnutzung eindeutig der Vorrang gegeben werden, obwohl die Variante auf geringerer Länge durch sehr hoch empfindliche Landschaftsräume führt. Dieser positiven Wirkung steht nämlich der siedlungsnäher Verlauf der Variante mit den damit verbundenen stärkeren Sekundärwirkungen (Lärm, Luftschadstoffe) auf die siedlungsnahen Freiräume negativ entgegen.

Die negativen Auswirkungen auf die Erholungsnutzung durch technische Überprägung können durch landschaftsgerechte Einbindung des Straßenkörpers mittels Gestaltungsmaßnahmen ausgeglichen werden.

2.1.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürli-

chen 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 empfindlichen Arten, der Regenerationsfähigkeit und Ersetzbarkeit. Darüber hinaus werden räumlich-funktionale tierökologische Zusammenhänge berücksichtigt und Vorbelastungen und Störungen erfasst.

Die für den Arten- und Biotopschutz bedeutsamsten Bereiche sind das Schwarzaichmoor, die Streuwiesen, die Bachschluchten mit naturnahen Fließgewässern sowie die Peitinger Moorlandschaft, welche einen hohen Anteil an extrem hoch und sehr hoch empfindlichen Biotopen sowie eine Vielzahl an gefährdeten Rote-Liste-Arten aufweisen. Daneben gibt es auch in den restlichen Flächen zahlreiche bedeutende Bereiche.

Beide untersuchten Trassenvarianten führen zum Flächenverlust und der Zerschneidung von Biotopen mit hoher, sehr hoher und extrem hoher Bedeutung und Empfindlichkeit, zu Trenn- und Barrierewirkungen durch den Trassenkörper und zu betriebsbedingten Störungen durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen und visuellen Störungen in unterschiedlicher Intensität.

Im Einzelnen kommt es bei der Planfeststellungstrasse zum Verlust und der Beeinträchtigung von ca. 35.300 m² Wald. Darunter sind ca. 27.700 m² Mischwald mit sehr hoher Bedeutung, ca. 4.900 m² Bachschluchtwald und ca. 2.700 m² Feuchtgebüsche mit extrem hoher Bedeutung. Es werden darüber hinaus ca. 1.800 m² Streuwiesen mit extrem hoher Bedeutung berührt. Ferner werden Gewässerbiotope durch die Querung von 12 Fließgewässern mit hoher Bedeutung, von 5 Fließgewässern mit mittlerer Bedeutung und der Querung eines Stillgewässers von sehr hoher Bedeutung beeinträchtigt. Damit ist auch der Verlust von 1.800 m² Begleitvegetation verbunden. Die Planfeststellungstrasse teilt ein großes zusammenhängendes Waldgebiet. Dies führt zu Trennwirkungen auf größerer Länge und hat Auswirkungen auf Waldarten mit hohen Raumansprüchen. Zudem werden im Waldgebiet lineare Verbundsysteme unterbrochen. Die Planfeststellungstrasse quert auf einer Fläche von ca. 911 m² am Eierbach das FFH-Gebiet "Ammer vom Alpenrand bis zum Naturschutzgebiet Ammersee-Südufer". Die am Eierbach vorkommenden prioritären Lebensraumtypen Schlucht- und Hangmischwälder (EU-Code 9180) und Erlen- Eschenreicher Auwald (EU-Code 91EO) sind im Bereich der Querung allerdings stark forstwirtschaftlich überformt und zeigen nicht die wertgebenden Strukturen und Arten. Bei den gequerten Lebensräumen am Eierbach und am Kohl- und Schendrichgraben ist von Störeinträgen in angrenzende Flächen auszugehen. Hinweise auf empfindliche Arten liegen nicht vor (C.3).

Bei der Variante gehen insgesamt ca. 17.100 m² Wald verloren. Davon sind ca. ca. 400 m² Gehölzinseln mit hoher, 7.000 m² Mischwald (vorwiegend Laubgehölze) mit sehr hoher und ca. 6.000 m² Bachschluchtwald und ca. 2.700 m² Feuchtgebüsche mit extrem hoher Bedeutung. Es werden darüber hinaus ca. 8.200 m² Seggen- und binsenreiche Nasswiesen und ca. 400 m² Streuwiesen mit extrem hoher Bedeutung berührt. Ferner werden Gewässerbiotope durch die Querung von 7 Fließgewässern mit hoher Bedeutung, von 5 Fließgewässern mit mittlerer Bedeutung und der Querung eines Stillgewässers von sehr hoher Bedeutung beeinträchtigt. An Begleitvegetation gehen 1.200 m² verloren. Die Trassenvariante führt im zweiten Abschnitt zu einer Barrierewirkung zwischen Wald und Offenland. Davon sind Arten berührt, die beide Lebensräume nutzen. Am Rande werden die Wälder von Lärm und Luftschadstoffen beeinträchtigt. An prioritären FFH-Lebensraumtypen werden durch die Variante im FFH-Gebiet ca. 1.187 m² der Schlucht- und Hangmischwälder (EU-Code 9180) und Erlen-Eschenreicher Auwald (EU-Code 91EO) am Eierbach durch Direktverlust betroffen. Bei den gequerten Lebensräumen am Eierbach und am Kohlgraben ist ebenfalls von Störeinträgen in angrenzende Flächen auszugehen.

Die Eingriffe lassen sich bei beiden Trassenvarianten unterschiedlich gut ausgleichen bzw. ersetzen. Gerade aber die Eingriffe in naturnahe Wälder mit hohem Biotopwert (Bachschluchtwälder), Streuwiesen sowie naturnahe Fließgewässer mit Ufervegetation erfordern als nicht wiederherstellbare Biotope einen hohen naturschutzfachlichen Ersatz.

2.1.3.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden.

Im Untersuchungsgebiet sind Wälder mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz ausgewiesen, da eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Erosion besteht. Alle bewaldeten Flächen haben eine hohe Bedeutung aufgrund einer ungestörten Bodenentwicklung. Bereiche besonderer Standortfaktoren mit geringer anthropogener Überformung und den Standortbedingungen angepasster Nutzung sind die feuchtigkeitsbestimmten Bodentypen im Bereich der Nieder- und Hochmoore, welche sehr bedeutend für seltene Pflanzgemeinschaften und erhaltenswerte Biotope sind. Der überwiegende Anteil der Böden weist aufgrund der Bodenarten Lehm, sandiger Lehm und Ton eine hohe bis sehr hohe Filterleistung auf, welche im Bereich hoch anstehenden Grundwassers zumindest zeitweise reduziert ist.

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 Regulationsfunktionen, die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen des Bodens eingegriffen. Nach den bisherigen Erkenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes durch verkehrsbedingte Schadstoffe sind Belastungen des Straßenumfeldes vor allem beim Auftreten von persistenten und wenig wasserlöslichen Stoffen zu erwarten. Verkehrsbedingt sind dies verschiedene Schwermetalle und schwer abbaubare Kohlenwasserstoffverbindungen. Der Anteil von Blei sinkt aufgrund der momentanen Katalysatorausrüstung beständig ab und wird bis zum Jahr 2010 wahrscheinlich auf unerhebliche Werte sinken. Überhöhte Gehalte an Blei und Kadmium haben nur die schmalen Streifen von 1 - 2 m Breite beiderseits an Straßen. Die höchsten Gehalte an Streusalz befinden sich ebenfalls in unmittelbarer Straßennähe. Weiter nach außen nimmt die Kontamination stark ab.

Bei der Planfeststellungstrasse kommt es zu einer Gesamtversiegelung und Überbauung von ca. 51.400 m² gewachsener Böden entlang der Strecke, was zu einer hohen Belastung durch den vollständigen Verlust sämtlicher Bodenfunktionen führt. Darunter sind intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzte Böden und Böden besonderer Standortfaktoren (ca. 1.800 m²) und mit ungestörter Bodenentwicklung (ca. 32.600 m²). Als sekundäre Beeinträchtigung ist die Gefahr verkehrsbedingter Schadstoffeinträge bei der Querung von Bodenschutzwald (335 m), von landwirtschaftlichen Böden (2.740 m) und grundwasserbeeinflusster Böden (130 m) zu nennen.

Die Variante versiegelt dagegen weniger gewachsene Böden (ca. 41.600 m², davon ca. 14.000 m² mit ungestörter Bodenentwicklung), doch sind ca. 8.600 m² Böden mit besonderen Standortfaktoren betroffen, deren Verlust auch hinsichtlich anderer Schutzgüter als besonders gravierend zu betrachten ist. Die Gefahr von Schadstoffeinträgen ist ebenso bei der Querung von Bodenschutzwald (70 m), von landwirtschaftlichen Böden (3.340 m) und grundwasserbeeinflusster Böden (330 m) gegeben.

Baubedingte Wirkungen sind bei beiden Trassen die Deponierung von Überschussmassen, die Inanspruchnahme von offenem Boden für Baustellennebenflächen und eintretende Bodenverdichtung.

Entlastungswirkungen ergeben sich möglicherweise durch Entsiegelungsmaßnahmen im Umfeld der Trasse (z. B. im Bereich B 472 alt). Durch qualitative Aufwertung vorhandener, derzeit standortfremd oder intensiv genutzter Böden mittels Extensivierung bzw. durch auf Nachhaltigkeit angelegte Wirtschaftsweise auf Böden hoher natürlicher Ertragsfähigkeit ist eine Kompensation der Eingriffe möglich.

2.1.3.4 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.

2.1.3.4.1 Grundwasser

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 Versickerungseinrichtungen bzw. gelangen in Vorfluter. Dabei ist hinsichtlich möglicher Grundwasserbelastungen zu berücksichtigen, dass die über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten eine gewisse Filterwirkung haben und Schadstoffe zurückhalten oder binden.

Im Norden des Untersuchungsraumes befindet sich ein Wasserschutzgebiet und es sind Wälder mit besonderer Bedeutung für den Wasserschutz ausgewiesen. Zur Trinkwassergewinnung genutzte Grundwasservorkommen mit entsprechend fachtechnisch abgegrenzten Schutzzonen sind im Trassenbereich nicht betroffen.

Die beiden Trassenvarianten führen zu Flächenverlusten durch Versiegelung und Überbauung von hoch und sehr hoch empfindlichen Bereichen. Dadurch entsteht die Gefahr von anlage- und betriebsbedingten Schadstoffeintrag in grundwasserbeeinflusste Böden. Das Grundwasser wird bei der Planfeststellungstrasse durch Versiegelung in einer Größe von ca. 51.400 m², der Querung grundwasserbeeinflusster Böden auf einer Länge von ca. 130 m und der Querung von Wasserschutzwald auf einer Länge von 2.665 m tangiert. Bei der Variante entsteht eine Versiegelung von ca. 41.600 m², grundwasserbeeinflusste Böden werden auf einer Länge von ca. 330 m und der Wasserschutzwald auf einer Länge von ca. 450 m gequert.

2.1.3.4.2 Oberflächengewässer

Das Untersuchungsgebiet ist, insbesondere im südlichen Teil, von zahlreichen Fließgewässern durchzogen. Daneben gibt es in der Grünlandflur mehrere Entwässerungsgräben sowie ein kleines Stillgewässer.

Bei der Planfeststellungstrasse kommt es zu Beeinträchtigungen wegen 12 Querungen von Fließgewässern mit hoher Bedeutung, 5 Querungen von Fließgewässern mit mittlerer Bedeutung, 1 Querung eines Stillgewässers von sehr hoher Bedeutung und dem Verlust von ca. 1.800 m² Begleitvegetation.

Die Variante führt zu 7 Querungen von Fließgewässern mit hoher Bedeutung, 5 Querungen von Fließgewässern mit mittlerer Bedeutung, 1 Querung eines Stillgewässers mit sehr hoher Bedeutung und zu dem Verlust von ca. 1.200 m² Begleitvegetation.

Als verbleibende Beeinträchtigung für das Schutzgut Wasser ist bei beiden Trassenvarianten die Gefahr der Verunreinigung von Oberflächengewässern und des Grundwassers, insbesondere während des Baubetriebes, zu sehen. Der Eintrag von Schadstoffen in Oberflächengewässer und das Grundwasser kann durch Nutzungsextensivierung und die Schaffung von Pufferzonen vermindert werden.

2.1.3.5 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 der Entfernung zum Fahrbahnbereich abnehmen.

Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet gering belastet. Die innerörtlichen Bereiche weisen allerdings eine Vorbelastung, insbesondere durch den Kfz-Verkehr, aus. Für den klimatischen Ausgleich relevante Bereiche sind die Wälder und Offenlandbereiche an den Hängen des Peißenbergmassivs, bei denen sich meist kühlere Frischluft entlang des Gefälles in Richtung Siedlungsbereich bewegt und belastete Luft verdünnt oder verdrängt.

Die beiden Trassenvarianten führen zu keiner negativen Änderung der lokalklimatischen Bestandssituation. Im Gegenteil kommt es für den Wirkraum/Siedlungsbereich zu Entlastungseffekten durch reduzierte innerörtliche Emissionen. Die Variante wirkt wegen ihrer ortsnahen Trassenführung im Einmündungsbereich zur bestehenden B 472 weniger entlastend als die Planfeststellungstrasse.

2.1.3.6 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.

Der Untersuchungsraum ist landschaftlich von den Ausläufern des Peißenbergmassivs geprägt. Die zur Ammer z. T. steil abfallenden Hangbereiche sind bewaldet und von zahlreichen Fließgewässern durchzogen. Im Umland des Siedlungsbereiches von Hohenpeißenberg befinden sich für das voralpine Moor- und Hügelland typische Wiesenlandschaften. Man trifft auf hängige, kleinreliefierte, z. T. von Rindern beweidete Wiesen, Gehölzinseln, Einzelhöfe, kleine Wälder sowie naturnahe Bäche. Landschaftliche Besonderheiten mit hoher Repräsentanz und Identität sind die Bereiche der naturraumtypischen, aber im Laufe der Zeit seltener gewordenen Nieder- und Hochmoore (Schwarzlaichmoor, Hirtenwiesfilz, Moorlandschaft östlich Peiting).

Das Schutzgut Landschaft wird durch die bei beiden Trassenvarianten entstehenden Flächenverluste und Verkleinerungen/Zerschneidungen von hoch und sehr hoch empfindlichen Freiräumen, den Verlust landschaftsbildprägender Elemente und der Störung des naturraumtypischen und landschaftlich charakteristischen Erscheinungsbildes durch die technische Überformung der Landschaft durch Bauwerke (Brückenbauwerk, Straßenkörper) beeinträchtigt.

Bei der Planfeststellungstrasse wird das Landschaftsbild durch die Querung sehr hoch bedeutsamer Landschaftsbildräume auf ca. 3.050 m Länge, von hoch bis sehr hoch bedeutsamer Landschaftsbildräume auf ca. 2.600 m Länge und hoch bedeutsamer Landschaftsbildräume auf ca. 125 m Länge beeinträchtigt.

Die Variante berührt ebenfalls sehr hoch bedeutsame Landschaftsbildräume auf ca. 650 m Länge, hoch bis sehr hoch bedeutsame Landschaftsbildräume auf ca. 2.600 m Länge und hoch bedeutsame Landschaftsbildräume auf ca. 1.250 m Länge.

Zur Aufwertung und Wiederherstellung des Landschaftsbildes sind Maßnahmen wie die Anpflanzung von Gehölzen als belebende Strukturen in derzeit ausgeräumte Agrarfluren, die Extensivierung der Grünlandnutzung und standortheimische Bepflanzungsmaßnahmen zur Einbindung der Siedlungsstrukturen und der Straßenanlage in die freie Landschaft vorgesehen. Bei der Variante ist aber die Aufwertung und Wiederherstellung des Landschaftsbildes aufwendiger als bei der Planfeststellungs-trasse.

2.1.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziele sind die Erhaltung von Baudenkmalern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie der historisch gewachsenen Kulturlandschaft. Das Schutzgut ist bei beiden Trassenvarianten nicht entscheidungserheblich betroffen. Zwei kleine landwirtschaftliche Wirtschaftsgebäude im Außenbereich westlich Hohenpeißenberg entlang der B 472 alt gehen durch Flächenumwandlung verloren. Der bauliche Eingriff wird mittels Entschädigung ausgeglichen.

2.1.3.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, beispielsweise die Auswirkungen der Versiegelung bei den Schutzgütern Boden und Wasser und Pflanzen und Tiere, wurden bereits bei den einzelnen Untersuchungsgegenständen berücksichtigt.

2.1.4 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG wurde 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 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677).

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).

Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf die Untersuchung der Umweltauswirkungen in der Planunterlage 16 verwiesen. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

2.2.1 Schutzgutbezogener Vergleich

Die Planfeststellungstrasse schneidet im Vergleich beim Schutzgut Mensch (Wohn- und Wohnumfeldqualität, Erholung) besser als die Variante ab, da sie die östlichen

Siedlungsbereiche von Hohenpeißenberg besser entlastet und eine effizientere Auslagerung von verkehrsbedingten Lärm und Luftschadstoffen ermöglicht. Zudem sind die negativen Auswirkungen auf die Erholung durch eine gute Einbindung der Planfeststellungstrasse in die Landschaft und eine geringere Einsehbarkeit niedriger als bei der Variante.

Beim Schutzgut Pflanzen und Tiere bewirkt die siedlungsfernere Planfeststellungstrasse im Gegensatz zu der Variante einen umfangreicheren Verlust von Wäldern und eine stärkere Beeinträchtigung von Fließgewässern (mehr Überquerungen). Dafür entsteht ein geringerer Eingriff in wertvolle Biotopflächen in nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Flächen. Bei der Variante entstehen im Vergleich höhere Verluste extensiv bewirtschafteter und artenreicher Grünlandflächen und starke Eingriffe in nicht wiederherstellbare Nass- und Streuwiesen und Bachschluchtwälder. Die Verluste wertgebender FFH-Lebensräume als entscheidungserhebliches Kriterium für die FFH-Verträglichkeit eines Vorhabens sind bei der Variante größer als bei der Planfeststellungstrasse. Die entstehenden Trennwirkungen sind bei der Variante für zusammenhängende Waldgebiete und lineare Verbundsysteme, wie z. B. Bachschluchten, aufgrund der größeren Wirkungslänge ebenfalls ungünstiger zu beurteilen.

Beim Schutzgut Boden wird bei der Planfeststellungstrasse zwar eine größere Fläche versiegelt, doch gehen durch den Bau weniger sehr hochwertige und nicht wiederherstellbare Sonderstandorte verloren als bei der Variante. Demgegenüber kann die Versiegelung mittlerer Standorte durch Entsiegelungsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Die Planfeststellungstrasse ist zur siedlungsnäher geführten Variante beim Schutzgut Wasser wegen der höheren Anzahl zu überquerender Fließgewässer im Vergleich als ungünstiger zu beurteilen. Die Gefahr von Schadstoffeintrag lässt sich aber durch Schutzmaßnahmen in der weiteren Planung noch minimieren.

Beim Schutzgut Landschaftsbild treten zwar bei der Planfeststellungstrasse auf einer größeren Beeinträchtigungslänge technische Überformungen eines zusammenhängenden Waldgebietes auf, doch wird das Landschaftsbild wegen der durch die geländenahe Gradienten und den Trassenverlauf durch Wald bedingten geringeren Einsehbarkeit und Fernwirkung weniger beeinträchtigt als bei der Variante. Diese bewirkt eine stärkere Störung des visuell verletzlichen Offenlandbereiches durch die herausgehobene Gradienten und die technische Überformung und beeinträchtigt die Sichtbeziehungen zum Hohenpeißenberg, den siedlungsnahen Freiräumen und des südlichen Ortsrandes durch die höhere Einsehbarkeit. Zudem entsteht eine höhere Fernwirkung.

Bei beiden Trassenvarianten ist hinsichtlich des Schutzgutes Klima/Luft kein besonderes Risiko gegeben. Die entstehenden Entlastungseffekte bei Schadstoffen durch die Auslagerung des Durchgangverkehrs überwiegen.

2.2.2 Ergebnis

Der schutzgutbezogene Vergleich der sich nur im zweiten östlichen Abschnitt unterscheidenden Trassenvarianten ergibt in der Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen folgendes Ergebnis:

Nahezu im gesamten Untersuchungsraum ergeben sich potentielle Konflikte aufgrund des Verteilungsmusters der Bereiche mit hoher Bedeutung und Empfindlichkeit. Gleichzeitig liegen großflächige Zonen von hoher Erholungseignung und Landschaftsbildwertes vor. Eine wesentliche Verminderung der aufgezeigten Risiken ist durch ein Verschwenken der Trasse aus den sensiblen Bereichen heraus aufgrund der vorgegebenen Zwangspunkte kaum zu erreichen. Es fehlen großflächige Korridore, in denen eine Trasse aus Umweltgesichtspunkten günstiger verlaufen könnte. Daher ist für die Entscheidung den naturfachlichen Belangen eine besondere Bedeutung zuzumessen. Konfliktschwerpunkte sind dabei die Bereiche der Hoch- und Nie-

dermoore, der naturnahen Waldgebiete und der extensiv genutzten Grünlandbereiche. Zudem sind Teilbereiche von zwei FFH-Gebieten betroffen.

Der Planfeststellungstrasse ist unter Berücksichtigung von Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenüber der Variante der Vorzug zu geben. Sie schneidet hinsichtlich der entscheidungserheblichen Schutzgüter Menschen, Pflanzen und Tiere und Landschaftsbild besser ab als die Variante.

Demgegenüber sind die anderen Schutzgüter wie Boden, Wasser, Luft und Kultur und sonstige Sachgüter zwar auch teilweise nachhaltig durch die beiden Trassenvarianten betroffen, doch treten diese Schutzgüter in ihrer Bedeutung der Eingriffserheblichkeit hinter die hier entscheidungserheblichen Schutzgüter Menschen, Pflanzen und Tiere und Landschaftsbild zurück.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat die Darstellung der Schwere der Eingriffe, insbesondere in die schützenswerten Bachschluchtwälder, Nass- und Streuwiesen und FFH-Flächen, bei der Gegenüberstellung der beiden Trassenvarianten hinsichtlich der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Lebensräume als unzureichend angesehen. Wir halten die vorgelegten Planunterlagen zur vergleichenden Ermittlung der Umweltverträglichkeit der untersuchten Trassenvarianten für ausreichend, um eine sachgerechte und nachvollziehbare Variantenabwägung unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse zu gewährleisten und die Umweltverträglichkeit der Trasse zu beurteilen. Die Betroffenheit der Schutzgüter des UVPG wurde für die beiden Trassenvarianten in der gebotenen Tiefe ermittelt und vergleichend gegenübergestellt. Aufgrund des Bearbeitungsmaßstabes hatte der Vorhabensträger in den Unterlagen teilweise Biotop auf eine darstellbare Größe zusammengefasst, wobei z.B. im Bereich des höchstbewerteten Biotops Bachschluchtwald nicht mehr nach einzelnen Elementen differenziert wurde. Auch hat der Vorhabensträger die Nutzungs- und Biotopkartierung inzwischen durch eine Nacherhebung ergänzt. Die Bewertung der Eingriffserheblichkeit hat sich durch diese weitere Differenzierung aber nicht verändert, weil sie bereits als sehr hoch und nicht ausgleichbar eingestuft wurde. Auf die Ausführungen unter C.4.4.2 und C.4.4.5.2.3 wird hiermit verwiesen.

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

3.1 Beschreibung des Gebiets und der maßgeblichen Bestandteile

Ausgangspunkt der Überprüfung sind § 34 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art. 13c Abs.2 BayNatSchG, wonach ein Projekt grundsätzlich unzulässig ist, wenn es zu erheblichen Beeinträchtigungen in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Abweichend davon kann ein Projekt nur nach § 34 Abs. 3 BNatSchG bzw. Art 49a Abs. 2 BayNatSchG unter den dort genannten Voraussetzungen zugelassen werden. Ergänzend wird auf die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit (Unterlage 17) verwiesen.

3.1.1 FFH-Gebiet Nr. 8331-302 "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee- Südufer":

Das gesamte FFH-Gebiet Nr. 8331-302 "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee-Südufer" liegt im Naturraum "Südliches Alpenvorland" in den Landkreisen Garmisch-Partenkirchen und Weilheim/Schongau und in räumlicher Nähe zum Bauvorhaben. Die Ammer gehört zu den repräsentativsten, vom Abflussregime und Geschiebetrieb her weitgehend noch naturnahen Alpenvorlandflüssen mit vier flussmorphologisch unterschiedlichen Abschnitten. Die Ammer zeichnet sich durch ihre Verknüpfungen mit hochwertigen Lebensräumen wie den Auenmoor-Vorkommen im Flussoberlauf zwischen Ettal und Altenau, den Leitenwaldhängen in der Ammerschlucht zwischen Altenau und dem Schnalzbogen mit mehreren großflächig entwickelten Tuffkaskaden, den teilweise noch hochwertigen Buchenwäldern der Unteren Schlucht zwischen der Schnalz und Peißenberg und durch das Auenmoorgebiet des südlichen Ammerseebeckens mit dem Ammersee-Süduferbereich und der Fluss-

mündung in den See aus. Hinsichtlich der Vorkommen naturschutzbedeutsamer Arten sind einer der größten Brutbestände des Flussuferläufers in Bayern entlang der Ammer oberhalb von Peißenberg, die Gelbbauchunke in großer Siedlungsdichte im südlichen Teilgebiet und der Huchen in der Ammer besonders hervorhebenswert.

Das Bauvorhaben selbst befindet sich im Teilabschnitt „Erweiterer Talraum Peiting-Peißenberg“ des FFH-Gebietes. Dieser Teilraum ist nach der Oberen Isar die bayernweit besterhaltene voralpine Umlagerungsstrecke. Die Umlagerungsstrecke ist weitgehend intakt mit Vorkommen der Deutschen Tamariske (*Myricaria germanica*), des Ufer-Reitgrases (*Calamagrostis pseudophragmites*) und des Kiesbankgrashüpfers (*Chorthippus pullus*) ausgestattet.

Der außerhalb des Bauvorhabens liegende Teilabschnitt des FFH-Gebietes „Molasedurchbruch Altenau-Peiting, Halbammer“ ist mit floristisch einzigartigen dealpinen Fels- und Pionierfluren, mehreren teilweise sehr großflächigen Quellfluren mit aktiver Tuffbildung (Glänzende Gänsekresse / *Arabis soyeri* > 50 Exemplare), mit Kalktuffhöhlen und dort regelmäßig überwinterten Kleinen Hufeisennasen (*Rhinolophus hipposideros*) und Mopsfledermäusen (*Barbastella barbastellus*), eine der größten südbayerischen Mausohr-Wochenstuben in der Echelsbacher Brücke (bis 450 Individuen), eiben- und orchideenreiche Steilhangwälder (*Carici-Fagetum*, *Erico-Mugetum*, *Erico-Pinetum*, *C. calceolus* in diversen Pflanzengesellschaften repräsentiert), die Ammerschlucht oberhalb Schnalz mit im Alpenvorland sehr seltenen Vorkommen des Weißrückenspechts in naturnahen Buchenaltholzbeständen, Moore und Streuwiesen (u.a. mit Vorkommen der FFH-Anhang IV Arten Skabiosen-Scheckenfalter/*Euphydryas aurinia* und Wald-Wiesenvögelchen/*Coenonypha hero*) und ausgedehnte Kiesbankflächen mit Vorkommen des Kiesbankgrashüpfers (*Chorthippus pullus*) im Bereich der Halbammer gekennzeichnet.

Das ebenso außerhalb des Bauvorhabens liegende Teilgebiet „Peißenberg - Fischen“ zeichnet sich durch einen relativ sanften Ausbauzustand mit flächigen überfluteten Grauerlenwäldern, Altwässern und Extensivgrünland und der einzigartigen geomorphologischen Situation eines Mooranschnitts durch einen Alpenfluss aus. Das angeschnittenen Scheithauer Filz besitzt noch eine weitgehend vollständige moortypische Tagfalterlebensgemeinschaft mit mehreren, gut vernetzten und individuenreichen Beständen des Skabiosen-Scheckenfalters (*Euphydryas aurinia*), des Großen Moorbläulings und Schwarzblauen Bläulings (*Maculinea teleius* und *Maculinea nausitous*) und Hochwasserdämme mit Kalkmagerrasen (große *Orchis militaris*-Bestände) in Übergängen zu Knollendistel-Pfeifengraswiesen.

Ferner ist der außerhalb des Bauvorhabens liegende Teilabschnitt „Mündungsdelta Ammersee-Südufer“ zu nennen. Dort sind ausgedehnte Pfeifengras-Streuwiesen mit Stromtalpflanzen wie Kantiger Lauch/*Allium angulosum* (individuenreichste Vorkommen des bayerischen Alpenvorlandes) und Sumpf-Platterbse/*Lathyrus palustris* (Rumpfgesellschaft des Cnidion Verbandes), Großseggen-Streuwiesen mit individuenreichen Vorkommen des Blassgelben Knabenkrauts (*Dactylorhiza ochroleuca*), individuenreiche, eng vernetzte Bestände von *Maculinea teleius* und *M. nausithous* (großflächige Habitate mit auf diese Arten abgestimmtem Pflegekonzept), Abbiss-Scheckenfalter mit mehreren individuenreichen Populationen und ein fast unbeeinflusster Seeufer-Silberweiden-Auwald am Ammersee-Südufer in der Fischener Bucht vorhanden.

3.1.2 FFH-Gebiet Nr. 8131-301 "Moorkette von Peiting bis Wessobrunn":

Das FFH-Gebiet Nr. 8131-301 "Moorkette von Peiting bis Wessobrunn" schließt sich nördlich an und liegt nicht im direkten Vorhabensbereich, sondern im Untersuchungsraum beidseits der Trasse. Bei dem gemeldeten Gebiet handelt es sich um eine durch Streuwiesen vernetzte Hochmoorkette mit einzigartigen Vegetationstypen wie minerotrophen Spirkenmooren und forstlich weitgehend unbeeinflussten Moor-Bruchwäldern mit bedeutsamen Artenvorkommen.

3.2 Erhaltungsziele und Schutzzwecke

Erhaltungsziele für ein FFH-Gebiet sind die konkreten Festlegungen zur Erhaltung oder Wiederherstellung 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.

Es gibt noch keine verbindlich geltenden Erhaltungsziele, an denen die Verträglichkeit der Straßenbaumaßnahme gemessen werden kann. Für die betroffenen Lebensraumtypen und Arten sind deshalb in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde aus dem Standard-Datenbogen folgende vorläufige Erhaltungsziele zu den FFH-Gebieten abzuleiten:

3.2.1 FFH-Gebiet Nr. 8331-302 "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee- Südufer"

- Erhalt und Sicherung, in Teilbereichen ggf. Förderung der weitgehend ungestörten Flusssdynamik der Ammer und Seitenbäche, Sicherstellung des Geschiebehaushaltes (keine Kiesentnahme), Verbesserung der Wasserqualität. Förderung der Durchgängigkeit (Fischfauna; Umbau vorhandener Wehre) und hindernislosen Anbindung der Seitenbäche, Verbesserung der Restwasserführung in Ausleitungsstrecken (z.B. Kraftwerk Kammerl) (Erhaltungsziel 1)
- Erhalt und Optimierung der Schneeheide-Kiefernwälder als seltene Waldgesellschaften; Verzicht auf forstwirtschaftliche Nutzung (Erhaltungsziel 2)
- Erhalt und Optimierung der vorhandenen altholz- und strukturreichen Mischwälder u.a. als Lebensraum des Weißrückenspechts: möglichst Verzicht auf forstwirtschaftliche Nutzung (v.a. Staatswaldflächen), bei Bedarf behutsames Eingreifen zur Bestandsoptimierung, keine Wegeerschließung (Erhaltungsziel 3)
- Erhalt und Förderung bzw. Entwicklung von Auwäldern im Bereich der Ammer zwischen Peißenberg und Ammersee (Erhaltungsziel 4)
- Erhalt und Förderung naturnaher Waldbestände und sonstiger Lebensraumkomplexe in den Schlucht- und Steilhangwäldern: Schutz von Sonderstandorten (Quellfluren und -bäche, Tuffbildungen, Hangrutschungen usw. Zulassen dynamischer Prozesse, allenfalls schonende Nutzung unter Erhalt und Förderung naturnaher Bestandsstrukturen (Belassen bzw. Förderung von Alt- bzw. Totholz) (Erhaltungsziel 5)
- Erhalt und Förderung der Brutvorkommen des Flussuferläufers und weiterer besonderer Artvorkommen (u. a. *M. germanica*, *C. pullus*, *C. hero*), z.T. gezielte Artenhilfsmaßnahmen sinnvoll bzw. erforderlich (Erhaltungsziel 6)

- Erhalt und Förderung der heimischen Fischfauna unter Berücksichtigung aller betroffenen naturschutzfachlichen Belange (einschließlich Artenschutzziele für andere Tiergruppen): Erhalt/Verbesserung der Lebensbedingungen, Verbesserung der Wandermöglichkeiten bzw. der Durchgängigkeit des Gewässersystems (Erhaltungsziel 7)

3.2.2 FFH-Gebiet Nr. 8131-301 "Moorkette von Peiting bis Wessobrunn"

- Erhaltung des bundesweit repräsentativen Ausschnitts einer stark vermoorten Grundmoränenlandschaft mit großteils gut erhaltenen Moorkomplexen aus ausgedehnten Hochmooren, großflächigen Moorwäldern und Streuwiesen sowie naturnahen Bachläufen in engem Verbund (Erhaltungsziel 1)
- Erhaltung des weitgehend naturnahen bis natürlichen Gebietswasserhaushaltes (Erhaltungsziel 2)
- Erhaltung der Lebensraumkomplexe und -zonationen aus Hoch- und Übergangsmooren mit naturnahen Moor- und Bruchwäldern, Streuwiesen (Kalkreiche Niedermoore, Pfeifengraswiesen), Borstgrasrasen, Nasswiesen und Hochstaudenfluren (Erhaltungsziel 3)
- Erhaltung der Biotopdichte, des unmittelbaren Zusammenhangs der Lebensraumtypen und des hohen Vernetzungsgrades der Teillebensräume (Erhaltungsziel 4)
- Sicherung der Hoch-, Übergangs- und Schwingrasenmoore, Kalkreiche Niedermoore, Pfeifengraswiesen, Borstgrasrasen und mageren Flachland-Mähwiesen mit ihrem spezifischen Wasser-, Nähr- und Mineralstoffhaushalt (Erhaltungsziel 5)
- Sicherung der natürlichen Entwicklung der Hoch-, Übergangs- und Schwingrasenmoore, Rückentwicklung renaturierungsfähiger Hochmoore zu naturnahen Hochmooren (Erhaltungsziel 6)
- Sicherung der Pfeifengraswiesen, Kalkreichen Niedermoore, Borstgrasrasen und mageren Flachland-Mähwiesen in ihren gehölzarmen, nutzungsgeprägten Ausbildungsformen (Erhaltungsziel 7)
- Pufferung der Moore, Streuwiesen und Borstgrasrasen gegenüber Nährstoffeinträgen aus angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen (Erhaltungsziel 8)
- Erhalt der Moor- und Auwälder in möglichst naturnaher Baumartenzusammensetzung und Struktur entsprechend der standörtlichen Bedingungen (Wasserhaushalt, Nährstoffausstattung). Erhalt eines ausreichenden Totholzangebotes (Erhaltungsziel 9)
- Erhaltung der Bachläufe hinsichtlich Gewässerqualität, natürlicher Dynamik sowie unverbrauchter und unbegradigter Abschnitte. Sicherung der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen einschließlich der Anbindung von Seitengewässern (Erhaltungsziel 10)
- Erhalt des funktionalen Zusammenhanges der Bachläufe mit angrenzenden Streu- und Nasswiesen, Hochstaudenfluren, Seggenrieden, Röhrichten, Moor- und Auwäldern (Erhaltungsziel 11)
- Sicherung der Populationen des Skabiosen-Scheckenfalters und des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings, insbesondere großer (Teil-) Populationen als Spenderpopulationen (Erhaltungsziel 12)
- Erhalt des Verbunds zwischen Teilpopulationen des Skabiosen-Scheckenfalters und des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings insbesondere durch Sicherung der Vernetzungsstrukturen und Trittsteinbiotope (Erhaltungsziel 13)

3.3 **Betroffenheit der Erhaltungsziele der Schutzgebiete durch die Baumaßnahme und Beurteilung der Erheblichkeit**

Von einer Unverträglichkeit mit den Zielen des Schutzgebietes ist bereits dann auszugehen, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels vorliegt. Zu den Projektwirkungen gehören die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen, die das Straßenbauvorhaben verursacht. Zu beachten sind direkte Auswirkungen wie die Flächeninanspruchnahme und Versiegelung und indirekte Wirkungen wie Trennwirkungen, Lärm- und Schadstoffimmissionen, Veränderungen des Wasserhaushalts, Veränderung kleinklimatischer Verhältnisse und visuelle Auswirkungen. Für die schutzgebietsbezogene Betrachtung der FFH-VP sind jedoch nur diejenigen Wirkfaktoren von Bedeutung, die sich auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes und die für sie maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Wir verweisen insofern auch auf die unter C.2.1.4 erläuterten und in Unterlage 17 näher beschriebenen möglichen Projektwirkungen. Ferner sind Vorkehrungen zur Vermeidung, Minderung und zum Schutz vor Beeinträchtigungen und Ausgleichsmaßnahmen hinsichtlich der Auswirkungen der Baumaßnahme auf Lebensräume und Arten im FFH-Gebiet berücksichtigt.

Es werden mehrere großzügig dimensionierte Durchlässe im Bereich des Waldgebietes und der Querungen von Kohlgraben, Eierbach und Schendrichgraben in der Planung vorgesehen. Ferner sind verschiedene Schutzmaßnahmen während der Bauzeit vorgesehen, deren Ausführung durch eine "ökologische Bauleitung" vor Ort in enger Absprache mit dem Landratsamt Weilheim-Schongau, untere Naturschutzbehörde, überwacht wird. Dazu gehört, dass im Bereich des Gewässerbettes der Eingriff auf das technisch unbedingt notwendige Minimum beschränkt wird. Die Bauzeit wird so kurz wie möglich gehalten, damit der Bachabschnitt so schnell wie möglich wiederhergestellt werden und sich regenerieren kann. Auch die Sedimentfracht und die mögliche Trübung der Bachabschnitte im Unterlauf werden auf einen kurzen Zeitraum beschränkt. Zur Schonung der Fischfauna flussabwärts werden Baumaßnahmen am Gewässerbett im Herbst/Winter durchgeführt. Brut- und Nistzeiten von Vögeln werden berücksichtigt. Die im Baufeld erforderliche Rodung von Gehölzen erfolgt in den Wintermonaten. Als Lebensraum für Insekten wertvolles Grünland im Baufeld wird mit einem Bauzaun oder Markierungsband versehen und so vor Beeinträchtigungen geschützt. Die neu entstehenden Straßennebenflächen werden im Offenland je nach Baugrundbeschaffenheit nur "sparsam" begrünt, es sei denn, eine Begrünung ist aus Erosionsschutzgründen zwingend erforderlich. Zur Begrünung und Initialansaat wird eine krautreiche, autochthone Landschaftsrassenmischung verwendet. Im Idealfall entsteht ein Mosaik aus offenen Bodenflächen im Wechsel mit artreichen Krautsäumen und einzelnen Gehölzen. Die Verminderung dauerhafter Störeffekte erfolgt durch die rasche Integration in die angrenzenden Lebensräume durch Bepflanzung der Nebenflächen. Diese dient auch zur Verminderung von Störeffekten (Immissionsschutzpflanzung). Im Waldbereich werden die Nebenflächen durch Pflanzung standorttypischer Arten in den Lebensraum integriert.

Der Bau der Ortsumfahrung Hohenpeißenberg wird demnach folgende Auswirkungen auf die FFH-Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen haben:

3.3.1 FFH-Gebiet Nr. 8331-302 "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee-Südufer"

Bei den betroffenen wertgebenden und prioritären Lebensraumtypen EU-Code 9180 "Schlucht- und Hangmischwälder" und EU-Code 91EO "Erlen-Eschenreicher Auwald" am Eierbach gehen bei der Planfeststellungstrasse durch Flächenumwandlung 911 m², davon 310 m² durch Versiegelung, verloren (Erhaltungsziel 3).

Im Bereich der Querung des FFH-Gebiets Nr. 8331-302 durch die Trasse am östlichen Arm des Eierbachs etwa bei Bau-km 3+850 sind die prioritären Lebensraumtypen EU-Code 9180 "Schlucht- und Hangmischwälder" und EU-Code 91EO "Erlen-Eschenreicher Auwald" allerdings nicht charakteristisch ausgebildet, es fehlen hier wertgebende Strukturen und Arten. So konnte bei einer Ortseinsicht der Planfeststellungsbehörde mit der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbay-

ern im Frühjahr 2007 festgestellt werden, dass der Einschnitt des Eierbachs in diesem Bereich lediglich ca. 1 m tief ist und die Waldflächen stark forstwirtschaftlich überformt sind. Aufgeforstete dichte Fichtenbestände säumen in diesem Abschnitt den Lauf des Eierbachs.

Das standorttypische Gewässerregime wird nicht verändert. Die Nebenflächen können durch eine standortgerechte Bepflanzung in den Lebensraum integriert werden (Verminderungsmaßnahmen, vgl. C.3.4). Die Wegeerschließung erfolgt nur zum Ersatz wegfallender bestehender Wege und nicht mittels Neuerschließung. Der Lebensraumtyp EU-Code 9180 „Kalktuff-Quelle“, kommt im Untersuchungsraum zwar vor, allerdings außerhalb des amtlich gemeldeten FFH-Gebiets.

Die prioritären Lebensraumtypen sind neben den Direktverlusten und der Querung am Eierbach auch durch Sekundärwirkungen (Lärm, visuelle Störungen) betroffen (Erhaltungsziel 1). Bei den gequerten Lebensräumen am Eierbach ist auch von Störeinträgen in angrenzende Flächen auszugehen. Solche Sekundärwirkungen treten auch am Kohl- und Schendrichgraben (dort erfolgt die Querung aber außerhalb des FFH-Gebiets) auf. Die Planfeststellungstrasse ist im Bereich der Waldquerung (Eierbachsystem) mit großzügig dimensionierten Bauwerken ausgestattet, so dass im Bereich der sensiblen Bachschluchten keine Trenneffekte auftreten werden und die Durchgängigkeit erhalten bleibt.

Hinweise auf betroffene, potentielle Vorkommen empfindlicher Arten liegen nicht vor. Das Erhaltungsziel 6 ist nicht gefährdet. Der Flussuferläufer gehört zwar zu den sehr stöempfindlichen Arten, die Lebensräume sind jedoch weit genug vom Eingriffsort des Bauvorhabens entfernt, so dass dieser nicht betroffen ist. Hauptstöreffekte im Ammertal sind durch die Erholungsnutzung gegeben. Die im Untersuchungsraum vorkommenden Arten Schwarzspecht und Weißrückenspecht haben ihren Verbreitungsschwerpunkt und das Bruthabitat ebenfalls außerhalb des Untersuchungsraumes. Der Aktionsradius des Schwarzspechts zur Nahrungsaufnahme kann zwar in den Untersuchungsraum hineinreichen, jedoch kann die Beeinträchtigung aufgrund der guten Biotopausstattung für den Schwarzspecht in der Umgebung als nicht erheblich eingestuft werden. Zudem stellt die Erhaltung des Schwarzspechtlebensraums kein Erhaltungsziel des FFH-Gebiets Nr. 8331-302 dar und ist daher primär im Rahmen des Artenschutzes zu berücksichtigen (s.u. C. 4.4.5.1.2). Da die Planfeststellungstrasse überwiegend im Wald verläuft, ist auch eine Beeinträchtigung des Jagdreviers für das Große Mausohr (*Myotis myotis*) nicht zu erwarten. Ein temporäres Kleingewässer für die Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) liegt zwar im direkten Trassenbereich, jedoch außerhalb des FFH-Gebietes, deren dortige Vorkommen nicht betroffen sind. Da die Gelbbauchunke zu den flexibleren und geringer empfindlichen Amphibienarten gehört, kann das Vorkommen im Tümpel durch rechtzeitige Anlage eines Ersatzgewässers (mindestens 1 Vegetationsperiode, siehe Auflage A 3.3.11) vor Baubeginn in räumlicher Nähe und ausreichendem Straßenabstand umgesiedelt werden. Bei den übrigen wertgebenden Arten sind kartierte Vorkommen nicht betroffen bzw. haben diese Arten ihren potentiellen Vorkommen außerhalb des Eingriffsbereichs.

Lebensraumtypen wie Schneeheide-Kiefernwälder und Auwäldern im Bereich der Ammer zwischen Peißenberg und Ammersee befinden sich weit außerhalb des Eingriffsbereiches. Der Erhalt des Gesamtgebietes und der zahlreichen Sonderstandorte (z. B. Quellfluren und -bäche, Tuffbildungen und Hangrutschungen) an den Steillagen zur Ammer hin sind nicht betroffen. Die Erhaltungsziele 2, 4, und 5 werden somit nicht gefährdet. Dies gilt auch für die heimische Fischfauna bei Durchführung von Verminderungsmaßnahmen während der Bauzeit (Erhaltungsziel 1, 7).

Damit kann festgestellt werden, dass eine erhebliche Gefährdung der vorgegebenen Erhaltungsziele 1 - 7 durch das Bauvorhaben nicht gegeben ist.

3.3.2 FFH-Gebiet Nr. 8131-301 "Moorkette von Peiting bis Wessobrunn"

Die Erhaltungsziele 1 - 13 werden durch die Baumaßnahme nicht gefährdet. Die Untersuchung ergibt, dass keine wertgebenden und prioritären FFH-Lebensräume (z. B. NSG Schwarzlaichmoor, Dragonerfilz) oder Arten, wie der Skabiosen-Schneckenfalter (*Euphydryas aurinia*) und der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausitrus*), nach der amtlichen Gebietsausweisung von Direktverlusten betroffen sind bzw. sich die oben angeführten Lebensraumtypen weit außerhalb des Eingriffsbereichs befinden. Sekundäreffekte (Fernwirkungen durch Schall und visuelle Störungen) sind im ersten Bauabschnitt vor dem Hintergrund der bestehenden Belastung einzustufen. Gleiches gilt für Trenn- und Barrierewirkungen zwischen den einzelnen Teilgebieten. Von einer Verschlechterung ist nicht auszugehen. Eine Behinderung des Populationsaustausches zwischen Lebensräumen beiderseits der Trasse ist durch die Trassenführung eines Großteiles der Trasse im Einschnitt und wegen der Mobilität der betroffenen Arten (Tagfalter) nicht zu erwarten. Es ist somit auch nicht mit neu auftretenden Barriereeffekten zwischen prioritären Lebensräumen zu rechnen. Negative Einflüsse der Baumaßnahme auf die Grundwasserverhältnisse oder eine Veränderung der Vegetation sind nicht zu erwarten. Darüber hinaus wird das Nasswiesenareal in Folge des Abrückens der B 472 neu im ersten Bauabschnitt um Hetten, das noch zum FFH-Gebiet gehört, entlastet werden. Es ist die Anlage von Pufferzonen um wertvolle Gebiete (Moore, Streuwiesen, Borstgraswiesen) durch Extensivierung im Rahmen der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

3.4 Abschließende Beurteilung

Die Untersuchung der FFH-Verträglichkeit des Projekts hat ergeben, dass die Planfeststellungstrasse unter den dargestellten Rahmenbedingungen und den hier in diesem Beschluss festgesetzten Vermeidungs-/Minimierungs-/Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unter enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Weilheim-Schongau mit den lebensraum- und artspezifischen Erhaltungszielen der FFH-Gebiete als verträglich eingestuft werden kann und deren Ziele und Fortbestand nicht gefährdet.

Der prioritäre Lebensraum Erlen- und Eschenwälder (EU-Code 91EO, 9180) im FFH-Gebiet "Ammer vom Alpenrand bis zum Naturschutzgebiet Ammersee-Südufer" ist zwar von Direktverlusten betroffen, die prioritären Lebensraumtypen EU-Code 9180 "Schlucht- und Hangmischwälder" und EU-Code 91EO "Erlen-Eschenreicher Auwald" sind im Querungsbereich der Trasse am östlichen Arm des Eierbachs etwa bei Bau-km 3+850 allerdings nicht charakteristisch ausgebildet, es fehlen hier wertgebende Strukturen und Arten. Der Querungsbereich ist forstwirtschaftlich stark überformt, der Bacheinschnitt nur gering ausgebildet. Die Bewertung des Eingriffs im Querungsbereich als nicht erheblich, ist daher nachvollziehbar. Diese Ansicht wurde auch von der Höheren Naturschutzbehörde im Anschluss an die Ortseinsicht vom Frühjahr 2007 bestätigt. Für die Fauna besteht während der Bauzeit ausreichend Ausweichmöglichkeit. Die wertgebenden Arten haben ihren Verbreitungsschwerpunkt außerhalb des Eingriffsbereiches.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat die Nichtberücksichtigung des Verlustes von Kalktuffquellen im FFH-Gebiet "Ammer vom Alpenrand bis zum Naturschutzgebiet Ammersee-Südufer" (EU-Code 7220 - prioritärer Lebensraum) durch die Planung und dessen Nichtberücksichtigung in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und dem Variantenvergleich bemängelt. Das Vorkommen einer Kalktuffquelle bei Bau-km 4+520 war vom Gutachter des Vorhabensträgers ursprünglich nicht erkannt worden. Der Vorhabensträger hat mit der Tektur vom 29.12.2006 seine Planunterlagen insoweit ergänzt. Er hat festgestellt, dass die Kalktuffquellen bei Bau-km 4+520 außerhalb des amtlich abgegrenzten und gemeldeten FFH-Gebietes vorkommen. Sie können deshalb nicht nach der FFH -Richtlinie als prioritäre Lebensräume bewertet werden. Die festgestellte Kalktuff-Quelle ist zudem nach Optimierung der Planung gemäß der Tektur vom 29.12.2006 mittels Verlegung des geplanten Forstweges nicht mehr direkt, sondern nur noch randlich vom Vorhaben betroffen. Das Er-

gebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung begründet sich ausschließlich auf der amtlich gemeldeten FFH-Gebietsabgrenzung und ist auf dieser Basis für uns nachvollziehbar.

Das FFH-Gebiet "Moorkette von Peiting bis Wessobrunn" ist nicht von direkten Flächenverlusten betroffen. Die auftretenden mittelbaren Störeffekte (Lärmeinwirkung, Trenn- und Barrierewirkung des Trassenkörpers) und die Abriegelung von Austauschbeziehungen zwischen benachbarten kleineren Moorgebieten (Teilgebiete des FFH-Gebietes) entsprechen im Ausbauabschnitt denen der Bestandstrasse. In den an der bestehenden B 472 liegenden Streuwiesen kann sogar von einer leichten Entlastung aufgrund der Auslagerung des Schwerverkehrs ausgegangen werden. Mit einer Gefährdung der Erhaltungsziele und einer Verschlechterung des Gesamtgebietes ist auch hier nicht zu rechnen.

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

4.2 Abschnittsbildung

Die Bildung von Abschnitten ist für die Umfahrung von Hohenpeißenberg nicht möglich. Die Maßnahme wird in einem Stück verwirklicht, da östlich und westlich von Hohenpeißenberg nur zwei mögliche Anschlussstellen zur Verbindung mit der B 472 existieren.

4.3 Planrechtfertigung

4.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme der B 472 Ortsumfahrung Hohenpeißenberg 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 das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

4.3.2 Planungsziel

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

Planungsziel ist es, durch den Bau der Ortsumfahrung Hohenpeißenberg die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der B 472 als hochrangiger überregionaler Straßenverbindung in diesem Bereich zu verbessern. Ferner wird durch den Neubau auch erreicht, dass sich die Wohnumfeldbedingungen der ortsansässigen Bevölkerung durch den Abbau von Verkehrsemissionen und Trennwirkungen verbessern.

Durch die Umfahrung von Hohenpeißenberg werden die Bewohner der Ortschaft entscheidend vom Verkehr entlastet, da der über 70 % des Verkehrsaufkommens ausmachende Durchgangsverkehr dann am Ort vorbei geführt wird, und das innerörtliche Straßennetz in Hohenpeißenberg wieder seiner Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion gerecht werden kann. Dies reduziert die innerörtlich vorhandenen Ver-

kehrsemissionen (Verkehrslärm, Verkehrsabgase) erheblich. Mit der Umgehungsstraße wird der nachts besonders störend wirkende Schwerverkehr aus Hohenpeißenberg heraus verlagert.

4.3.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die Bundesstraße 472 ist im südbayerischen Alpenvorland die einzige leistungsfähige und weiträumige Querverbindung in Ost-West-Richtung und bündelt den überregionalen Ost-West-Verkehr des südlichen Alpenvorlandes zwischen Rosenheim, Miesbach, Bad Tölz, Marktobendorf, Kempten und Lindau. Darüber hinaus hat die Bundesstraße 472 eine wichtige überregionale Verbindungsfunktion zur ausgeprägten Nord-Süd-Ausrichtung der übrigen überregionalen Straßenzüge.

Die bestehende B 472 läuft derzeit durch die Ortschaft Hohenpeißenberg. Der in Richtung Weilheim und München zielende starke Wirtschafts- und Berufsverkehr aus Richtung Schongau und Peiting belastet die Ortsdurchfahrt Hohenpeißenberg zusätzlich zum Fernverkehr der Bundesstraße 472. Außerdem überlagert sich in Hohenpeißenberg starker Ziel- und Quellverkehr zur Kreisstadt Weilheim, wo sich alle wichtigen Schulen, Behörden und sonstige Infrastruktureinrichtungen befinden, mit den regionalen und überregionalen Verkehrsströmen. Zugleich dient diese Straßenverbindung dem Ausflugs- und Urlaubsverkehr und insbesondere auch dem Naherholungsverkehr aus den Ballungsräumen München und Augsburg. Durch die weitgestreute Besiedelung im Einzugsbereich dominiert der Individualverkehr gegenüber dem öffentlichen Verkehr sehr stark. Die Ortsdurchfahrt Hohenpeißenberg ist diesen ständig steigenden Verkehrsbelastungen nicht mehr gewachsen. In der Steigungsstrecke westlich Peißenberg musste auch auf Grund der vielen Unfälle im Bereich der sog. "Hohenwarter Kurve" (S-Kurve) die zulässige Geschwindigkeit bis auf 40 km/h beschränkt werden. Dennoch ist weiterhin eine Unfallhäufung vorhanden.

Bei der amtlichen Verkehrszählung im Jahr 2000 wurde in der Ortsdurchfahrt von Hohenpeißenberg eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von rd. 9.700 Kfz/24h ermittelt. Im westlichen Bereich von Hohenpeißenberg bei Hohenbrand wurden rd. 11.200 Kfz/24h ermittelt. Der Anteil des Schwerverkehrs betrug 6,6 %. Die Ortsdurchfahrt von Hohenpeißenberg ist damit eine überdurchschnittlich belastete Bundesstraße. An der Dauerzählstelle auf der B 472 bei Hohenbrand wurden bereits im Jahr 2000 Spitzenbelastungen von über 16.000 Kfz/24h gezählt.

Der Sachverständige Prof. Dr.-Ing. Kurzak kommt in seiner Verkehrsuntersuchung vom 17. September 1997 zu der Feststellung, dass am westlichen Ortseingang von Hohenpeißenberg der Anteil des Durchgangsverkehrs 72 % beträgt. Dass der Durchgangsverkehr am östlichen Ortseingang etwas niedriger ist, weil ein Teil des Verkehrs die Ortsdurchfahrt von Peißenberg meidet und die Kreisstraße WM 13 benützt, wird mit der Fertigstellung der Ortsumfahrung Peißenberg in wenigen Jahren nicht mehr zutreffen. Insofern sind 72% Durchgangsverkehr für die ganze Ortsdurchfahrt von Hohenpeißenberg zutreffend.

4.3.4 Künftige Verkehrsbelastung

Im Prognosenullfall, d.h. wenn keine Umgehungsstraße gebaut werden würde, ist nach Prof. Dr.-Ing. Kurzak bis ins Jahr 2010 mit einer Verkehrszunahme auf 12.600 Kfz/24h zu rechnen. Dies entspricht einer Verkehrszunahme von rd. 22 % von 1995 bis 2010 oder rd. 1,35 % jährlich. Unter der Annahme, dass die Verkehrszahlen weiterhin in dem bis 2010 ermittelten Umfang von rd. 1,35 % jährlich zunehmen, wird die Verkehrsbelastung bis 2020 auf über 14.000 Kfz/24h ansteigen. Nach Verwirklichung der Umfahrung Hohenpeißenberg werden dort für das Jahr 2010 täglich 10.000 Fahrzeuge prognostiziert, während in der Ortsdurchfahrt nur noch zwischen 4.200 und 5.500 Kfz/24h verbleiben.

4.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

4.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Die dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Linie entspricht der mit landesplanerischer Beurteilung vom 30.12.1991 (Az. 800-8254-2/90) positiv gesehenen Trasse (WT 1/2 mit Variante A) unter Maßgaben. Die Maßgaben sind vollständig erfüllt (vgl. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht, Unterlage 1).

Die Wahltrasse WT 1/2 wurde im östlichen Teil als nicht den Erfordernissen der Raumordnung entsprechend beurteilt, da die Grenzwerte des BImSchG überschritten und eine Erweiterung der Siedlungsentwicklung von Hohenpeißenberg nach Süden verhindert würden und im Bereich der bestehenden und geplanten Bebauung aktive und damit flächenbeanspruchende Lärmschutzmaßnahmen notwendig würden.

Die Wahltrasse 3 mit den Varianten C und D wurde in der landesplanerischen Beurteilung als die ungünstigste Variante eingestuft, da diese die Ortsdurchfahrt von Peißenberg und auch Hohenpeißenberg wegen ihrer Ortsferne nur wenig entlastet und damit die Funktion einer Ortsumfahrung nicht erfüllt. Wegen der topographisch bedingten starken Gefällstrecken in exponierten Lagen wäre zudem die Verkehrssicherheit im Winter erheblich beeinträchtigt. Der Flächenverbrauch wäre, verglichen mit den übrigen Trassen, besonders hoch, wobei beste landwirtschaftliche Böden beansprucht würden. Die schwerwiegenden Argumente bezogen sich auf die nachhaltigen, nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch Querungen noch unberührter Landschaftsteile mit hoher Erholungsqualität. So würden zahlreiche Biotope und Naturdenkmäler zerstört, viele kleine und größere Gräben mit Schluchtwäldern und naturnahen Bachläufen gequert, Wald stark beeinträchtigt und in Hauptsturmrichtung gefährdet.

Das Bauvorhaben entspricht den im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 08.08.2006 unter B V 1.4.1 und 1.4.2 genannten Zielen zur Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und zum bedarfsgerechten Ausbau.

Das Bauvorhaben entspricht ferner dem Regionalplan 17 für die Region "Oberland".

4.4.2 Planungsvarianten

4.4.2.1 Beschreibung der untersuchten Varianten

Wir haben zwei vertretbare Trassenvarianten für die B 472 Umfahrung Hohenpeißenberg aufgrund der Untersuchungen des Vorhabensträgers und der Vorträge Dritter näher geprüft. Die Planfeststellungstrasse und die Variante (Wahltrasse 1/2) sind bereits unter C.2.1.3.1 beschrieben. Auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung gemachten Ausführungen wird ebenfalls Bezug genommen. Im Folgenden werden auch die sonstigen Gesichtspunkte in den Vergleich einbezogen, die bei der auf die Umweltverträglichkeit beschränkten Darstellung nicht berücksichtigt werden konnten.

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

4.4.2.2 Vergleich der Varianten

4.4.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Das Planungsziel, die ungünstigen Verkehrsverhältnisse auf der derzeitigen B 472 und damit auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern, stellt sich bei den untersuchten Varianten unterschiedlich dar.

Sowohl mit der Planfeststellungstrasse als auch mit der Variante (Wahltrasse 1/2) wird im Bereich der ehemaligen Ortsdurchfahrt eine verkehrliche Entlastungswirkung in Höhe von 72 % erreicht. Durch die Trennung von Durchgangsverkehr (72%) und innerörtlichem Verkehr (28%) kann vor allem die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in der 3,4 km langen Ortsdurchfahrt Hohenpeißenberg wesentlich verbessert und durch den dann möglichen Rückbau der alten B 472 der Charakter eines "Straßendorfes" gemildert werden. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse lässt sich mit der Variante aber nicht für die gesamte Ortsdurchfahrt erreichen, da diese Trasse weiterhin den Ort östlich der Anschlussstelle Hohenpeißenberg -Ost trennt.

Die Planfeststellungstrasse bietet darüber hinaus wegen ihrer Trassierung deutliche Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes. Bei der Variante (Wahltrasse 1/2) bliebe es bei den ungünstigen Steigerungsverhältnissen von 5,2 % im Bereich östlich von Unterbau, da diese im Vergleich zur Planfeststellungstrasse bereits weiter westlich an die bestehende B 472 anschließt. Gerade im Winter stellt diese große Steigung für den Schwerlastverkehr aber ein Problem dar, welche derzeit eine besonders aufwendige Betreuung beim Räum- und Streudienst durch den Vorhabensträger verursacht. Bei der Planfeststellungstrasse wird dagegen dieser ungünstige Bereich der bestehenden B 472 mit einer geringen Steigung von ca. 1 % westlich der Anschlussstelle Hohenpeißenberg Ost großräumig umfahren und die „verlorene“ Höhe bei der Variante von etwa 24 m (erst bergauf mit ca. 3 %, dann bergab mit ca. 5 %) vermieden. Auch werden aufgrund der Steigung in diesem Bereich die Räumschleifenlängen von den üblichen 30 km auf 22 km reduziert. Die Strecke wird zwar weiterhin im Winterdienst nicht ganz unproblematisch bleiben, doch wird sich die Situation durch die kürzere Länge der Steigung deutlich verbessern.

Vor allem stellt der mit einem engen Radius von 190 m durchfahrene Bereich der alten B 472 östlich von Hohenpeißenberg gemäß der Unfalltypensteckkarte seit Jahren einen Unfallschwerpunkt dar. So ereigneten sich im Zeitraum 1997-1999 18 Fahrunfälle bzw. Unfälle im Längsverkehr, die in erster Linie durch Abkommen von Fahrzeugen von der engkurvigen Fahrbahn bei nicht angepasster Geschwindigkeit zustande kamen. Im Zeitraum 2000 - 2002 ereigneten sich 12 und im Zeitraum 2003 - 2005 14 ähnliche Unfälle. Durch die Planfeststellungstrasse wird dieser Abschnitt durch einen der Streckencharakteristik angepassten Radius von 450 m südlich umfahren. Bei der Variante bliebe diese Unfalldübelstrecke unverändert bestehen. Es wäre sogar zu befürchten, dass sich die Unfallsituation noch verschlechtert würde. Bisher liegt die Strecke zwischen den beiden Ortsdurchfahrten von Peißenberg und Hohenpeißenberg. Darüber hinaus wird der Verkehr noch durch die Hohenwarther Kehren gebremst, welche bei der gewählten Planfeststellungslösung wie die Ortsdurchfahrten in Zukunft entfallen. Das Geschwindigkeitsniveau auf der etwa 12 km langen Strecke zwischen der Anschlussstelle Hohenpeißenberg West und Anschlussstelle Peißenberg Ost wird dadurch merklich höher. Die B 472 besitzt damit aus Richtung Westen eine Radienfolge von 400 m (AS Hohenpeißenberg West) – 500 m – 700 m – 500 m – Gerade – 500 m – Gerade – 1500 m – 450 m – Gerade – 250 m – 1500 m (AS Peißenberg West). Bei der Variante würde sich im Vergleich eine Radienfolge von 400 m (AS Hohenpeißenberg West) – 500 m – 700 m – 500 m – 750 m – 1.000 m – 600 m – 500 m (Ortsteil Unterbau) – 1.000 m – Gerade – 1.400 m – 500 m – 2.800 m – 2.600 m – 230 m – 400 m – 310 m – 270 m – 190 m – Gerade – 250 m – 1.500 m (AS Peißenberg West) ergeben. Diese Radienfolge, insbesondere östlich vom Ortsteil Unterbau, würde zu einem Bruch in der Streckencharak-

teristik der B 472 führen und könnte nach der RAS – L 95 Bild 4 nur mehr als brauchbarer anstatt guter Bereich der Radienfolge beurteilt werden.

Ferner wäre beim Anschluss der Variante an die bestehende B 472 auf der Anschlussstellenrampe eine Gradienten von ca. 7 % Steigung/Gefälle auf rund 250 m Länge aufgrund des großen Höhenunterschieds erforderlich. Dies wäre wieder im Winter unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit problematisch.

Für die Ausweisung als Kraftfahrzeugstraße werden bei der Variante zusätzliche bauliche Maßnahmen zur Parallelführung des langsamen Verkehrs im Bereich Anschlussstelle Hohenpeißenberg Ost und Peißenberg West erforderlich. Die Planfeststellungsstraße ist wie die im Bau befindliche Ortsumfahrung Peißenberg als Kraftfahrzeugstraße geplant. Dies ist insbesondere vorteilhaft hinsichtlich Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufes.

Diese verkehrstechnischen Vorteile der Planfeststellungslösung sprechen klar für die gewählte Lösung.

4.4.2.2.2 Flächenbedarf

Die Planfeststellungsstraße hat mit rund 21 ha den größten Flächenbedarf. Dies liegt zum einen an der längeren Streckenführung und zum anderen an den durch die stärkeren Eingriffe in Natur und Landschaft hinzu kommenden rund 12,00 ha Ausgleichs- und Ersatzflächen für Eingriffe in Natur und Landschaft. Der Flächenbedarf bei der Variante (Wahltrasse 1/2) ist dagegen mit rund 18 ha geringer.

4.4.2.2.3 Immissionsschutz

Aus Sicht des Immissionsschutzes ist die Planfeststellungsstraße günstiger zu beurteilen. Mit dem Bau der Planfeststellungsstraße wird der Verkehr innerhalb des Ortes Hohenpeißenberg um rund 72% abnehmen. Dadurch wird die vorhandene Trennwirkung entscheidend verringert und die Ortsdurchfahrt auf voller Länge vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Planungsziele -Entlastung der Anwohner von Lärm und Abgasen- und -Erhöhung der Verkehrssicherheit im Ort- werden bestmöglich erreicht. Der Mindestabstand der Planfeststellungsstraße zur geschlossenen Wohnbebauung im Süden Hohenpeißbergs beträgt rund 280 m bei gleichzeitiger Lage im Einschnitt. Die Einhaltung der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte ist somit auch ohne den Bau von Lärmschutzanlagen gewährleistet. Gleichzeitig werden die entlang der Ortsdurchfahrt gelegenen Gebäude bestmöglich von Immissionen entlastet. Bei der Variante (Wahltrasse 1/2) wird aufgrund der Nähe zur Bebauung der östliche Ortseingangsbereich im Vergleich zur Planfeststellungsstraße weit weniger von Immissionen entlastet. Besonders kritisch ist die Situation im Bereich der Anschlussstelle Hohenpeißenberg-Ost, da der Abstand zur vorhandenen, geschlossenen Bebauung hier zum Teil weniger als 100 m und der Abstand zu den Wohngebieten im Süden Hohenpeißbergs, die bisher weitestgehend von Lärm unvorbelastet sind, teilweise nur etwa 150 m beträgt. Zur Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte nach der 16. BImSchV wären daher bei der Variante umfangreiche aktive und flächenbeanspruchende Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnbebauung erforderlich. Insbesondere bei den Anwesen "Bschorrwald 1 und 3" ebenso wie bei den Häusern in "Unterbau" würde die Variante bis auf rund 20 m an die Gebäude heranreichen. Da die Gebäude höhenmäßig über der Fahrbahn gelegen wären, wären Lärmschutzmaßnahmen nur sehr schwierig und kostenintensiv zu errichten.

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. hat diese Einschätzung angegriffen, da die Belastung des südlichen Ortsrandes durch Lärm und Abgase durch eine geringfügige Tieferlegung der Variante in einem Einschnitt auf ein erträgliches Maß beschränkt werden könnte und in unmittelbarer Nähe der Anschlussstelle "Hohenpeißenberg-Ost" nur ein bewohntes Haus liege, das teilweise durch einen begrünten Schutzwall gegen die Lärmentwicklung der Anschlussstelle geschützt werden könnte. Die Anschlussstelle wäre daher durch den bestehenden Gehölzsaum vom Ort

nahezu verdeckt. Eine Tieferlegung der Wahltrasse 1/2 ist aber technisch nicht möglich, da einerseits die Querung des Eierbaches sowie die Kanäle zur Kläranlage keine Tieferlegung erlauben und andererseits die Bestandshöhe der B 472 alt bei der Rigi-Alm erreicht werden muss. Eine weitere Vertiefung des Einschnitts bei der Rigi-Alm würde die Baustrecke verlängern und ein aufwendiges und teures Anbindungsbauwerk für die Rigi-Alm notwendig machen. Die Abgasbelastung würde bei der Variante aufgrund der ungünstigen Steigung zur Rigi-Alm hin zunehmen. Von der Anschlussstelle Hohenpeißenberg-Ost wären neben den Anwesen entlang der „Bschorrwald“-Straße auch die Anwesen in der Alpenblickstraße betroffen. Ebenso böte der derzeit vorhandene Gehölzsaum keinen Schutz, da die Bäume zum Bau des Anschlusses, dessen Höhenverlauf aufgrund des Geländes äußerst problematisch ist, auf einer breiten Front gefällt werden müssten. Um die Steigung auf den Rampen im erlaubten Bereich zu halten, wären große Schleifen und dementsprechend viel Grundfläche notwendig. Die Anlieger wären nicht nur optisch, sondern auch durch Lärm und Abgase von der Anschlussstelle direkt vor ihren Wohnungen betroffen.

4.4.2.2.4 Natur- und Landschaftsschutz, Landschaftsbild

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass die Planfeststellungstrasse aus Sicht von Natur und Landschaft (Schutzgüter Tiere und Pflanzen bzw. Landschaft einschließlich der Wechselwirkungen) im östlichen Abschnitt zu geringeren Eingriffen in nicht wiederherstellbare Nass- u. Streuwiesen (nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Biotopflächen) und in artenreiche, extensiv bewirtschaftete Grünlandflächen als die Variante führt. Die Variante (Wahltrasse 1/2) führt auch zur Trennung von Lebensräumen (Wald/Offenlandbereichen). Allerdings verursacht die Planfeststellungstrasse im Gegensatz zur diesbezüglich günstigeren Variante deutlich höhere Waldverluste. Der Eingriff in die schützenswerten Kalktuff-Quellen kann infolge der 1. Tektur vom 29.12.2006 aber durch Verlegung eines Forstweges minimiert werden. Im westlichen (identischen) Abschnitt sind beide Trassen naturgemäß mit gleich starken Beeinträchtigungen verbunden.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. haben in diesem Zusammenhang kritisiert, dass die untersuchten möglichen starken Eingriffe der Variante in nicht wiederherstellbare, wertvolle Nass- und Streuwiesen nur die Durchschneidung einer binsen- und seggenreichen Feuchtwiese auf 200 m Länge betreffen würde und diese Durchschneidung leicht durch eine geringfügige Optimierung und Verlegung der Trasse südlich der Nasswiese an den Waldrand weiter zu vermeiden wäre. Daher wäre diese Feststellung nicht richtig.

Eine Trassenverlegung im Bereich der genannten Streuwiese nach Süden ist aus trassierungstechnischen Gründen aber nicht möglich. Die Umfahrung dient dem überregionalen Verkehr und kann daher wegen der schon oben angeführten zahlreichen fahrdynamischen Vorgaben nicht mit zu engen Kurvenradien ausgebaut werden (C.4.4.2.2.1). Die Höhenlage ist ebenfalls durch Zwangspunkte festgelegt, die bei einem Abweichen zu enormen Kostenmehrungen führen würden (vgl. unten C.4.4.2.2.7). Neben der genannten Streuwiese wären außerdem im weiteren Verlauf der Variante zur Rigi-Alm noch weitere geschützte Flächen, besonders eine Wildwiese, vom Bau der Anschlussstelle Ost massiv betroffen. Die naturschutzfachliche Wertigkeit der Streuwiese wird auch nicht durch eine nicht völlig auszuschließende spätere Siedlungsentwicklung der Gemeinde Hohenpeißenberg in diese Richtung entwertet, da die Wertigkeit dieser Fläche in der Bauleitplanung ebenfalls mit dem ihr zukommenden Gewicht in die Planungsentscheidung der Gemeinde eingestellt werden müsste. Die Feststellung einer Beeinträchtigung der Nass- und Streuwiesen bei Verwirklichung der Variante ist daher korrekt.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen der amtlich gemeldeten FFH-Gebiete unterscheiden sich die Variante (Wahltrasse 1/2) und die Planfeststellungstrasse nur im zweiten Bauabschnitt. Beide sind mit querungsbedingten Flächeninanspruchnahmen und möglichen Störeinträgen des FFH-Gebietes Nr. 8331-302 „Ammer vom Alpen-

rand bis Polling und Ammersee-Südufer" verbunden. Die betroffenen prioritären Lebensraumtypen Schlucht- und Hangmischwälder (EU-Code 9180) und Erlen- Eschenreicher Auwald (EU-Code 91EO) sind im Bereich der Querung des FFH-Gebiets durch die Planfeststellungstrasse am Eierbach ca. bei Bau-km 3+850 allerdings nicht signifikant ausgeprägt und zeigen nicht die wertgebenden Strukturen und Arten (s.o. C 3.3.1). Im Bereich der Querung der Variante sind diese Lebensraumtypen besser ausgeprägt. Die Flächenüberformung im Bereich wertgebender Lebensräume beläuft sich auf 911 m² bzw. 1.190 m². Der Umfang ist bei beiden Varianten in Relation zur Flächengröße des Lebensraumausschnittes als verträglich für das Arteninventar zu betrachten. Zur Verminderung sind Maßnahmen in diesem Beschluss festgesetzt (A 3.3), die während der Bauzeit das Beeinträchtigungsrisiko für die reale Lebensraumtypenausstattung vor Ort vermindern. Die Maßnahmen werden in der Ausführung durch eine „ökologische Baubegleitung“ vor Ort im Benehmen mit den Naturschutzbehörden überwacht. Die Nebenflächen können durch standortgerechte Bepflanzung in den Lebensraum integriert werden. Bei einem Vergleich in Bezug auf die FFH-relevanten Beeinträchtigungen weist die Variante zwar insgesamt eine etwas kürzere Baulänge auf, der Verlust der wertgebenden Lebensräume EU-Code 9180 „Schlucht- und Hangmischwälder“ und 91EO „Erlen-Eschenreicher Auwald“ am Eierbach (Durchschneidung der Hangschluchtwälder) ist aber mit einem Direktverlust von 1.190 m² (davon 600 m² Versiegelung) etwas größer als bei der Planfeststellungstrasse mit 911 m² (davon 310 m² Versiegelung), dort sind im Querungsbereich die Lebensraumtypen zudem nicht signifikant ausgeprägt. Die Planfeststellungstrasse ist wegen der weniger schwerwiegenden Eingriffe in das FFH-Gebiet Nr. 8331-302: "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee-Südufer" etwas günstiger zu beurteilen als die Variante.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. kritisierten am Vergleich der beiden Trassen in Bezug auf die Eingriffserheblichkeit in das FFH-Gebiet, dass der Verlust an "wertgebenden Lebensräumen" bei der Variante geringer als bei der Planfeststellungstrasse sei. Sie führten an, dass die von der Planfeststellungstrasse zu überfahrenden Bäche in den Planunterlagen nicht vollständig vermerkt und die Schwere der Eingriffe in das Waldgefüge, vor allem hinsichtlich der zu querenden Feuchtbereiche, unzureichend dargestellt seien. Ferner wären zwei hochwertige Biotop (Kalktuffbildung mit entsprechender Moosvegetation, Wälder im östlichen Bereich der Trasse mit dem Potential zu Feuchtwäldern durch Versumpfungsareale) nicht aufgeführt worden. Es wäre auch nicht entscheidend, dass der Flächenverbrauch im FFH-Gebiet bei der Variante größer wäre als bei der gewählten südlichen Linie. Die nördlichen Querungsareale der Hangschluchtwälder entlang der zu überwindenden Gräben wären weniger wertvoll als die südlichen Querungsbereiche, da bei der nördlichen Variante nur eine kurze Oberlaufstrecke des Baches vom Unterlauf abgeschnitten würde. Zudem verläuft nördlich des Pflanzgartenweiher eine Forststraße. Daher sind in diesem Bereich nur wenige Bäume betroffen. Im Norden wäre nur Grünland, während man sich im Süden im geschlossenen Waldgefüge befände. Bewerte man die Eingriffe qualitativ, müsse die Variante im Vergleich daher günstiger abschneiden.

Trotz dieser Einwände werden unserer Einschätzung nach bei der Planfeststellungstrasse etwas geringere Beeinträchtigungen in FFH-relevante Lebensraumtypen verursacht. Im Bereich der einzigen direkten Inanspruchnahme von Flächen des FFH-Gebiets Nr. 8331-302: "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee-Südufer" kommt es bei der Planfeststellungstrasse bei Bau-km 3+850 nur zu einer Beeinträchtigung der prioritären Lebensraumtypen an einer stark forstwirtschaftlich überformten Stelle. Die übrigen betroffenen Bachschluchtwälder und die Kalktuffquellen liegen außerhalb des gemeldeten FFH-Gebiets. Dieser Sachverhalt wurde im Rahmen einer Ortseinsicht am 14.04.2007 von Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern nochmals bestätigt. Hinsichtlich der FFH-Verträglichkeit lassen sich diese Lebensräume jedoch nicht berücksichtigen, da insofern nur die amtlich gemeldete Abgrenzung maßgebend für die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ist. Das Er-

gebnis des Variantenvergleichs begründet sich v.a. auf der amtlich gemeldeten FFH-Gebietsabgrenzung.

Die Eingriffe in das Schutzgut Landschaftsbild sind im östlichen Abschnitt aufgrund der besseren Einbindungsmöglichkeiten bei der Planfeststellungstrasse geringer als bei der Variante, welche durch die herausgehobene Gradiente und durch längeren Verlauf im Offenland zu einer großen Fernwirkung und einer starken visuellen Beeinträchtigung des südlichen Ortsrandes bzw. Orts- u. Landschaftsbildes, insbesondere hinsichtlich der Sichtbeziehungen vom und zum Hohenpeißenberg führen würde. Auch müssten auf dem Damm für die Anschlussstelle und entlang der Straße Lärmschutzwände von 2 bis 3 m Höhe errichtet werden. Im westlichen (identischen) Abschnitt sind beide Trassen mit gleich starken Beeinträchtigungen verbunden (visuelle Beeinträchtigung im Bereich Schendrichgraben).

Hinsichtlich der Betroffenheit von gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (Arten des Anhangs IV FFH-RL, europäische Vogelarten) hat keine der beiden Alternativtrassen eindeutige Vorteile.

Obwohl die Planfeststellungstrasse mehr Waldverluste, eine größere Querungslänge und mehrere Gewässerquerungen nach sich zieht, ist die Situation für den Artenschutz nicht schlechter als bei der Variante, denn das siedlungsnaher Offenland ist sowohl für die Vogelwelt als auch für die Fledermäuse von hoher Bedeutung. Eine Querung wäre dort mit anderen, nicht geringer einzustufenden Beeinträchtigungen verbunden. Hinzu kommt bei der Variante die Querung einer intakten Streuwiese, die von hoher Bedeutung für Schmetterlingsarten nach Anhang IV der FFH-RL ist. Hier wären mit Direktverlusten und Kollisionsrisiken weitere Verbotstatbestände zu verzeichnen.

Streng geschützte Pflanzen- und Tierarten, die nicht gleichzeitig nach Anhang IV der FFH-RL oder gem. Art. 1 Vogelschutzrichtlinie geschützt sind, kommen im Untersuchungsraum nicht vor und sind deshalb für den Vergleich nicht relevant.

Insgesamt hat keine der beiden Alternativtrassen beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume eindeutige Vorteile. Die Planfeststellungstrasse führt zu erheblichen Eingriffen in naturschutzfachlich wertvolle Bereiche und insbesondere zu großen Waldverlusten, die allerdings ausgleichbar sind. Andererseits verursacht sie weniger schwerwiegende Eingriffe in das gemeldete FFH-Gebiet Nr. 8331-302: "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee-Südufer", da im Bereich der Querung bei Bau-km 3+850 die betroffenen prioritären Lebensraumtypen Schlucht- und Hangmischwälder (EU-Code 9180) und Erlen- Eschenreicher Auwald (EU-Code 91EO) nicht signifikant ausgeprägt sind und nicht die wertgebenden Strukturen und Arten zeigen. Im Hinblick auf die hohe Schutzwürdigkeit von FFH-Gebieten ist diesem Punkt ein besonderes Gewicht zuzumessen, so dass keine eindeutigen Vorteile der Variante (Wahltrasse 1/2) zu erkennen sind. Diese Situation bestätigt sich auch beim Gesichtspunkt der Betroffenheit von gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (Arten des Anhangs IV FFH-RL, europäische Vogelarten).

4.4.2.2.5 Land- und Forstwirtschaft

Die Planfeststellungstrasse nimmt bis zum BHS-Gelände, wie die bis dahin gleich verlaufende Variante, im Wesentlichen intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch. Bis zum Bauende durchschneidet die Trasse ein großes Waldgebiet der Bayerischen Forstverwaltung. Der Flächenbedarf für die Trasse selbst beläuft sich auf rund 21 ha. Hinzu kommen noch ca. 12,0 ha Ausgleichsfläche für Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich des Ausgleichs nach dem Bayerischen Waldgesetz. Das berechnete Ausgleichserfordernis für den naturschutzrechtlichen erforderlichen Ausgleich beträgt 11 ha.

Der Verlust von Waldflächen beträgt dabei 9,8 ha altholz- und strukturreiche Mischwälder.

Bei der Variante ist der Flächenverbrauch mit rund 18 ha zwar etwas geringer als bei der Planfeststellungstrasse, doch führt die Trassenvariante dafür zu erheblich größeren Durchschneidungen landwirtschaftlich wertvoller siedlungsnaher Freiflächen nördlich des BHS-Geländes. Dabei wäre ein landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb stark betroffen. Die durch die Planfeststellungstrasse bedingten Verluste größerer Waldflächen können durch hier im Planfeststellungsbeschluss festgelegte großflächige Neuaufforstungen ausgeglichen werden.

Das unterbrochene landwirtschaftliche Wegenetz kann bei beiden Trassen durch den Bau von Wirtschaftswegunter- bzw. -überführungen wieder hergestellt werden. Die Erschließung von abgeschnittenen Flurstücken erfolgt über Stichwege.

Für die Waldgebiete wird bei der Planfeststellungstrasse ein neues Forstwegenetz in Abstimmung mit dem Forstbetrieb Oberammergau, ehemals Bayerisches Forstamt Schongau, angelegt werden. Die von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. befürchtete Gefahr von Sturmschäden bei der den Wald durchschneidenden Planfeststellungstrasse kann weitgehend dadurch reduziert werden, dass Forstwege teilweise auf Wunsch der Forstverwaltung direkt an die Fahrbahn der neuen B 472 verlegt werden. Die Verkehrsfährdung durch eventuell auf die Straße fallende Bäume wird durch die entstehende breitere Schneise und durch gezielte Unterpflanzungen und Aufforstungen minimiert.

4.4.2.2.6 Sonstiges (Raumordnung, Siedlungsentwicklung, Kosten)

Die Planfeststellungstrasse entspricht unter Einhaltung der in der vorliegenden Planung bereits berücksichtigten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung (C.4.4.1). Zudem ist die Planfeststellungstrasse im derzeit gültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Hohenpeißenberg enthalten und damit Grundlage für die weitere Bauleitplanung der Gemeinde. Der Ort Hohenpeißenberg kann sich ausschließlich in Richtung Süden, Südosten entwickeln, weil nach Norden der Landesentwicklungsplan keine Bebauung über 800 m. ü. NN zulässt und im Westen die bauliche Entwicklung durch das Wasserschutzgebiet Hetten, das Schwarzlaichmoos sowie die Ausläufer des Moosgebietes zwischen Ortsteil Hetten und Kohlgraben (mooriger Untergrund) begrenzt ist. Die Planfeststellungstrasse ermöglicht weiterhin die Siedlungsentwicklung Richtung Süden, Südosten und schont die Wohngebiete von Hohenpeißenberg und ist aus ortsplannerischer Sicht günstiger als die Variante zu beurteilen.

Die Variante entspricht im östlichen Teil nicht den Erfordernissen der Raumordnung (siehe auch Punkt 3.3). Die Variante widerspricht dem derzeit gültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde. Sie verhindert die mögliche Siedlungsentwicklung der Gemeinde Hohenpeißenberg nach Süden und schneidet das im Flächennutzungsplan ausgewiesene Gewerbegebiet an. Die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionschutzverordnung werden im Bereich BHS – Unterbau überschritten mit der Folge, dass zum Schutz der Anwohner aufwendiger Lärmschutz mit großem Flächenverbrauch durchzuführen ist (siehe auch Pkt. 3.3. - Ergebnis der Landesplanerischen Beurteilung). Außerdem ist die in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung liegende Anschlussstelle Hohenpeißenberg – Ost nicht nur wegen der Lärmproblematik äußerst kritisch, sondern auch aufgrund der Dammlage und der notwendigen Lärmschutzwände nahezu nicht in das Ortsbild zu integrieren. Die von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. vorgeschlagene einfache Änderung des derzeit gültigen Flächennutzungsplanes halten wir für nicht umsetzbar, weil die Variante im östlichen Teil weder den Erfordernissen und Maßgaben der Raumordnung noch der möglichen und sinnvollen Siedlungsentwicklung der Gemeinde Hohenpeißenberg entspricht.

Die Gesamtkostenschätzung für die Planfeststellungstrasse beträgt ca. 22 Mio. €. Die Variante ist mit ca. 20 Mio. € geschätzten Kosten nur geringfügig besser zu beurteilen. Im Vergleich zur Planfeststellungstrasse ist die Variante mit 4,13 km Länge zwar um rund 1,1 km kürzer und der Rückbau der alten B 472 ist in geringerem Um-

fang erforderlich, jedoch sind aufgrund ihres ortsnäheren Verlaufs zu den reinen Baukosten (14,8 Mio. €) und Grunderwerbskosten (2,3 Mio. €) daneben noch zusätzliche kostenintensive bauliche Maßnahmen erforderlich. Diese zusätzlichen Baukosten würden insbesondere durch den Bau notwendiger Lärmschutzwände im Bereich der Anschlussstelle Ost und im Bereich des geplanten Baugebietes Unterbau (ca. 0,8 Mio. €), eines Bauwerkes zur Anbindung des Sportgeländes (ca. 0,6 Mio. €), den erforderlichen Umbau des Hauptsammlers zur Kläranlage (ca. 0,5 Mio. €), der Schaffung erforderlicher Parallelwege (ca. 0,7 Mio. €) und den erforderlichen Umbau der 110 KV-Hochspannungsfreileitung (ca. 0,4 Mio. €) entstehen.

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. hat diese Kostenschätzung in Zweifel gezogen. Sie hält für die von ihr bevorzugte nördliche Variante weder umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen noch ein zusätzliches Bauwerk zur Anbindung des Sportgeländes bei der Rigi-Alm für erforderlich, welche bei Mitbenutzung der Unterführung der Varianten-Anschlussstelle über eine ca. 300 m lange schmale Ortsstraße parallel südlich zur Variante anzuschließen wäre. Ebenso würden nach ihrer Ansicht die Kosten der aufwändigen, 75 m langen Eierbachbrücke, sowie die Kosten des Rückbaus der alten B 472, die bis zum östlichen Ortsrand von Hohenpeißenberg bei "Unterbau" zur Parallelführung des langsamen Verkehrs weitergenutzt werden könnte, und das Anlegen eines neuen Waldwegenetzes entfallen. Wir halten die vom Vorhabensträger gegenübergestellten geschätzten Gesamtkosten der Trassenvarianten zur Wirtschaftlichkeitsabschätzung für nachvollziehbar. Die Variante trennt das Sportgelände Rigi-Alm (Übungsfußballplatz, 5 Tennisplätze) vom Ort Hohenpeißenberg ab. Um dieser Trennung entgegen zu wirken, wären weitere bauliche Maßnahmen wie der Bau einer Über- oder Unterführung erforderlich. Bei einem Verzicht auf eine direkte Anbindung durch ein Bauwerk zwischen Unterbau und Rigi-Alm könnte das auf einem Hügel gelegene Sportgelände nur unter großem finanziellen Aufwand von einer Parallelstraße aus angebunden werden, da die Anbindung der möglichen Parallelstraße an die Anschlussstelle Hohenpeißenberg-Ost in dem vorzufindenden steilen Gelände zur Überwindung von ca. 20 m Höhenunterschied bei einer Steigung von ca. 15 % schwierig zu realisieren und verkehrstechnisch kaum lösbar wäre. Die entstehende Neigung müsste bei einer üblicherweise vorzusehenden Steigung von 5 bis 6% mit großen Dammschüttungen überwunden werden. Die Mitbenutzung der Anschlussstelle wäre zudem für Radfahrer und Fußgänger, die auch das Sportgelände besuchen, sehr umwegig und mit erheblichen Gefahren im Anschlussstellenbereich verbunden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit könnten zwar Wellstahldurchlässe unter der Anschlussstelle und zusätzliche Wege angelegt werden, doch würden diese erneut die Kosten erhöhen und auf Grund der Steigungsverhältnisse keine befriedigende Lösung darstellen.

Auch auf eine Brücke über den Eierbach könnte bei der nördlichen Variante nicht verzichtet werden und die erforderliche Spannweite würde sich ebenfalls mit ca. 60 m kaum ändern, da der Eierbach in diesem Bereich in einer tiefen, v-förmigen Schlucht verläuft. Hierfür wären Baukosten von etwa 1,8 Mio. € zu veranschlagen. Im Vergleich betragen die Baukosten bei der Brücke über den Eierbach im Zuge der gewählten Planfeststellungstrasse (BW 3/1) bei einer Stützweite von etwa 84 m etwa 2,2 Mio. €. Allerdings wäre noch bei der Variante zu berücksichtigen, dass im Bereich des Schendrichgrabens (östlich des Eierbaches) im Gegensatz zur Planfeststellungstrasse, bei der ein kostengünstiger Durchlass ausreicht, ein zusätzliches Brückenbauwerk mit einer Stützweite von etwa 20 m erforderlich wäre, um neben dem Schendrichgraben auch einen dort vorhandenen kreuzenden Wirtschaftsweg zu unterführen. Dieses Brückenbauwerk würde etwa 300.000 € Baukosten verursachen. Damit gleichen sich die Brückenbaukosten der beiden Trassen weitgehend aus.

Die entstehenden Mehrkosten (ca. 0,4 Mio. €) der Kreuzung der nördlichen Variante (Wahltrasse 1/2) mit der 110-kV-Freileitung wurden ebenfalls vom Vorhabensträger nachvollziehbar dargelegt. Sowohl die Planfeststellungstrasse als auch die Wahltrasse 1/2 kreuzen südöstlich des BHS-Geländes eine 110-kV-Freileitung der Lech-

Elektrizitätswerke (LEW). Im Gegensatz zur Planfeststellungstrasse würde die Wahltrasse 1/2 diese Freileitung zusätzlich östlich des Eierbachs kreuzen. Durch den schleifenden Schnitt der Wahltrasse mit der Freileitung müssten bis zu drei Gittermasten versetzt werden. Dies liegt daran, dass ein Mast in unmittelbarer Nähe der Trasse liegen würde. Nach den einschlägigen DIN/VDE-Vorschriften sind bestimmte Mindestabstände von den Leiterseilen zur Fahrbahnoberkante und zwischen den Gittermasten untereinander vorgeschrieben, die nicht unterschritten werden dürfen. Die Fahrbahn liegt an der Kreuzungsstelle in leichter Dammlage, da ein großer Höhenunterschied bis zur Anbindung an die bestehende B 472 überwunden werden muss. Zwar würde durch eine andere Trassierung (geringfügige Verschiebung der Variante nach Süden), wie es die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. im Verfahren vorgeschlagen hat, unter Beibehaltung der Streckencharakteristik der Planfeststellungstrasse (Mindestradius $R = 500$ m) der in Rede stehende Mast nicht tangiert. Allerdings bleibt die Problematik der Gittermasten auch bei dieser Variante bestehen (ein Gittermast liegt im Trassenbereich). Eine Versetzung von Masten bliebe auch bei der Variante notwendig. Außerdem wäre aufgrund der ungünstigen Geländeverhältnisse im Bereich des Teiches ein Damm von bis zu 4 m Höhe erforderlich, welcher zu einem größeren Eingriff in das FFH-Gebiet als die nur in geringer Dammlage verlaufende Planfeststellungstrasse führen würde.

Um den überörtlichen Verkehr vom langsamen Verkehr zu trennen und so eine leistungsfähigere und verkehrssichere Bundesstraße zu erhalten ist die Ausweisung einer Kraftfahrstraße von Peißenberg Ost bis Peiting Ost vorgesehen. Besonders in der Steigungsstrecke von Peißenberg nach Hohenpeißenberg ist dies sinnvoll. Durch die von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. vorgeschlagene Variante, die B 472 alt weitgehend beizubehalten, könnte entweder dieses Konzept gerade in der Steigungsstrecke nicht umgesetzt werden oder es müsste dann zusätzlich ein ebenfalls kostenverursachender Parallelweg für den langsamen Verkehr zwischen Peißenberg und Hohenpeißenberg angelegt werden. Das zu erneuernde Forstwegenetz ist bei der Variante zwar nur ca. ein Drittel so lang wie bei der Planfeststellungstrasse doch hat der Vorhabensträger auch diese Kostenersparnis in dem Kostenvergleich eingerechnet. Durch die Verlegung des Forstwegenetzes können auch mögliche Schadensersatzforderungen von Dritten gegen die Staatsforstverwaltung wegen eventuell durch die Waldschneise entstehender Sturmschäden minimiert werden. In der Kostenkalkulation ist dieser Umstand daher nicht derart gewichtig, dass sich die Beurteilung hinsichtlich der Kostenabschätzung deutlich ändern würde.

4.4.2.2.7 Gesamtbewertung der untersuchten Trassenvarianten

Unter Abwägung aller im Rahmen dieser Planfeststellungsentscheidung zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange kommen wir zu dem Ergebnis, dass der Planfeststellungstrasse trotz ihrer etwas ungünstigeren Auswirkungen auf Natur- und Landschaftsschutz, insbesondere der großen Eingriffe in Waldbereiche, der Vorzug vor der Variante zu geben ist. Die untersuchte Variante drängte sich aus folgenden Erwägungen heraus nicht als vorzugswürdig auf:

Mit der Planfeststellungstrasse lässt sich eine deutlich bessere Entlastung der gesamten Ortsdurchfahrt von Hohenpeißenberg im Gegensatz zur Variante erreichen. Östlich der Anschlussstelle Ost würde die Trasse der Variante weiterhin den Ort Hohenpeißenberg trennen. Die Planfeststellungstrasse bietet zudem deutliche Vorteile in Hinblick auf den Immissionsschutz der Anlieger, da die Planfeststellungstrasse einen Abstand von ca. 280 m zur Wohnbebauung einhält und keine Lärmschutzanlagen erforderlich macht. Wir messen dieser Entlastungswirkung wegen der bisher mit hohen Lärm-, Staub- und Abgasemissionen sowie erheblichen Behinderungen und Sicherheitsrisiken belasteten Anwohner der Bundesstraße 472 in Hohenpeißenberg besondere Bedeutung zu. Deutliche Vorteile bestehen auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes durch die Verlegung aus der sehr unfallträchtigen Gefällstrecke der B 472 alt im Bereich östlich von Unterbau, die

bei der Variante bestehen bliebe. Ferner werden die Belange der Raumordnung und der Bauleitplanung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung der Gemeinde Hohenpeißenberg wesentlich besser berücksichtigt als es bei der Variante der Fall ist. Die Planfeststellungstrasse ist auch aus landwirtschaftlicher Sicht zu bevorzugen, da sie keine Flächen von Vollerwerbsbetrieben durchschneidet.

Es wird nicht verkannt, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft bei der Planfeststellungstrasse etwas nachteiliger als bei der Variante sind. Auch die Belange der Forstwirtschaft könnten bei der Variante durch die weit geringeren Waldverluste und Durchschneidungen besser berücksichtigt werden. Die Beeinträchtigungen der Belange des Naturschutzes und der Forstwirtschaft sind aber nicht als derart gravierend anzusehen, dass sich die Variante geradezu aufdrängen müsste. Es ist daher nachvollziehbar, dass der Vorhabensträger der gewählten Lösung unter Berücksichtigung der Vorteile bei den anderen berührten Belangen den Vorrang eingeräumt hat. Die Eingriffe in Natur und Landschaft und Forst können durch Ausgleichsmaßnahmen und Wiederaufforstungen ausgeglichen werden. Den Kostenvorteil der Variante halten wir für zu gering, um noch entscheidungserheblich zu sein.

4.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, 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 jedoch die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus wieder und geben damit wertvolle 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 einer überregionalen Straße mit maßgebender Verbindungsfunktion. Wir verweisen hierzu auf die Darstellung der technischen Gestaltung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1).

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

4.4.3.1 Linienführung, Gradiente

Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb der Neubaustrecke keine Unstetigkeiten auftreten und somit eine ausgewogene Streckenqualität erreicht wird, die auch den im Westen (Verlegung bei Hohenbrand, Verlegung östlich Peiting, OU Peiting/Schongau) und Osten (OU Peißenberg, Umfahrung Obersöchering) anschließenden Teilstücken der B 472 entspricht.

Zwangspunkte für die Trassierung in Grund- und Aufriss waren im Wesentlichen:

- Anschluss an den Bestand der B 472 bei Hohenbrand
- Abstand der Anschlussstelle Hohenpeißenberg West zur Bebauung
- Verringerung des Eingriffs in Schendrichbruch
- Kohlgrabenbrücke
- Überführung der Bahnlinie Weilheim – Schongau
- Trassenabstand zu den BHS-Gebäuden
- Vermeidung von Eingriffen in die Hangbereiche des Kohlgrabens

- Überführung der Bahnlinie Weilheim – Schongau
- Wirtschaftswegeüberführung bei Bau-km 3+097,528 (BW 2/2)
- Eierbachbrücke
- Anschlussstelle Hohenpeißenberg Ost
- Anschluss an den Bestand der B 472 bei Hohenwart
- Schaffung von Überholmöglichkeiten

Ein unmittelbar betroffener Einwendungsführer hat sich mit der geplanten Linienführung im Bereich der Fl. Nr. 212/2, Gemarkung Hohenpeißenberg, nicht einverstanden erklärt und eine Verschiebung der Trasse zwischen Bau-km 2+600 und 3+400 um rd. 40 oder 50 m nach Süden gefordert, damit stattdessen Grundstücke der bayrischen Staatsforstverwaltung in Anspruch genommen werden könnten. Diese Verlegung lehnen wir wegen der bestehenden Zwangspunkte der Trassenführung in diesem Bereich ab. Insbesondere deswegen, weil das Gelände unmittelbar südlich des BHS-Geländes steil in Richtung des Kohlgrabens abfällt und der Boden in diesem Bereich aus losem Schüttmaterial besteht, welches den Vorhabensträger zu einem kostenintensiven, nicht vertretbaren Bodenaustausch zwingen würde. Außerdem würde dies dann zusätzliche Eingriffe in das nach Art. 13d BayNatSchG geschützte Biotop „Bachschluchtwald“ verursachen.

Ein weiterer Einwendungsführer hat eine Verlegung der Straße im Bereich der vom Bauvorhaben berührten Sportanlagen des BSG Golde e. V. nach Süden verlangt, um die dortige Sportanlage zu erhalten. Eine derartige Verlegung lehnen wir ab. Südlich an das Sportgelände der BSG Golde schließt ein steiler Hang aus Abraumaterial aus dem ehemaligen Bergwerk an. Dieser Hang ist äußerst labil und soll deswegen beim Straßenbau nicht angegriffen werden. Zudem befinden sich naturschutzfachlich bedeutsame Vorkommen von Hangschluchtwald mit großem Totholzanteil in diesem Bereich der unmittelbar an ein Teilstück des FFH-Gebiets Nr. 8331-302: "Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee-Südufer" heran reicht.

Der Vorhabensträger hat im Übrigen schon 1999 Teilflächen aus dem Flurstück 217 Gem. Hohenpeißenberg erworben. Die Sportanlage ist Teil dieser Fläche. Der Käufer tritt damit in den bestehenden Pachtvertrag ein. Dieser Pachtvertrag kann jeweils zum Quartal gekündigt werden. Die Flächen sind dann vom Pächter ersatzlos in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. (siehe unten C.4.5.2.6 zum Einwender 1006)

4.4.3.2 Querschnitt

Für die B 472 ist aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung eine Fahrbahnbreite von 7,50 m und jeweils 1,50 m breite Bankette vorgesehen. Zur Entflechtung des schnellen und des langsamen Verkehrs und damit zur Verbesserung der Sicherheit sowie der Qualität des Verkehrsablaufes wurde in der Steigungsstrecke von der Anschlussstelle Peißenberg West (OU Peißenberg) bis 200 m westlich der Anschlussstelle Hohenpeißenberg Ost ein Zusatzfahrstreifen in Bergrichtung angeordnet, so dass sich hier eine Fahrbahnbreite von 11,50 m ergibt.

4.4.3.3 Anschlussstellen, Einmündungen

Die neue B 472 löst verschiedene Änderungen im Wegenetz aus. Die festgestellte Planung sieht folgende Maßnahmen vor:

Von der bestehenden Bundesstraße B 472, die im Zuge dieses Verfahrens im Bereich Füssener Straße zur Kreisstraße WM 22 abgestuft wird, gelangt man über einen Zubringerast auf Höhe des Anwesens Füssener Straße 32 zur Anschlussstelle Hohenpeißenberg West (Bau-km 0+880). Über vier einbahnig befahrbare Zufahrts- bzw. Abfahrtsrampen (sog. Holländer-Rampen) wird die Verknüpfung mit der neuen B 472 hergestellt. Über das dafür nötige Brückenbauwerk werden gleichzeitig die Anwesen im Bereich Winterleiten erschlossen, deren bisherige Zufahrt zur alten B 472 rückgebaut wird. Der im Zuge der Verlegung Hohenbrand südlich der Bundes-

straße angelegte öffentliche Feld- und Waldweg wird zurück gebaut und dient in einem Teilabschnitt als Zufahrt zum Regenrückhaltebecken bei Bau-km 0+550. Der Kohlgrabenweg Richtung Winterleiten wird durch die Trasse der neuen Bundesstraße B 472 unterbrochen. Mit einem Unterführungsbauwerk bei Bau-km 1+600 wird das Wegenetz in diesem Bereich wieder verbunden und die neue B 472 höhenfrei gekreuzt. Die neue B 472 kreuzt bei Bau-km 2+340 höhenfrei die Trasse der Bahnlinie Weilheim – Schongau. Dazu wird für die Bahn eine Dreifeldbrücke gebaut, die die B 472 (neu) überspannt. In die Bahnlinie Weilheim – Schongau wird bei Bau-km 3+100 ein Brückenbauwerk eingeschoben, das die neue B 472 überspannt. Zusammen mit diesem Bauwerk wird eine Brücke für den öffentlichen Feld- und Waldweg errichtet, der die Erschließung des großen Waldgebietes südlich von Hohenpeißenberg (Bereich Schendrich) sicherstellt. Die bisherige Zufahrt zu diesem Waldgebiet südlich des Bauhofes wird geschlossen und zurück gebaut. Die bestehende Bundesstraße wird höhenfrei, das heißt mittels eines Brückenbauwerks an die neue Bundesstraße B 472 angeschlossen. Nördlich der neuen Trasse der Bundesstraße werden dafür zwei einbahnig befahrbare Zufahrtsrampen errichtet. Auf der Südseite werden Ein- und Ausfädelungsspuren angelegt. Die bestehende B 472 wird vom Beginn des Zubringerastes bis nahe der Hohenwarter-Kurve ausgebaut und renaturiert. Für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr sowie für Radfahrer entsteht neben der neuen Bundesstraße ein neuer öffentlicher Feld- und Waldweg (ÖFW) der dann in den bereits im Zuge des Baues der OU Peißenberg zum öffentlichen Feld- und Waldweg zurück gebauten, ehemaligen B 472 (Bereich Hohenwarter-Kurve) mündet.

4.4.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz

Von einer Vielzahl von Verkehrsbeteiligten wurde gefordert, auf die vom Vorhabensträger geplante Auffassung der höhengleichen Abfahrt "Hohenbrand" in Richtung "Moorhof" („Moorhofweg“, BW-Verz.Nr. 1.2.1, Bau-km 0+000 - Bau-km 0+300) zu verzichten und weiterhin eine unmittelbare Erschließung der Ortschaft Hohenbrand, insbesondere des dortigen Gewerbegebietes „ehem. Torfwerk“ über die B 472 zu ermöglichen. Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden. Dies würde dem Gesamtkonzept der B 472 mit einem weitgehenden höhenfreien Aus- oder Umbau aller Anschlussstellen (Schongau West, Peiting West, Peiting Süd, Peiting Ost, Hohenpeißenberg West und Ost, Peißenberg Süd (St 2058), Peißenberg Wörth (WM 15), Peißenberg Ost) und einer damit bewirkten Erhöhung der Verkehrssicherheit widersprechen. Eine Unterbrechung der höhenfreien Straßencharakteristik der B472 zwischen den Anschlussstellen Peiting Ost und Hohenpeißenberg West durch eine höhengleiche Einmündung würde künftig ein erhebliches Verkehrssicherheitsrisiko darstellen, da der Verkehrsteilnehmer auf der freien Strecke nicht mit einer höhengleichen Zu- oder Abfahrt rechnet. Die Zufahrt von Westen ist ohne große Umwege über die Anschlussstelle Peiting Ost sowie von Osten über die Anschlussstelle Hohenpeißenberg West zur Anbindung der Ortschaft Hohenbrand an das übergeordnete Straßennetz gewährleistet. Eine durch den Vorhabensträger an der Einmündung Hohenbrand am 30.06.2004 durchgeführte Knotenpunktzählung belegt diese Ansicht. Zwischen 7-9 Uhr sowie von 16-18 Uhr wurden insgesamt nur 9 Fahrzeuge, die in Richtung Peiting, und 37 Fahrzeuge, die in Richtung Hohenpeißenberg auf die B 472 einbogen, erfasst. Von der B 472 aus Richtung Peiting bogen 13 und aus Richtung Hohenpeißenberg 40 Fahrzeuge nach Hohenbrand ab. Es darf ferner festgestellt werden, dass kein Anlieger Anspruch auf den unveränderten Fortbestand günstiger öffentlicher Verkehrsanbindungen und Vermeidung von Umwegen hat.

Wir halten auch die Befahrbarkeit der Anbindung der Verbindungsstraße „Abfahrt Hohenbrand bis Anschluss Peiting-Ost“ an das übergeordnete Straßennetz im Bereich des Anschlusses Peiting-Ost für Schwerlastfahrzeuge für gegeben. Der Vorhabensträger hat anhand einer Überprüfung von Schleppkurven für einen Lastzug (18 m Länge) nachgewiesen, dass ein Lastzug mit kontinuierlicher Fahrweise von der Verbindungsstraße unter Mitbenutzung der Gegenfahrbahn der genannten Verbindungsstraße im Einmündungsbereich sowohl aus- als auch einfahren kann. Die Mit-

benutzung des Gegenfahrstreifens der Verbindungsstraße kann hier in Kauf genommen werden, da nur eine geringe Verkehrsbelastung auf der Verbindungsstraße zu erwarten ist. Darüber hinaus wäre eine Verbreiterung der Einmündung ohne zusätzlichen Grunderwerb möglich, falls sich künftig eine Notwendigkeit dafür ergeben sollte.

Mit der vorgesehenen Schließung der Abfahrt Hohenbrand wird die ehemalige Bundesstraße zur Gemeindestraße abgestuft und als Zu-/Abfahrt nach/von Hohenbrand über die Anschlussstelle Peiting Ost sowie von Osten über die Anschlussstelle Hohenpeißenberg West benutzt. Eine erhöhte Unfallgefahr auf der künftigen Gemeindestraße ist nicht erkennbar. Vor der Verlegung der B 472 im Bereich Hohenbrand nach Süden im Jahre 2002 gab es auf der damaligen Bundesstraße östlich von Hohenbrand aufgrund der kurvigen Linienführung mit leichtem Gefälle/Steigung häufig Unfälle. Der Vorhabensträger hat nachgewiesen, dass es seit der Verlegung der B 472 in diesem Bereich nahezu keine Unfälle mehr gab. Die damalige Unfallsituation wird sich trotz der unveränderten Trassenführung auf der künftigen Gemeindestraße auch nicht mehr einstellen, da die Verkehrsbelastung und das Geschwindigkeitsniveau auf diesem künftig knapp 900 m kurzen Straßenabschnitt zukünftig erheblich geringer sein werden.

Die Forderung des Marktes Peiting und der Gemeinde Hohenpeißenberg, den bestehenden Geh- und Radweg entlang der B 472 zwischen Peißenberg und Hohenpeißenberg im Bereich Kleinkreuth weiter zu erhalten und nicht zum Zwecke der Aufforstung zurückzubauen (BW-Verz. Nr. 1.2.4, Bau-km 4+800 - Bau-km 5+350), weisen wir ebenfalls zurück. In Übereinstimmung mit der fachlichen Beurteilung durch das Forstamt Schongau würde der Erhalt des Geh- und Radweges dazu führen, dass durch den parallel zur Bundesstraße, bis zum Anschluss Hohenpeißenberg Ost, verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg zu viele versiegelte Verkehrswege, nämlich die B 472 neu, den öffentlichen Feld- und Waldweg, B 472 alt nebeneinander existieren würden. Der Erhalt ist für den Geh- und Radverkehr auch nicht zwingend erforderlich. Der Geh- und Radverkehr kann den öffentlichen Feld- und Waldweg gefahrlos mitbenutzen, da dort nur wenige Fahrzeuge unterwegs sind, die die Kraftfahrtstraße nicht benutzen dürfen. Insofern kann die vorhandene Bundesstraße (inkl. Geh- und Radweg) zurück gebaut werden. Zwei annähernd parallel verlaufende Verkehrswege für den Geh- und Radverkehr sind nicht notwendig.

Die Forderung des Marktes Peiting und der Gemeinde Hohenpeißenberg, den auf dem Gemeindegebiet von Peiting liegenden Verbindungsweg zum dortigen Regenrückhaltebecken RRB 1 (BW-Verz.Nr. 3.53, Bau-km 0+560) bituminös zu befestigen und bis zur AS Hohenpeißenberg West bei Bau-km 0+881,06 zur Verbindung mit dem Wegenetz in Hohenpeißenberg - Hohenbrand weiterzuführen, können wir dem Vorhabensträger nicht auferlegen. Der Weg ist als Verbindungsweg zur Erschließung und Unterhaltung des Regenrückhaltebeckens RRB Nr. 1 geplant und wird somit nur durch den Vorhabensträger befahren. Eine Asphaltierung ist deswegen nicht erforderlich. Die Neigung des Weges wird nicht größer sein, als die des, zurzeit als Provisorium angelegten, nicht asphaltierten Weges. Der Winterdienst ist unserer Einschätzung nach auch mit dem geplanten Wegenetz ohne Probleme möglich. Ein zusätzlicher Weg würde stark in den Vorgartenbereich des Anwesens Hohenbrand Nr. 29 eingreifen. Diese zusätzliche Flächeninanspruchnahme wäre aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt. Der erforderliche Grunderwerb könnte im Zuge der Baumaßnahme durch den Vorhabensträger allenfalls unter Zustimmung des Grundeigentümers auf Kosten der Gemeinde Hohenpeißenberg und des Marktes Peiting erfolgen.

Der Forderung des Deutschen Alpenvereins nach einem neuen Durchlass bei Bau-km 1+300 für die Möglichkeit der Querung mit einer Langlaufloipe im Winter lehnen wir ab. Ein neuer Durchlass für die Langläufer ist dort nicht erforderlich, weil eine Langlaufloipe durch die Winterleitenunterführung (Bau-km 1+600) geführt werden. Das Gelände im Bereich des Regenrückhaltebeckens Nr. 2 ist für eine Langlaufloipe hinsichtlich der Steigungsverhältnisse durchaus geeignet. In der Unterführung ist

auch ausreichend Platz für ein Loipenspurgerät. Die Lage der Winterleitenunterführung ist für die Wirtschaftswegeführung westlich und östlich der Trasse an dieser Stelle sehr günstig. Bei Verschiebung der Unterführung nach Norden würde sonst ein Umweg für die ost-west-orientierte Wirtschaftswegverbindung entstehen. Der Vorhabensträger hat inzwischen in einem Gespräch mit Vertretern des Alpenvereins nochmals die tatsächliche Lage der Straße im Einschnitt (mit Seitenwällen) erklärt. Die Forderung nach dem Durchlass wurde danach vom Deutschen Alpenverein nicht mehr aufrechterhalten. Die Winterleitenunterführung kann für die Loipe mitgenutzt werden. Dazu wird ein einseitiger Gehweg in der Winterleitenunterführung vorgesehen. Der AV Hohenpeißenberg ist damit einverstanden.

4.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

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

Der Bau der Ortsumfahrung von Hohenpeißenberg entlastet die Anwohner im Ortskern von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

4.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

4.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung, da sie bei den gegebenen Randbedingungen, den bautechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten und den betroffenen Belangen die zweckmäßigste Linienführung darstellt.

4.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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 für die Planfeststellung verbindlich.

4.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Maßgeblich für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Der vom Vorhabensträger beauftragte Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak ermittelte für die B 472 Ortsumfahrung zuerst die Verkehrsmenge für das Prognosejahr 2010. Für das Prognosejahr 2020 wurde eine weitere Steigerung der Verkehrszahlen um jährlich 1,35%, also um insgesamt nochmals 11,1% angenommen. Für den Bereich zwischen den Anschlussstellen Hohenpeißenberg Ost und Hohenpeißenberg West ergibt sich damit im Jahr 2020 eine Verkehrsmenge von insgesamt 11.100 Kfz/Tag. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei 8% am Tag und 10% in der Nacht. Im weiteren Verlauf der B 472 steigt der tägliche Verkehr nach der Anschlussstelle Hohenpeißenberg West auf 14.000 Kfz/Tag. Diese Ermittlung beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

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

4.4.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. 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. Beim planfestgestellten Vorhaben handelt es sich um einen Straßenneubau.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen, die auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz am Straßen – RLS-90 erfolgten, sind in der Unterlage Nr. 11.1 und in den Lageplänen zur schalltechnischen Berechnung (Unterlage Nr. 11.2 Blatt 1, 2 und 3) dargestellt.

Die Baumaßnahme führt im innerörtlichen und ortsnahen Bereich zu einer deutlichen Reduzierung der Immissionsbelastungen und damit zu einer weitgehenden Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldverhältnisse. Die Gesamtverkehrsleistung innerhalb des bebauten Bereiches von Hohenpeißenberg geht gegenüber dem sog. "Prognose-Nullfall" (d.h. keine Umfahrung würde gebaut) um 72 % zurück, wodurch die Lärmimmissionen in der Ortsdurchfahrt überdurchschnittlich abnehmen.

Auf der alten B 472 wird der Verkehr um 72% entlastet. Somit verbleiben im Jahr 2020 noch 3.100 Kfz/Tag bzw. 3.300 Kfz/Tag im Bereich der Anschlussstelle Hohenpeißenberg West. Diese teilen sich zu jeweils 1.550 Kfz/Tag auf den Aus- bzw. Zufahrtsrampen in bzw. aus Richtung Peiting und jeweils 100 Kfz/Tag in bzw. aus Richtung Peißenberg auf.

Die Lärmbelästigung der Anlieger vor allem am Bschorrwald, an der Hauptstraße und an der Füssener Straße nimmt durch die Abnahme der Verkehrsbelastung und durch die starke Abnahme der Güterverkehrs wesentlich ab. Nachts wird der Rückgang der Verkehrsbelästigung noch deutlicher ausfallen, da der Durchgangsverkehr Hohenpeißenberg umfährt.

Zusammenfassend führt der Bau der Ortsumfahrung im innerörtlichen Bereich zu einer prognostizierten Verkehrsentlastung von im Mittel 60 %. Dies entspricht einer Lärmreduzierung von etwa 4 dB(A).

Im näheren Bereich der neuen Umgehungsstraße wird sich dagegen der Schallpegel gegenüber dem derzeitigen Zustand – ohne Umgehungsstraße – erhöhen und zu einer Lärmbeeinträchtigung von Einzelanwesen und der zusammenhängenden Bebauung im Süden und Westen von Hohenpeißenberg führen. Insgesamt wurden im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen acht Immissionsorte untersucht. Danach werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV aber nur an dem Immissionsort „Hohenbrand 28“ nachts im Obergeschoss (1. und 2. Stockwerk) leicht überschritten, bei den übrigen Anwesen eingehalten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die Richtigkeit der Ergebnisse der Lärmberechnung bestätigt. Lärmvorsorgemaßnahmen werden durch das planfestgestellte Bauvorhaben daher nur für das Anwesen „Hohenbrand 28“ ausgelöst.

Der Vorhabensträger hat als erste Lärmvorsorgemaßnahme in seiner Planung die Verwendung einer lärmmindernden Straßenoberfläche nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/91 vom 25.04.1991 vorgesehen, mit der zumindest außerhalb der Ortsdurchfahrt eine Lärminderung von minus 2 dB(A) erreicht wird.

Den betroffenen Grundstückseigentümern am IO „Hohenbrand 28“ (siehe Unterlage 11) haben wir dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) zuerkannt. Da lediglich an einem einzigen Immissionsort und dort nur im Obergeschoss die Nachtgrenzwerte leicht überschritten werden und aus diesem Grund auch keine Außenwohnbereiche geschützt werden müssen, halten wir die Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen über die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages hinaus auch aufgrund des offensichtlichen Missverhältnisses zwischen den Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes bzw. zwischen Kosten und Nutzen (vgl. Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR) nach § 41 Abs. 2 BImSchG für nicht vertretbar. 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. Das berechtigte Anwesen ist in Auflage A.3.4.3 dieses Beschlusses und in den Unterlagen 11.1 und 11.2 aufgeführt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer wird dann die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept aus 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 Landesamt für Umweltschutz überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht. Einwendungen von Privatbetroffenen gegen den vorgesehenen Lärmschutz wurden im laufenden Verfahren ebenfalls nicht erhoben.

Es besteht daher aus Gründen des Lärmschutzes auch kein Anspruch, dass die zwischen der Anschlussstelle Hohenpeißenberg-West und Bau-km 1 + 300 geplanten Seitenablagerungswälle in Richtung Klausenstraße zwingend mit einer Höhe von fünf Metern auszubilden sind, wie es die Gemeinde Hohenpeißenberg gefordert hatte. Der Vorhabensträger hat aber eine freiwillige Erhöhung über die geplanten 3 m hinaus wegen der reichlich vorhandenen Überschussmassen zugesagt, sofern die Gemeinde Hohenpeißenberg den zusätzlichen Grunderwerb auf eigene Kosten durchführt und die Auswirkungen auf das Landschaftsbild zuvor geprüft worden sind.

Es ist aus unserer Sicht nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger für die betroffenen Waldbereiche, die zu Erholung genutzt werden, keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat, weil die zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen heranzuziehende 16. BImSchV für diese Flächen keine einzuhaltenden Grenzwerte als schutzbedürftige Gebiete 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 den Wald zur Erholung aufsucht, ist nicht dermaßen bestimmt genug, um unter den Begriff „Nachbarschaft“ zu fallen. Es ist zudem nicht davon auszugehen, dass die Nutzung des Waldes zum Zwecke der Erholung deswegen unmöglich gemacht wird.

4.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02), verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

Es ist nach einer Abschätzung nach dem MLuS-02 nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 22. BImSchV sowie der 23. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme diese Bewertung bestätigt.

4.4.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage kann nach BBodSchG zugelassen werden.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

4.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

4.4.5.1 Verbote/Öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese Belange werden konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 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 Interessen-

ausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

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

4.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einflussbereich des Straßenbauvorhabens liegt das gemeldete FFH-Gebiet DE 8331-302 „Ammer vom Alpenrand bis Polling und Ammersee - Südufer“, das auf kurzer Länge von der Trasse gequert wird. Außerhalb des Trassenbereichs liegt das FFH-Gebiet DE 8131-301 „Moorkette von Peiting bis Wessobrunn“. Die unter C 3 durchgeführte Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG auf der Grundlage der Unterlage 17 und den Stellungnahmen der Fachbehörden hat ergeben, dass eine erhebliche Beeinträchtigung dieses Gebiets durch das Vorhaben nicht zu befürchten ist. Eine Entscheidung nach Art. 49 a Abs. 2 BayNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Mit der Verlegung des Forstweges BWV-Nr. 1.1.11 wird das LSG „Ammertal“ zwischen Bau-km 2+650 und 2+940 am nördlichen Rand gequert. Der Straßenneubau selbst berührt das LSG nicht.

Nach der Schutzverordnung dieses Landschaftsschutzgebiets sind Veränderungen verboten, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten. Von diesem Veränderungsverbot wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gem. Art. 49 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls erteilt. Die Voraussetzungen des Art. 49 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens (s.o. C. 4.3) unter Berücksichtigung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope wird aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls und mangels Alternativen nach Art. 13 d Abs. 2 BayNatSchG eine Ausnahme vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG zugelassen. Gleiches gilt für die Beseitigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen und -gebüsch im Sinne von Art. 13e Abs. 1 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 Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG die Möglichkeit geschaffen worden, auch vom Verbot des Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG ebenso wie vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG eine Ausnahme zu erteilen. Auf die Befreiung nach Art. 49 Abs. 1 BayNatSchG muss demzufolge nicht mehr zurückgegriffen werden. Eine gesonderte Ausnahmeerteilung nach Art. 13 d und Art. 13 e BayNatSchG ist neben diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erforderlich.

4.4.5.1.2 Artenschutz

Die Verbote des Artenschutzes nach § 42 Abs. 1 BNatSchG stehen dem Bau der B 472 Umfahrung Hohenpeißenberg nicht entgegen, weil für die betroffenen Arten Befreiungen von den Verboten gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG erteilt werden. Aufgrund der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG kann hierüber im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden.

4.4.5.1.2.1 Befreiungen werden für folgende Arten ausgesprochen:

Arten des Anhangs IV der FFH-RL:

Säugetiere:

- Braunes Langohr (*Plecotus auritus*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)
- Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*)

Reptilien:

- Zauneidechse (*Lacerta agilis*)

Amphibien:

- Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)
- Kammolch (*Triturus cristatus*)

Insekten:

- Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaukopsyche nausithous*)

Europäische Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie:

- Amsel (*Turdus merula*)
- Bachstelze (*Motacilla alba*)
- Blaumeise (*Parus caeruleus*)
- Buchfink (*Fringilla coelebs*)
- Buntspecht (*Dendrocopos major*)
- Eichelhäher (*Garrulus glandarius*)
- Elster (*Pica pica*)
- Feldschwirl (*Locustella naevia*)
- Feldsperling (*Passer montanus*)
- Fichtenkreuzschnabel (*Loxia curvirostra*)
- Fitis (*Phylloscopus trochilus*)
- Gartenbaumläufer (*Certhia brachydactyla*)
- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*)
- Gebirgsstelze (*Motacilla cinerea*)
- Gimpel, Dompfaff (*Pyrrhula pyrrhula*)
- Girlitz (*Serinus serinus*)
- Goldammer (*Emberiza citrinella*)
- Graureiher (*Ardea cinerea*)
- Grauschnäpper (*Muscicapa striata*)
- Grauspecht (*Picus canus*)
- Grünfink (*Carduelis chloris*)
- Grünspecht (*Picus viridis*)
- Habicht (*Accipiter gentilis*)
- Haubenmeise (*Parus cristatus*)
- Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*)

- Haussperling (*Passer domesticus*)
- Heckenbraunelle (*Prunella modularis*)
- Hohltaube (*Columba oenas*)
- Kernbeißer (*Coccothraustes coccothraustes*)
- Kleiber (*Sitta europaea*)
- Kohlmeise (*Parus major*)
- Kuckuck (*Cuculus canorus*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Misteldrossel (*Turdus miscivorus*)
- Mittelspecht (*Dendrocopos medius*)
- Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*)
- Neuntöter (*Lanius collurio*)
- Raufußkauz (*Aegolius funereus*)
- Ringeltaube (*Columba palumbus*)
- Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*)
- Rotmilan (*Milvus milvus*)
- Saatkrähe (*Corvus frugilegus*)
- Schwanzmeise (*Aegithalos caudatus*)
- Schwarzmilan (*Milvus migrans*)
- Schwarzspecht (*Dryocopus martius*)
- Singdrossel (*Turdus philomelos*)
- Sommergoldhähnchen (*Regulus ignicapillus*)
- Sperber (*Accipiter nisus*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Stieglitz (*Carduelis carduelis*)
- Sumpfmeise (*Parus palustris*)
- Stockente (*Anas platyrhynchos*)
- Sumpfrohrsänger (*Acrocephalus palustris*)
- Tannenmeise (*Parus ater*)
- Teichrohrsänger (*Acrocephalus scirpaceus*)
- Türkentaube (*Streptopelia decaocto*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Wacholderdrossel (*Turdus pilaris*)
- Waldbaumläufer (*Certhia familiaris*)
- Waldkauz (*Strix aluco*)
- Wasseramsel (*Cinclus cinclus*)
- Wintergoldhähnchen (*Regulus regulus*)
- Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*)
- Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*)

4.4.5.1.2.2 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

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-RL
- Europäische Vogelarten; dazu zählen alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL,
- 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-RL,
- 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-RL,
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Zu den europäischen Vogelarten gehören nach Art. 1 der V-RL 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-RL,
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Ausnahme/Befreiung

§ 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG enthält eine Legalausnahme von den Verboten des § 42 BNatSchG. Die Verbote gelten danach u. a. nicht für den Fall, dass die Handlungen bei der Ausführung eines nach § 19 BNatSchG zugelassenen Eingriffs vorgenommen werden, soweit hierbei Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Kommt die Legalausnahme zur Anwendung, findet die weitere Prüfung des Artenschutzes im Rahmen der Eingriffsregelung des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. des Art. 6a Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayNatSchG i. V. m. § 19 Abs. 4 BNatSchG statt.

§ 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG ist allerdings im Hinblick auf Arten, die unter das Schutzregime der FFH-RL oder der V-RL fallen, nicht anzuwenden. Denn der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, Slg. 2006 I-00053) 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 (a.a.O., Rn. 57 – 62). Der EuGH stellte bereits in seinem Urteil vom 20. Oktober 2005 (Rs. C-6/04, Slg. 2005 Seite I-09017, 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 sei. 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 (a.a.O.) 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 gilt daher, dass dort, wo das nationale Artenschutzrecht in Konflikt mit dem europäischen Recht kommen kann, das europäische Recht Anwendungsvorrang genießt. Für die Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie für die europäischen 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, müssen artenschutzrechtliche Befreiungen gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG geprüft werden. 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.

4.4.5.1.2.3 Prüfmethodik

Die „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (Unterlage 18 der festgestellten Planunterlagen) enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders, bzw. streng geschützten Arten. Für jede nachgewiesene streng geschützte Art, Art des Anhangs IV der FFH-RL und Vogelart wurden die möglichen Projektwirkungen und die Verbotstatbestände nach § 42 BNatSchG geprüft. Die weit verbreiteten, häufigen Vogelarten wurden dazu in ökologische Gruppen eingeteilt und die Abschätzung der Vorhabensfolgen auf dieser Ebene durchgeführt. Diese Vorgehensweise halten wir für rechtlich zulässig und ausreichend. Sie stellt sicher, dass keine Art übersehen wird und erlaubt die Feststellung der Befreiungsvoraussetzungen auch hinsichtlich der populationsökologischen Folgen der Straßenbaumaßnahme. Der spezielle Artenschutz ist zwar grundsätzlich auf Einzelartenniveau zu prüfen. Auch sind die Verbotstatbestände vielfach auf Individuen bezogen. Der Aufwand für die Ermittlung der relevanten Arten kann jedoch - angepasst an die naturschutzfachliche Bedeutung der jeweiligen Art und an die nationale Verantwortung für diese Art - beschränkt werden. Je seltener und gefährdeter eine Art ist, je spezieller die Habitatbindung und je geringer das Ausweichvermögen der Art ist, desto stärker ist das Untersuchungs- und Prüfprogramm zu verdichten. Danach genügt bei weit verbreiteten, häufigen Arten, die keine spezifischen Lebensraumansprüche und ein gutes Ausweichvermögen besitzen, eine zusammenfassende, pauschalere Prüfung z. B. auf der Ebene "ökologischer Gilden" (vgl. "Vorläufige Hinweise zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)", MS der Obersten Baubehörde im BayStMI vom 27.10.2006, IID2-4022.2-001/05, Anlage, S. 5/6). Dem entsprechend enthält die Unterlage 18 im Sinne einer "worst-case-Betrachtung" für die weit verbreiteten Vogelarten eine gruppenweise Prüfung, wobei die Gruppen nach ihren bevorzugten Lebensräumen bzw. ihrem Brutverhalten gebildet wurden (Lebensraumkomplex Wälder und Waldrand, Gehölze mit Wechselbeziehungen zum Offenland, strukturreiches Offenland und Siedlung, Gewässer und Feuchtbereiche). Soweit für einzelne Gruppen die Verletzung von Verbotstatbeständen nicht ausgeschlossen werden kann, werden die Befreiungsvoraussetzungen für die betroffenen Arten gruppenweise geprüft und bewertet. Die Befreiungen werden für alle im Einflussbereich der Ortsumfahrung Hohenpeißenberg möglicherweise vorkommenden Arten der jeweiligen Gruppe ausgesprochen, soweit für sie die Verletzung von Verbotstatbeständen nicht ausgeschlossen werden kann. Für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Brutvogelarten Schwarzspecht (*Dryocopus martius*), Hohltaube (*Columba oenas*), Raufußkauz (*Aegolius funereus*), Rotmilan (*Milvus milvus*), Schwarzmilan (*Milvus migrans*), Habicht (*Accipiter gentilis*), Neuntöter (*Lanius collurio*), und Wasseramsel (*Cinclus cinclus*) wurden die Befreiungsvoraussetzungen - entsprechend ihrer naturschutzfachlich höheren Bedeutung oder möglichen stärkeren Auswirkungen des Vorhabens - einzeln geprüft. Dies halten wir für sachgerecht. Die sehr aufwändige Kartierung aller vorhandener Arten kann allenfalls zu dem Ergebnis führen, dass einige Arten, deren Betroffenheit bei der gruppenweisen Prüfung unterstellt wurde, tatsächlich nicht betroffen sind - eine Befreiung also gar nicht erforderlich gewesen wäre. Der dafür erforderliche Aufwand steht u. E. in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem erzielbaren Erkenntnisgewinn.

Bei den Fledermäusen wurde zur Abschätzung des potenziellen Artenspektrums und der möglichen Raumnutzung auf einen deutlich größeren Umgriff als den des Untersuchungsgebiets in Unterlage 18 Anlage 4 zurück gegriffen.

Bei der Ermittlung der Wirkungen des Vorhabens wurden insbesondere folgende Wirkfaktoren berücksichtigt: Flächeninanspruchnahmen, Zerschneidungseffekte, lokalklimatische Wirkungen, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe. Der Prüfung hinsichtlich der potentiellen Betroffenheiten der Verbotstatbestände liegt eine individu- enbezogene Betrachtungsweise zugrunde. Dabei werden die vorgesehenen Schutz-, Vermeidung- und Minimierungsmaßnahmen berücksichtigt. Für die Arten, bei denen durch das Vorhaben artenschutzrechtliche Verbote tatsächlich oder mit im Sinne einer "worst-case-Betrachtung" ausreichender Wahrscheinlichkeit verletzt werden, wird dargelegt, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Befreiung gegeben sind. Dabei wird zunächst geprüft, ob überwiegende Gründe des Gemein- wohls eine Befreiung rechtfertigen. Im Anschluss daran wird geprüft, ob die Art. 12, 13, 16 der FFH-RL oder die Art. 5 bis 7 und 9 V-RL entgegenstehen.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Artenschutzrechtliche Beitrag als Grundlage für die Prüfung des speziellen Artenschutzrechts nach §§ 42 f und § 62 BNatSchG ge- eignet ist.

4.4.5.1.2.4 Prüfung der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG

Die Darstellung der Prüfergebnisse im Hinblick auf die Verwirklichung von Verbots- tatbeständen und die Auswirkungen der B 472 Umfahrung Hohenpeissenberg auf den Erhaltungszustand der einzelnen Arten ist in der Unterlage 18 (Kapitel 2.3 und 2.4) enthalten. Darauf wird verwiesen. In der artenschutzrechtlichen Prüfung wird vorsorglich davon ausgegangen, dass die Tötung von Individuen geschützter Arten bei Kollisionen mit Fahrzeugen während des Betriebs der Straße unter weiter Ausle- gung der einschlägigen Vorschriften als Erfüllung der Verbote gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bzw. der entsprechenden Verbote des Art. 12 Abs. 1 a FFH-RL und Art. 5 a V-RL einzustufen ist (vgl. Unterlage 12.3).

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 Anwendungs- vorrangs des europäischen Rechts jedenfalls für die nach Anhang IV der FFH-RL und der V-RL geschützten Arten nicht einschlägig ist, verbietet das Bundesnatur- schutzgesetz derzeit jede Tötung dieser Arten ohne Einschränkung.

Im Hinblick auf die europäischen Richtlinien ist sehr zweifelhaft, ob kollisionsbeding- te Tötungen die dort normierten Tötungsverbote erfüllen. Art 12 Abs. 1 a FFH-RL verbietet "alle absichtlichen Formen" der Tötung. Art. 5 a V-RL verbietet absichtli- ches Töten, "ungeachtet der angewandten Methode". Im Wortlaut unterscheiden sich beide Tatbestände auffallend von den übrigen auf das Verbot absichtlicher Handlung- en gerichteten Tatbeständen der Richtlinien. Denn es wird nicht etwa jede absicht- liche Tötung verboten, sondern die Art und Weise des Tötens wird besonders betont. Zweifelhaft ist bereits, ob das Befahren einer Straße 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 a FFH-RL als auch Art. 5 a V-RL schränken den Verbotstat- bestand auf absichtliches Handeln ein. Zum Begriff der Absichtlichkeit hat der EuGH entschieden, dass darunter jedes vorsätzliche, nicht jedoch bloß fahrlässiges Han- deln fällt (vgl. EuGH, Urt. v. 18. Mai 2006, C-221/04, Rn. 71). Der Verbotstatbestand wäre also erfüllt, wenn den Kraftfahrern zum Zeitpunkt der Kollision mit einem ge- schützten Tier zumindest bedingter Tötungsvorsatz unterstellt werden müsste. Da- von 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 Tö- tungen die Behörde trifft, die das Straßenbauprojekt genehmigt. Die zentrale Frage- stellung lautet daher, ob die Genehmigungsbehörde durch die Zulassung eines

Straßenbauprojekts 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, 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 widerspricht ihrem Wortlaut. 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, Vogelschutzgebiete). 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 (vor allem mehr Vogelarten), 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 Gebietschutzvorschriften, 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, 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) 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 Prüfsystema-

tik 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 on the strict protection of animal species of community interest provided by the Habitats Directive 92/43 EEC, Endfassung, Februar 2007, 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.

4.4.5.1.2.5 Befreiung gemäß § 62 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Die Befreiungsvoraussetzungen liegen vor:

- Überwiegende Gründe des Gemeinwohls

Gemäß § 62 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG müssen überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten erfordern. Solche überwiegenden Gemeinwohlgründe sind für den Bau der B 472 Ortsumfahrung Hohenpeißenberg gegeben. Das ergibt sich aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung, die oben bei C. 4.2 ausführlich dargestellt ist. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn die Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchstabe c FFH-RL (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573 "Schönefeld-Urteil"). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, dann sind sie erst recht als überwiegende Gründe des Gemeinwohls im Sinne von § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG anzusehen.

- Kein Entgegenstehen der Art. 12, 13, 16 FFH-RL und 5 bis 7 und 9 V-RL

Die Unterlage 18 enthält konkrete Aussagen für die einzelnen Arten zu den jeweils erfüllten Verbotstatbeständen des Art. 12 Abs. 1 der FFH-RL oder des Art. 5 der V-RL, auf diese wird verwiesen.

Die Verbotstatbestände des Art. 5 der V-RL sind enger, als die für verschiedene Vogelarten angenommenen Verbote des Art. 42 Abs. 1 BNatSchG. Für Infrastrukturprojekte relevante Verbote der V-RL sind nach Art. 5 a V-RL das absichtliche Töten oder Fangen, ungeachtet der angewandten Methode, nach Art. 5 b V-RL die absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und die Entfernung von Nestern und nach Art. 5 d V-RL das absichtliche Stören, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt. Die Erfüllung des Verbots der Zerstörung und Beschädigung von Nestern und Eiern und der Beseitigung von Nestern nach Art. 5 b V-RL kann für solche Vogelarten ausgeschlossen werden, die jährlich neue Nester bauen, denn durch die Auflage A.3.3.8 dieses Beschlusses wird gewährleistet, dass Rodungen 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 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). Der Verbotstatbestand des Art. 5 d der V-RL ist wegen der Einschränkung "sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt" populationsbezogen zu prüfen. Eine solche Auswirkung ist mit Blick auf das Schutzziel der Erhaltung der wild lebenden Vogelarten sowie das in Art. 13 V-RL festgelegte Verschlechterungsverbot nicht gegeben, wenn der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten si-

chergestellt ist. Da in der Unterlage 18 für alle Vogelarten, bei denen Störungen im Sinne von § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden können, festgestellt wird, dass populationsökologische Folgen nicht zu erwarten sind, können wir davon ausgehen, dass der Verbotstatbestand des Art. 5 d V-RL durch das Vorhaben nicht verletzt wird.

Zur Problematik der kollisionsbedingten Tötungen wird auf die Ausführungen unter C.4.3.5.1.2.4 verwiesen. Vorsorglich wird dennoch von der Erfüllung des Verbotstatbestandes ausgegangen.

- Keine anderen zufriedenstellenden Lösungen (Art. 16 Abs. 1 FFH-RL, Art. 9 Abs. 1 V-RL)

Zur Ausführung der hier festgestellten B 472 Umfahrung Hohenpeißenberg bestehen keine anderen zufriedenstellenden Lösungen bzw. Alternativen im Sinne der gebräuchlichen nationalen Terminologie. Wie bereits unter C.4.4.2.2 gezeigt, ist die Planfeststellungstrasse gegenüber der geprüften Variante 1/2 vorzugswürdig. Diese weist zudem für den Artenschutz keine besonderen Vorteile auf. Durch die geringere Inanspruchnahme von Waldflächen führt sie sicherlich zu einer geringeren Belastung von spezifischen Waldarten, jedoch verursacht die Überbauung von Nass- u. Streuwiesen und von artenreichen, extensiv bewirtschafteten Grünlandflächen stärkere Belastungen der dort lebenden Arten.

- Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit (Art. 9 a V-RL) oder andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (Art. 16 Abs. 1 c FFH-RL)

Von den Verboten des Art. 12 FFH-RL kann aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher wirtschaftlicher Art, abgewichen werden. Wie oben bereits dargestellt, rechtfertigen Belange, die das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen und damit den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten (vgl. BVerwG, aaO, Rn. 566). Die für den Bau der Ortsumfahrung Hohenpeißenberg sprechenden Gründe überwiegen hier die Belange des Artenschutzes.

Von den Verboten des Art. 5 der V-RL kann nach Art. 9 Abs. 1 V-RL u. a. im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit abgewichen werden. Die Ortsumfahrung dient dem Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit. Durch sie wird die Ortsdurchfahrt von Hohenpeißenberg vom starken Durchgangsverkehr entlastet, wodurch sich die Umweltbelastungen für die Anwohner zum Teil deutlich verringern. Zudem bedeutet die Entlastung der Ortsdurchfahrt eine Verringerung der Sicherheitsrisiken sowohl der Anwohner als auch der Verkehrsteilnehmer. Die vorgenannten Gründe wurden vom Bundesverwaltungsgericht im "Schönefeld-Urteil" für den Luftverkehr als Gründe der öffentlichen Sicherheit im Sinne von Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a V-RL anerkannt (vgl. BVerwG, Urte. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573). Sie können für den Bau einer Bundesstraße ebenso wie für den Flughafenbau in Anspruch genommen werden.

Eine engere Auslegung der beiden 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, weil solche Gründe nur für wenige Infrastrukturprojekte sprechen, die Erfüllung von Verbotstatbeständen gerade bei Vogelarten aber kaum jemals ausgeschlossen werden könnte. 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 wirtschaftli-

chen 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 V-RL 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 ist die FFH-RL differenzierter als die V-RL. Es ist nicht anzunehmen, dass der Richtliniengeber für besonders bedrohte Tierarten, die in Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind, eine größere Anzahl 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. Berücksichtigt man, 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 V-RL bei enger Auslegung der Ausnahmetatbestände die Genehmigung von Infrastrukturprojekten unmöglich machen würde. Das widerspräche jedoch wie bereits ausgeführt, den vitalen Interessen Europas, v.a. der Schaffung eines gemeinsamen Marktes, der auf die Schaffung einer ausreichenden Infrastruktur angewiesen ist. Auch systematische Gründe sprechen gegen eine enge Auslegung. Denn eine enge Auslegung würde dazu führen, dass der Gebietsschutz für Vogelschutzgebiete weniger streng wäre als die allgemeinen Artenschutzbestimmungen der V-RL. Denn Art. 6 Abs. 3 FFH-RL lässt für ausgewiesene Vogelschutzgebiete, für die gemäß Art. 7 FFH-RL der FFH-Gebietsschutz gilt, erhebliche Beeinträchtigungen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich wirtschaftlicher Art unter der zusätzlichen Voraussetzung zu, dass ein "Kohärenzausgleich" geschaffen wird (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL). Dagegen würde die enge Auslegung des Ausnahmetatbestandes des Art. 9 V-RL dazu führen, dass wirtschaftliche Gründe keine Ausnahme von den Verboten rechtfertigen. Es würde die paradoxe Situation eintreten, dass die für den Schutz besonders schützenswerter Vogelarten (Anhang I der V-RL) ausgewiesenen Gebiete weniger streng geschützt wären als jede "Allerweltsvogelart" unabhängig von ihrem Aufenthaltsort und ihrem Gefährdungsgrad.

- Unveränderter Erhaltungszustand

Die Prüfung der Veränderung des Erhaltungszustands der jeweiligen Art zeigt unter Bezugnahme auf die Unterlage 18, dass für jede betroffene Art von der unveränderten Beibehaltung des derzeitigen Erhaltungszustands ausgegangen werden kann. Dies kann zum Teil nur unter Berücksichtigung von Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen gewährleistet werden, deren Einbeziehung in die Prüfung der Befreiungsvoraussetzungen zulässig ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az. 1073/04 – juris, Rn. 580). Dass der „derzeitige Erhaltungszustand“ zum Maßstab für die Beurteilung gemacht wird, ob die betroffenen Arten in einem „günstigen“ Erhaltungszustand verweilen, ist trotz des anderen Wortlauts der FFH-Richtlinie rechtmäßig. Der EuGH hat im Urteil vom 14.06.2007 (Rechtssache C-342/05) klargestellt, dass Ausnahmen von den Verboten des Art. 12 FFH-RL auch dann zulässig sind, wenn sich die betroffenen Populationen derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden und nachgewiesen wird, dass die Ausnahmen den Erhaltungszustand der betroffenen Populationen nicht verschlechtern oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern können.

4.4.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

4.4.5.2.1 Eingriffsregelung

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen 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 Biotop 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. 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).

4.4.5.2.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen sowie Schutzmaßnahmen während der Bauzeit. Hervorzuheben sind zur Minimierung von Eingriffen in die betroffenen Schutzgüter insbesondere die Optimierung der Trasse in Lage und Höhe zur Verminderung des Gesamtflächenverbrauchs durch Geländeeinschnitte und Dammbauwerke, das breitflächige Versickern des Straßenoberflächenwassers in Dammbereichen über die Böschungen, die Anlage von Absetzbecken zur Reinigung vor Einleitung in den Vorfluter, den Bau ausreichend dimensionierter Fließgewässerdurchlässe, die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes auf bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen, Änderung des beglei-

tenden Forstweges zur Erhaltung der Kalktuffquelle und die Wiederverwendung von Aushubmaterialien im Zuge der Baumaßnahme. Ebenso werden die durch den Baubetrieb bedingten Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und Landschaftselemente (Schutzmaßnahmen S 1 - S 5, z.B. Begrenzung des Baustreifens, Schutz angrenzender Vegetationsbestände, Berücksichtigung der Brut- und Nistzeiten, insbesondere Maßnahmen an Gewässerquerungen des Eierbachsystems nur im Herbst oder Winter zur Vermeidung von Störungen der Wasseramsel) minimiert sowie für die landschaftsgerechte Einbindung des Straßenkörpers sowie von Böschungen, Brücken und den Regenrückhaltebecken durch die Maßnahmen G 1 - G 7 gesorgt. Es wird im Übrigen auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) verwiesen.

4.4.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung, Ersatzmaßnahmen

Der Neubau der Umfahrung Hohenpeißenberg stellt gem. Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Wie in den Unterlagen 12.1, 12.3 und 12.4 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Ausgleichs- bzw. Kompensationsbedarf auswirken:

- Beeinträchtigungen des Wald- Wiesenkomplexes mit Verlusten wertvoller Biotopstrukturen mit unterschiedlicher Regenerationsfähigkeit durch die Flächenumwandlung zu Fahrbahn und Böschungen, Trenneffekte (Verinselung) und Lärm- und Schadstoffeinträgen sowie visuellen Störungen (zeitweise auch durch Baubetrieb). Speziell betroffen sind als wiederherstellbare Biotopstrukturen mit kürzerer Entwicklungszeit Extensivgrünland, wasserführende Gräben und ein Stillgewässer, als wiederherstellbare Biotopstrukturen mit längerer Entwicklungszeit Feldgehölze, Einzelbäume, gewässerbegleitende Gehölze und Feuchtgebüsche und als nicht wiederherstellbare Biotopstrukturen naturnaher Bach, eine Streuwiese, naturnaher Laubholzbestand, Mischwald, Bachschluchtwald, Kalktuffquellen, sonstiger Feuchtwald und eine Nasswiese (vgl. auch Aufzählung in Anlage 1 der Unterlage 12.1).
- Verlust bestehender Gehölzstrukturen und damit bedingter Beeinträchtigung des vielfältigen und naturnahen Landschaftsbilds der zur Siedlungslage Hohenpeißenberg benachbarten Wald- und Wiesenlandschaften durch Flächenumwandlung in Fahrbahnen, Damm- und Einschnittsböschungen, Anschluss- und Querungsbauwerke und Seitenablagerungswälle und Verschiebung der Lärm- und Schadstoffeinträge sowie visuelle Störungen durch An-/ Abrückung der Fahrbahn (zeitweise auch durch Baubetrieb)
- Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen zwischen Wohnsiedlungen am Rande von Hohenpeißenberg zur freien Landschaft durch Seitenablagerungswälle
- Beeinträchtigungen offener Böden, der Grundwasserneubildung, von Fließgewässern, Fichtenforst und Grünland mit Verbundfunktion durch Flächenumwandlung zu Fahrbahn (Neuversiegelung ca. 7,9 ha) und Böschungen, durch Trenneffekte (Verinselung), Lärm- und Schadstoffeinträge sowie visuelle Störungen
- Beeinträchtigung für die siedlungsnaher Erholung hervorragend geeigneter Wald- und Wiesenlandschaften westlich Hohenpeißenberg durch Überformung des Landschaftsbildes, Lärm, Schadstoffe und den Baubetrieb (zeitweise)
- Verlust von insgesamt ca. 9,8 ha teilweise forstwirtschaftlich intensiv genutzten Nadelwald sowie naturnahen Mischwald und Bachschluchtwald im Bereich der zahlreichen Fließgewässer durch die Anlage von Fahrbahn, Böschungsflächen, Entwässerungsanlagen etc.

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- bzw. Kompensationsmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. u. 3. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich.

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

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

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Der Ausgleich hat Vorrang.

Aus den Zielen des Arten- und Biotopschutzprogrammes/Landkreis Weilheim-Schongau, den übergeordneten Zielen der Landes- und Regionalplanung sowie den örtlichen Gegebenheiten wird für den zu betrachtenden Landschaftsausschnitt ein landschaftliches Leitbild formuliert, das als Rahmen für die erforderlichen Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dient und folgende vorrangige Ziele hat:

- die Erhaltung bzw. Wiederherstellung der landschaftlichen Eigenheiten des voralpinen Moor- und Hügellandes und einer biologisch möglichst vielfältigen, naturraumtypischen Landschaft mit den typischen Arten und Lebensgemeinschaften und die Verringerung der Belastung der natürlichen Ressourcen (Wasser, Luft, Boden) durch umweltschonende und nachhaltige Nutzungsformen in der Land- und Forstwirtschaft
- die Erhaltung oder Förderung strukturreicher, plenter- oder femelartig genutzter, alt- und totholzreicher Bestände mit naturnaher Bestockung in den Wäldern. Anzustreben sind die waldbauliche Optimierung und gegebenenfalls der Verzicht auf vorrangig ertragsorientierte forstwirtschaftliche Nutzung auf Sonderstandorten, v. a. in Tobeln, Steilhang- und Schuttwäldern sowie Au-, Feucht- und Moorrandwäldern
- die Erhaltung oder Förderung von Wirtschaftsgrünland als prägender Nutzungsform und wichtigem Lebensraumtyp mit einem möglichst breitem Spektrum an Vegetationstypen mit unterschiedlichen Feuchtgraden, Nährstoffverhältnissen und Nutzungsformen, wobei artenreichen, extensiv genutzten Ausprägungen von Wiesen und Weiden eine besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz zukommt
- die Anlage durchgängiger Uferstreifen entlang von allen Gewässern

Insgesamt sind für die durch das Bauvorhaben ausgelösten Eingriffe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit einer Fläche von 11 ha, davon ca. 3,5 ha Ersatzflächen erforderlich. Für die Umsetzung sind 12,0 ha Fläche vorgesehen.

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind dabei vorgesehen:

- Extensivierung von Grünland im Bereich des Schwarzlaichmoores (N 1, davon ca. 3,1 ha Ausgleichsfläche (die Maßnahme N 1 ist insgesamt 4,55 ha groß, der Rest dient als Ersatzfläche)
- Anlage von Neuaufforstungen (N 2, ca. 1,80 ha)
- Anlage eines Gewässers für die Gelbbauchunke (N 3, ca. 1630 m², davon ca. 10 m² Gewässerfläche)
- Anlage von Neuaufforstungen auf Intensivgrünland (W 1 - W 3, ca. 3,34 ha)

Durch die extensive Bewirtschaftung einer Fläche entlang des Schwarzlaichbaches mit hohem Entwicklungspotential, die derzeit jedoch durch zu intensive Nutzung in ihrer Wertigkeit eingeschränkt ist, entsteht ein durchgehendes Verbundbiotop zum angrenzenden Schwarzlaichmoor. Für den umfangreichen Verlust von Waldflächen (9,8 ha) sind Neuaufforstungen anzulegen, die gleichzeitig auch als Ausgleichsmaßnahme für den Naturhaushalt anrechenbar sind. Vorgesehen ist eine Initialpflanzung naturraumtypischer Laubgehölze (Schwerpunkt Edellaubhölzer) mit anschließender natürlicher Sukzession aufgrund der räumlichen Nähe zu Waldbeständen mit naturnaher Zusammensetzung.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat im Verfahren die dieser Planfeststellung zu Grunde liegende naturschutzfachliche landschaftspflegerische Begleitplanung wegen Defiziten bei der Darstellung und der Beurteilung der Eingriffe in mit einem hohen naturschutzfachlichen Potential versehene naturnahe Waldareale mit Feuchtstandorten gerügt, da die dort gemachten Angaben nur teilweise den lokalen Verhältnissen entsprechen würden und erhebliche fachliche Mängel aufwiesen. Insbesondere der Zerschneidungs- und Barriereeffekt in den Waldbereichen und die Eingriffe in einen nach der FFH-RL prioritären Lebensraum (Kalktuff-Quellen an einem Ast des Schendrichbaches östlich der Rigialm), beim Konfliktpunkt Nr. 402 (Kreuzungspunkte von der B 472 neu und der parallel laufenden Forststraße mit dem westlichen Ast des Schendrichbaches), am Konfliktpunkt Nr. 420 (Kreuzungspunkte von der B 472 neu und der parallel laufenden Forststraße mit dem östlichen Ast des Schendrichbaches) seien nicht ausreichend erfasst und dargestellt. Defizite bestünden auch bei der Erfassung und Darstellung der Eingriffe in zwei weitere kleinere Gerinne (Bachläufe in der Nähe des östlichsten Astes des Schendrichbaches) und in einen Amphibien-Lebensraum für hunderte von Kröten und Grasfröschen (Weiher am östlichen Ast des Eierbaches südlich des Kreuzungspunktes mit der Hochspannungsleitung) durch unmittelbaren Verlust oder durch flächige Veränderungen der Bodenhydrologie in den Feuchtbereichen und an bachbegleitenden Versumpfungen als Folge der Bündelung von ablaufenden Wässern und dem Anschneiden von Sickerwasserzügen. Eine zusätzliche Störung des Umfeldes an der Eierbachbrücke bewirke der Sammelweiher für Straßenabwässer, der dicht an die Schlucht heranrücke.

Wir halten diesen Vorwurf seit der Überarbeitung der Angaben im LBP im Zuge der Tektur vom 29.12.2006 für nicht gerechtfertigt und gehen von einer zutreffenden Datenerfassung der naturschutzfachlichen Unterlagen mit einer ausreichenden Ermittlungstiefe aus. Kleinräumige, lokale Standortverhältnisse werden dabei nicht berücksichtigt. Die reale Vegetation vor Ort wurde dagegen erfasst und gemäß der Kartieranleitung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt den entsprechenden Biotoptypen zugeordnet. Es reicht aus, dass dies anhand von entsprechenden ökologischen Indikatoren und nicht anhand einer detaillierten Geländeaufnahme oder vollständigen Erhebung der faunistischen und floristischen Lebensräume erfolgt ist. Aufgrund des Bearbeitungsmaßstabes wurden teilweise Biotope auf darstellbare Größe zusammengefasst, wobei z.B. im Bereich des Biotops Bachschluchtwald nicht nach einzelnen Elementen differenziert wurde, weil dieser Biotoptyp ohnehin eine naturschutzfachlich Höchstbewertung erhalten hat und eine weitere Differenzierung keine Verbesserung bei der Bewertung bewirken würde. Die Eingriffserheblichkeit der bei-

den Wahllinien ist nach der naturschutzfachlichen Untersuchung mit der maximal möglichen Einstufung „sehr hoch“ bewertet worden, was sich auch entsprechend auf den Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von rund 2,8 ha auswirkt. Damit wird auch der sehr hohen naturschutzfachlichen Wertigkeit der betroffenen Biotope unter Würdigung ihres Standortpotentials Rechnung getragen. Der Vorhabens-träger hat zudem im Bereich der Nutzungs- und Biotopkartierung noch eine Nacherhebung durchgeführt und die landschaftspflegerische Begleitplanung teilweise überarbeitet und ergänzt. Von der Ergänzung umfasst sind jetzt insbesondere auch die Kalktuffquellen, bei denen es sich zweifelsfrei um sehr seltene und naturschutzfachlich sehr wertvolle Biotope handelt, die dem Schutz des 13d BayNatSchG unterliegen. Sie liegen aber außerhalb des amtlich abgegrenzten und gemeldeten FFH-Gebietes und können deshalb auch nicht nach der FFH -Richtlinie als prioritäre Lebensräume bewertet werden. Zudem ist diese Kalktuffquelle nach Optimierung der vorliegenden Planung gemäß der Tektur vom 29.12.2006 durch Verlegung des Forstweges nicht mehr direkt, sondern nur noch am Rande vom Vorhaben betroffen.

Um die bemängelten Eingriffe in die bodenhydrologischen Verhältnisse zur Erhaltung der betroffenen Bachstrukturen so gering wie möglich zu halten, beabsichtigt der Vorhabensträger den Straßenkörper im Bereich der Bachdurchlässe auf eine Sickerpackung aus Grobkies zu gründen, damit das anströmende Hangwasser breitflächig unter der Straße hindurch sickern kann (Unterlage 7.1, Plan Nr. 6).

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat die Erfolgsaussicht der Extensivierung von Grünland im Bereich des Schwarzlaichbaches (N 1) als fraglich angesehen, da die dort vorherrschenden lehmigen bis tonigen Böden ein gutes Bindevermögen für Nährstoffe haben würden und die vorgesehene zweimalige Mahd bereits im ersten und zweiten Jahr ab Beginn der Extensivierung dies nicht sicherstellen würde. Zudem müsste die rezente Nährstoffsituation erhalten bleiben.

Wir gehen davon aus, dass sich auf diesen Flächen nach einigen Jahren eine mäßig extensiv bewirtschaftete, der natürlichen Nährstoffsituation des Bodens angepasste Wiese entwickeln kann. Die Extensivierung mit dem Ziel der Entwicklung einer artenreichen Frischwiese auf nährstoffreichen, jedoch nicht mehr gedüngten Standorten durch ein entsprechendes Pflegemanagement lässt sich durch entsprechende Mahdgänge erreichen. Ggf. muss in den ersten Jahren häufiger gemäht werden, um dem Boden schneller die Nährstoffüberschüsse zu entziehen. Dadurch kann sich nach einigen Jahren eine der natürlichen Nährstoffsituation des Bodens angepasste Wiese entwickeln.

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. und der Bund Naturschutz in Bayern e. V. kritisieren ferner, dass durch die gewählte Trasse das intensiv vernetzte Wald-ökosystem mit seinen Wander- und Wechselbeziehungen massiv durchschnitten werde und eine starke Barrierewirkung für viele bodengebundene, schatten- und feuchtigkeitsliebende Tiere entstehe. Diese würde durch die notwendigen Wildschutzzäune, die gegebene Topographie des scharfen und steilen Geländeeinschnittes am Eierbach, Lichteinwirkungen von Verkehr und benachbarter Kläranlage, die in der Nähe geplante Forststraße sowie andere Faktoren noch verstärkt. Die vorgesehenen Maßnahmen wie die Passagemöglichkeit bei der westlichen Eierbachquerung und die geplanten Rohrdurchlässe zum Ausgleich der Zerschneidungs- und Barrierewirkung wären nicht ausreichend. Außerdem werde beidseitig der Trasse ca. 200 ha Erholungswald durch Lärm empfindlich gestört. Dem ist entgegenzuhalten, dass der Trassenverlauf so gewählt wurde, um Eingriffe in bestehende und geschützte Lebensräume weitgehend zu vermeiden. Der Wald bleibt als Rückzugs- und Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie als Erholungsraum des Menschen weitgehend unzertrümmert und unverlärmt erhalten. An der Eierbachbrücke ist ein Wildwechsel ungehindert möglich. Um die Durchlässigkeit für Dammwild an dieser Stelle zu erreichen, ist die Eierbachbrücke sehr großräumig mit einer lichten Höhe von 13 m und einer Stützweite von 84 m geplant. Zur weiteren Verminderung der Trennwirkungen für die Fauna sind zudem ausreichend dimensionierte Fließgewässerdurchlässe mit beiderseits breiten Uferstreifen geplant (Schutzmaßnahme S 3).

Der Bau eines neuen Durchlasses bei Bau-km 1+300 wurde bereits aus den bei C.4.4.3.4 angeführten Erwägungen abgelehnt. Eine weitere Verminderung der Trennwirkungen ließe sich mit einem solchen Durchlass auch nicht erreichen. Größere Tiere wie Damm- und Schalenwild würden einen etwa 45 m langen Durchlass von relativ geringen Abmessungen (ca. 2,5 m auf 2,5 m) nicht annehmen. Für Kleinsäuger (Fuchs, Hase etc.) wären die Kosten für einen solchen Durchlass dagegen als unverhältnismäßig anzusehen. Zudem kann die Winterleitenunterführung (Bau-km 1+600) diese Funktion in einem gewissen Umfang übernehmen. Die Länge des Durchlasses könnte zwar vermindert werden, wenn die vorgesehenen Seitenablagerungswälle verkürzt werden und nördlich des Durchlasses enden. Dies ist allerdings hinsichtlich der Massenbilanz (Massenüberschuss) als ungünstig zu bewerten und würde die Kosten erhöhen.

Für den entfallenden Tümpel und die dortige Gelbbauchunkenpopulation wird vor Baubeginn ein neues Gewässer angelegt und die Tiere umgesiedelt. Um die Tiere nicht durch den Straßenverkehr zu gefährden, wird der Tümpel nicht in Straßennähe angelegt. Eine barrierefreie Wanderung zum Winterquartier ist möglich. Um Rückwanderungen zum alten Gewässer zu verhindern, wird das Gelände gleich nach Fertigstellung des Tümpels und der Umsiedlung der Tiere aufgefüllt. Die dafür vorgesehene Anlage eines Ersatzlaichgewässers (N 3) auf Fl. Nr. 5446 der Gemarkung Peiting wurde vom Bayerischen Bauernverband und vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. angegriffen, da fast an selber Stelle mit Unterstützung des Landratsamtes Weilheim-Schongau, untere Naturschutzbehörde, ein Tümpel am Waldrand mit einer mehrfach größeren Wasserfläche angelegt wurde. Die Maßnahme ist unserer Ansicht nach aber dennoch sinnvoll, weil das bestehende Habitat durch die Maßnahme N 3 vergrößert und damit aufgewertet wird.

Der Bund Naturschutz hat darauf hingewiesen, dass der Pflanzgartenweiher für die Amphibienreproduktion ungemein wichtig sei, da es kein vergleichbares Gewässer zwischen Peitinger Knie und Peißenberg gibt. Für den Pflanzgartenweiher sollte daher südlich der Straße ein Ausgleich geschaffen werden, das Sickerbecken neben dem Eierbach sei dafür ungeeignet. Wir halten ein Ersatzgewässer südlich der Trasse für den Pflanzgartenweiher dagegen nicht für erforderlich. Erstens erfolgt kein Eingriff in den Pflanzgartenweiher und dessen näheren Umgriff durch die Maßnahme, der Weiher ist ca. 250 m von der Trasse entfernt. Zudem sind in den Wäldern südlich der Trasse keine nennenswerten Amphibienpopulationen kartiert worden, die zum Pflanzgartenweiher wandern. Eine Wanderbeziehung entlang des Eierbacharms bei Bau-km 3+880 wäre aufgrund des dortigen Durchlasses weiterhin möglich.

Um das Naturdenkmal (Streuwiese) oberhalb der Hohenwarter Kurve zu erhalten wie von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. und dem Bund Naturschutz in Bayern e. V. gefordert, wurde die Entwässerung in diesem Bereich im Zuge der Tektur vom 29.12.2006 überplant. Bei Bau-km 5+500 wird dazu ein Graben verlegt und in einem bestehenden Rohr unter der B472 hindurch geführt. Die Versorgung mit Wasser bleibt damit, entsprechend dem heutigen Zustand, erhalten.

Bei Realisierung des planfestgestellten Ausgleichskonzepts ergibt sich folgende Beurteilung der Ausgleichbarkeit:

Die Verluste von kurz- bis langfristig wiederherstellbaren Biotopen und die Eingriffe in den Naturhaushalt werden mit diesen festgestellten räumlich-funktionalen Ausgleichsmaßnahmen gleichwertig ausgeglichen. Sowohl die landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen als auch die Gestaltungsmaßnahmen dienen gleichzeitig der Aufwertung bzw. Wiederherstellung des Landschaftsbildes. Die Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßennebenflächen sind geeignet, die Trasse nach einer gewissen Entwicklungszeit in das Landschaftsbild, insbesondere durch verstärkte Pflanzungen im Offenlandbereich der Neubaustrecke, einzubinden.

Für die Eingriffe in nicht wiederherstellbare Biotope oder solche mit langer, bzw. sehr langer Entwicklungszeit ist dagegen gem. Art. 6a Abs. 1 Satz. 4 BayNatSchG kein Ausgleich möglich. Es handelt sich dabei hauptsächlich um den Verlust von Bach-

schluchtwäldern und Kalktuffquellen. Es hat sich im Verfahren jedenfalls ergeben, dass die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen aber nach Art. 6a Abs. 1 Satz 5 BayNatSchG in sonstiger Weise mit Ersatzmaßnahmen kompensierbar sind. Auch die Ersatzmaßnahmen sind integrierender Bestandteil der Planfeststellung und fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem vom Eingriff 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.

Als Kompensation ist für die Eingriffe in nicht wiederherstellbaren Biotope (hauptsächlich Bachschluchtwälder und Kalktuffquellen), die bei der Baumaßnahme verloren gehen, folgende Ersatzmaßnahme in einem Umfang von 3,5 ha vorgesehen:

- Extensivierung von Grünland im Bereich des Schwarzlaichbaches (N 1 Gesamtgröße 4,55 ha, davon 1,4 ha Ersatzfläche)
- Extensivierung einer weiteren Grünlandfläche im Umfang von ca. 2,1 ha (N 4)

Dabei wird eine an die Maßnahme N 1 angrenzende Fläche im Schwarzlaichmoor extensiviert.

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 (Planunterlage 14.1 und 14.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

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

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach Realisierung der dargestellten und beschriebenen landschaftspflegerischen Ausgleichs- und 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 erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zurückbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Ausgleichs- und Ersatzkonzept wurde hinsichtlich der Lage, des Flächenumfanges und der speziellen geplanten Maßnahmen mit dem Landratsamt Weilheim-Schongau, untere Naturschutzbehörde, einvernehmlich abgestimmt

Als Folge des Eingriffs werden keine Biotope zerstört, die für wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der "streng geschützten Arten" nicht ersetzbar sind.

4.4.6 Gewässerschutz

4.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

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

Bei der Trassenführung wird der Eierbach überquert. Dieses Gewässer ist unter Nr. 136 in der Verordnung über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern III. Ordnung der Regierung von Oberbayern enthalten. Für die Querung ist daher eine Genehmigung nach Art. 59 Abs. 1 BayWG erforderlich, welche im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Weilheim-Schongau unter wasserfachlichen Gesichtspunkten unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.3.3 erteilt werden kann und durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird. Der Kohlgraben und der Schendrichgraben werden nicht als Gewässer III. Ordnung geführt, für ihre Querung ist daher keine Genehmigung nach Art. 59 Abs. 1 BayWG erforderlich.

4.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. In den Einschnittsbereichen und auf den Brücken wird das anfallende Oberflächenwasser im Regelfall in geschlossenen Rohrleitungen gesammelt, über Absetz- und Regenrückhaltebecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider mechanisch gereinigt und an vorhandene Vorfluter abgegeben.

Diese Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nrn 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Ferner ist auch ein vorübergehendes Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser (§§ 2 Abs. 1 i. V. m. 3 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 2 Nr. 2 WHG) im Baustellenbereich während der Bauausführung zur Bauwasserhaltung 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.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 und 17 BayWG in der Form der gehobenen und beschränkten Erlaubnis erteilt werden. 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 Weilheim-Schongau hat ihr Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

4.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und

nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 22 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

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

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar. Zwar müssen insbesondere die landwirtschaftlichen Betriebe der Einwender 1003 und 1004 erhebliche landwirtschaftliche Nutzflächen für das Vorhaben zur Verfügung stellen, allerdings hat der Vorhabensträger diesen Landwirten geeignetes Ersatzland hofnah verbindlich angeboten, wodurch die bislang zu befürchtende Existenzgefährdung ausgeschlossen werden kann. Daher sind auch keine Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum zu befürchten.

4.4.8 Städtebauliche Belange

Die Wahl der Trasse trägt den künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der Gemeinde Hohenpeißenberg Rechnung und berücksichtigt deren vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung. Dieser ortsplanerische Belang hat erhebliches Gewicht für die Entscheidung. Selbst wenn eine konkrete Bauleitplanung noch nicht in Angriff genommen wurde, kann das Abwägungskriterium des sogenannten Freihaltebelangs bereits in die Abwägung mit einbezogen werden (BVerwG vom 26.05.1994, UPR 1994, 342).

4.4.9 Wald

Durch die geplante Baumaßnahme kommt es im Planfeststellungsabschnitt im Distrikt Schendrich zu einem dauerhaften Verlust von Waldflächen in Höhe von insgesamt 9,8 ha. Es handelt sich teilweise um forstwirtschaftlich intensiv genutzten Nadelwald sowie naturnahen Mischwald und im Bereich der zahlreichen Fließgewässer um Bachschluchtwald. In der Waldfunktionskarte sind Teile hiervon als Wälder mit besonderer Funktion für den Boden- und Wasserschutz ausgewiesen.

Im Einvernehmen mit dem zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten konnten wir die für die Rodungsmaßnahmen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG, der nach Art. 9 Abs. 8 Satz 2 BayWaldG im Planfeststellungsverfahren sinngemäß anzuwenden ist, aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erteilen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.4.3). Die Eingriffe in Waldflächen können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange weiter minimiert werden. Spezielle waldrechtliche 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 Weilheim-Schongau, untere Naturschutzbehörde, ist ebenfalls 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 beabsichtigte Rodung führt als naturschutzrechtlicher Eingriffstatbestand nach § 8 Abs. BNatSchG i. V. m. Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG zu einer Veränderung der Gestalt und der Nutzung der betreffenden Grundflächen,

welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erheblich sowie unter Rücksicht auf die Dauerhaftigkeit der Veränderung auch nachhaltig beeinträchtigt.

Diese durch das Bauvorhaben bedingten Waldverluste sind aber unvermeidbar und können nach Ansicht der Fachbehörden unter Beachtung der unter A.3.8 festgesetzten Nebenbestimmungen wieder ausgeglichen werden. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind als Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von Art. 6a Abs. 1 und 3 Bay-NatSchG Flächen zur Erstaufforstung vorgesehen. Der erforderliche Ausgleich nach dem Waldgesetz ist im Zuge der geplanten Maßnahmen N 2, W 1 - W 3 sowie der Gestaltungsmaßnahmen (insbes. G 2, G 4, G 5) erbracht. Auf den in diesem Beschluss festgestellten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen werden insgesamt 5,6 ha neu aufgeforstet. Die Gestaltungsmaßnahmen G 2, G 4 und G 5 werden entsprechend der ergänzenden Stellungnahme des Amtes für Landwirtschaft und Forsten Fürstentfeldbruck vom 24.08.2007 in die Ersatzaufforstung einbezogen. Auf diesen Straßenebenenflächen werden 7 - 8 ha Gehölzflächen durch Initialpflanzung und natürliche Sukzession angelegt. Eventuelle baubedingte Waldverluste werden nach Beendigung der Maßnahme wiederhergestellt und bleiben daher Wald im Sinne des Gesetzes.

Den Einwand des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V., wonach die Ersatzaufforstungen zwischen Eisenbahnlinie und der geplanten Straße mit 4,6 ha für 9,8 ha Waldverlust zum einen nicht ausreichend und zum anderen fachlich nicht nachvollziehbar wären, insbesondere weil es sich bei den Ersatzflächen überwiegend um den Streifen der zurückgebauten alten B 472 und um Wiesenflächen handele, deren Aufforstung das Landschaftsbild durch Nachzeichnung der geraden Streckenführung negativ beeinträchtigen würde, weisen wir ebenfalls zurück. Die relativ umfangreichen Aufforstungen zur Entwicklung naturnaher und standortgerechter Waldgesellschaften werden aufgrund der gesetzlichen Vorgaben des BayWaldG zum Ausgleich der Eingriffe in den Wald erforderlich. Die dafür vorgesehenen Ersatzaufforstungsflächen sind das Ergebnis einer einvernehmlichen Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger, den Naturschutzbehörden und dem Forstamt Schongau und sind fachlich nachvollziehbar. An einer Eignung der dafür vorgesehenen Flächen bestehen keine fachlichen Zweifel. Die standortgemäße Erstaufforstung dieser Flächen lässt keine Gefährdung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege erkennen. Ökologisch wertvolle Flächen werden von der Aufforstung nicht erheblich betroffen. Für die Aufforstungen werden die Baumarten in Abstimmung mit dem Forstamt Schongau festgelegt. Der Charakter der Landschaft wird dadurch ebenfalls nicht erheblich beeinträchtigt. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen (N 1 - N 3, G 1- G 7) sind dabei geeignet, die Wirkungen des Trassenkörpers auf die Landschaft zu minimieren und das Landschaftsbild aufzuwerten. Ein Widerspruch mit anderen Rechtsvorschriften ist nicht gegeben.

Die vom Bayerischen Forstamt Schongau wegen der Vermeidung einer Windwurfgefahr gewünschte Anlage der neuen forstwirtschaftlichen Wirtschaftswege zur Erschließung der Flächen der Forstverwaltung (BW-Verz. Nr. 1.1.14, 1.1.15, 1.2.11 und 1.1.17) in unmittelbarer Straßennähe hat der Vorhabensträger einvernehmlich in seiner Tektur vom 29.12.2006 aufgenommen. Dadurch wird auch ein Eingriff in das FFH-Gebiet im Umgriff des Schendrichgrabens und eine Windwurfgefahr vermieden bzw. reduziert. Zudem sind Unterpflanzungen entlang des neuen Waldrandbereiches vorgesehen (Schutzmaßnahme S 2), die Veränderungen des Bestandsklimas und damit von Windwurf und Sonnenbrand vermindert.

Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

4.4.10 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.1.6 und A.3.6 Rechnung

getragen. Rein zivilrechtliche Fragen, wie die Haftung des Vorhabensträgers im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entscheidungsrelevant. Eine Haftungsaufgabe zu Lasten des Vorhabensträgers für alle Schäden, die nachweislich durch das Bauvorhaben entstehen, ist unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich.

4.4.11 Jagd

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Schutz von Wildtieren hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit dem Bayerischen Forstamt Schongau die Errichtung eines Wildschutzzauns von der Eierbachbrücke bis zum Bauende beidseitig der Umgehungsstraße (BW-Ver. Nr. 6.2) zugesagt. Aufgrund der vorherrschenden Wasser- und Bodenverhältnisse zwischen dem Eierbach und dem Bauende ist es aber nicht möglich, Wildwechsel in Form von Unterführungen einzurichten, da diese immer mit Wasser gefüllt sein würden. Wildwechsel in Form von Überführungen wären zudem unverhältnismäßig aufwendig. An der Eierbachbrücke ist ein Wechseln des Wildes aufgrund der großen Spannweite ungehindert möglich (vgl. C.4.4.5.2.3). Der durchgehende Wildschutzzaun leitet das Wild zu dieser Stelle. Die Wildwechselbeziehungen werden somit aufrechterhalten. Den Belangen der Jagd wird damit Genüge getan.

4.4.12 Sonstige öffentliche Belange

4.4.12.1 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 wird verwiesen.

4.4.12.2 Belange des ehemaligen Bergbaus im Bereich von Hohenpeißenberg

Es ist nicht damit zu rechnen, dass durch das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der dabei maßgeblichen Spannungsverteilung und der Tiefenlage der ehemaligen, teilweise verfüllten bzw. zusammengebrochenen, Grubenräume zum Abbau von Kohle (800 - 1200 m unter OK Gelände) Bergsenkungen zu befürchten sind. Im Hinblick auf die Gesamtsituation im Bereich der ehemaligen Grubenräume können jedoch unabhängig vom Bau der Umgehungsstraße auch in Zukunft noch Kraftumlagerungen und Bergsenkungen erfolgen. Aufgrund der Abbaumächtigkeit und der vorhandenen Tiefenlage sind aber keine massiven Verformungen an der Geländeoberfläche zu erwarten. Die im Verfahren beteiligte BHS - Bay. Hütten- und Salzwerke BHS Liegenschaften GmbH & Co. KG hat keine Einwendungen erhoben.

4.4.12.3 Belange der Deutschen Bahn AG

Den Belangen der Deutschen Bahn AG wird durch die unter A.3.8.2 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Der von der Deutschen Bahn AG aus sicherheitsrelevanten Aspekten erhobenen Forderung auf Beseitigung der privaten Bahnübergänge bei Bahnkilometer 9,480, 9748 und 9,946 und der Anlage neuer Zufahrten zur B 472 neu kann nicht nachgekommen werden. Entgegen der Auffassung der Einwendungsführerin ist eine wesentliche Steigerung der Verkehrsströme im Bereich der privaten Bahnübergänge nicht zu erwarten, da lediglich vorhandene Öffentliche Feld- und Waldwege verlegt und keine neuen Wohn-/Gewerbegebiete damit erschlossen bzw. angebunden werden. Somit erfordern es die Leichtigkeit und Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs nicht, die bestehenden Kreuzungen gem. § 3 Nr. 1 EKRg zu beseitigen oder sonstige Maßnahmen nach § 3 EKRg vorzunehmen. Um die Verkehrssicherheit auf der neuen Bundesstraße nicht zu gefährden, sind direkte Zufahrten auf freier Strecke möglichst zu vermeiden. In Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG und dem

Eisenbahnbundesamt werden die drei höhengleichen Bahnübergänge (BÜ) regelkonform ausgebildet. Im Einzelnen wird der BÜ (9,480) zum BHS-Gelände von der Gemeinde Hohenpeißenberg regelgerecht beschildert. Die einmündende Wankstraße wird wartepflichtig, die Überfahrt über den BÜ direkt wird vorfahrtsberechtigt. Beim BÜ 9,748 wird der parallel verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg soweit vom BÜ abgerückt, dass eine Aufstelllänge von 25m entsteht. An der derzeitigen Situation im Bereich des Bahnüberganges BÜ 9,946 müssen keine Änderungen vorgenommen werden, da zur Erschließung des Regenrückhaltebeckens RRB Nr.3 eine Zufahrt von der neuen B 472 aus errichtet werden kann, die vom Vorhabensträger mit einer Schranke gesichert wird. Insofern wird der Bahnübergang 9,946 wie bisher nur von der Bayerischen Forstverwaltung genutzt. Es ist daher nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ob und wie der Bahnübergang 9,946 mit einer Schranke gesichert werden muss. Dies ist außerhalb dieses Verfahrens zwischen der Deutschen Bahn AG und der Bayerischen Forstverwaltung zu regeln.

Die Erschließung der Flurstücke rechts der Bahn im Bereich des Baukilometers 2+339,01 und 3+097,526 Industriegebiet) wird durch die Planung sichergestellt. Das bestehende Forstwegenetz wird über das Bauwerk 2/2 (Wirtschaftswegüberführung) an das öffentliche Straßensystem angeschlossen. Ein bestehender Forstweg wird bis zum Regenrückhaltebecken RRB Nr.3 und darüber hinaus verlängert und erschließt die angrenzenden Flurstücke.

Forderungen mit zivilrechtlichen, insbesondere haftungsrechtlichen Inhalt sind mit den gesetzlichen Haftungsbestimmungen bereits ausreichend geregelt und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

4.4.12.4 Verkehrliche Belange

Die Ausweisung der B 472 neu als Kraftfahrtstraße zur Verbesserung des Verkehrsflusses, insbesondere wegen der langen Steigung von Peißenberg, durch verkehrsrechtliche Anordnung ist in diesem Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich, sondern kann nach Fertigstellung der Baumaßnahme durch das nach § 44 Abs. 1 StVO zuständige Landratsamt Weilheim-Schongau, untere Straßenverkehrsbehörde, angeordnet werden. Eine Erschließung für den langsamen Verkehr ist in jedem Fall durch die Baumaßnahme gewährleistet, da von Peißenberg aus die alte B 472 zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg zurückgebaut und nördlich der Anschlussstelle Ost eine neue Fahrbahn errichtet wird.

4.5 Private Einwendungen

4.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen durch die Einwendungen allgemeiner Art 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. Der Gemeinde Hohenpeißenberg, dem Markt Peißenberg und dem Markt Peiting, in welchen der Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausliegt, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden Einsicht nehmenden Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der Gemeinden mitgeteilt.

4.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 18,6 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

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

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 1 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

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

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

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

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

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

4.5.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus

(Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

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

Lärmschutzauflagen sind unter C.3.4.4 behandelt.

4.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

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

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

4.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

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

4.5.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

Die von mehreren Einwendungsführern geforderte Erhaltung der Abfahrt Hohenbrand B 472 Umgehungsstraße Hohenpeißenberg wird aus den unter A.4.4.3.5 angegebenen Gründen zurückgewiesen. Insbesondere ist die Ortschaft Hohenbrand über die Zufahrt von Westen über die Anschlussstelle Peiting Ost sowie von Osten über die Anschlussstelle Hohenpeißenberg West ausreichend und ohne große Umwege an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen.

4.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Die vorgesehene Bepflanzung ist unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen. Durch die Regelung in A.3.5.3 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).

4.5.1.2.5 Dränagen

Soweit durch die Baumaßnahme vorhandene Dränagen durchschnitten werden, ist durch die Nebenbestimmung in A.3.6 sichergestellt, dass genehmigte bzw. genehmigungsfähige Dränagen durch den Vorhabensträger im Zuge der Bauarbeiten gefasst bzw. an die neue Entwässerung angeschlossen werden. Insbesondere wird dafür Sorge getragen, dass südlich von Bauwerk 1/1 "Unterführung des Wirtschaftsweges" durch die Verlegung des Wirtschaftsweges der Entwässerungsgraben in der Senke nicht völlig aufgefüllt oder überschüttet wird, um weiterhin eine Ableitung des Drainagen- und Oberflächenwasser der umliegenden Flächen (Fl. Nr. 5718, 5719, 5717, 5127) sicherzustellen. Bei der Auffüllung wird das Gelände bestandsnah aufgeschüttet und natürliche Geländeformen werden weitgehend erhalten. Die Dränagesysteme der Flurnummern 5718 und 5719 werden dabei an eine neue Vorflut angeschlossen bzw. geschützt.

4.5.1.2.6 Schadensersatz

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir den Vorhabensträgern nicht auferlegt, da insofern 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.

4.5.2 Einzelne Einwender

4.5.2.1 Mandantin der Rechtsanwälte Labbé und Partner

Einwenderin 1001

Die Einwenderin hat gefordert, dass die sich auf der Schnittstelle der Fl. Nr. 5715 und 5142, jeweils Gemarkung Hohenpeißenberg, auf Höhe des Stadels befindlichen zwei Eichen erhalten bleiben müssen. Wir haben daher dem Vorhabensträger in diesen Beschluss unter A.6.1 aufgegeben, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass die zwei Eichen durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Die Einwenderin hat ihre Einwendung im Verfahren auf Zusicherung des Vorhabensträgers inzwischen für erledigt erklärt.

4.5.2.2 Einwender 1002

Der Einwendungsführer ist mit ca. 1.970 m² aus der Fl.Nr.5716/4, Gemarkung Hohenpeißenberg, betroffen und forderte im Verfahren für die Grundinanspruchnahme Ersatzland. Aufgrund des geringen Flächenbedarfs besteht dafür kein rechtlicher Anspruch (vgl. C.4.5.1.2.2). Dennoch wurde ihm vom Vorhabensträger Ersatzland in Aussicht gestellt, welches vom Einwendungsführer auch akzeptiert wurde. Der Grunderwerb bleibt dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

4.5.2.3 Einwender 1003

Der Einwendungsführer bewirtschaftet als Vollerwerbslandwirt nach eigenen Angaben eine Gesamtbetriebsfläche von ca. 32 ha mit zum Großteil angepachteten Bewirtschaftungsflächen (10,3 ha Eigentumsfläche). Durch das Bauvorhaben werden dauerhaft ca. 2,5 ha aus seinen landwirtschaftlichen Eigentumsflächen in Anspruch genommen. Der Einwendungsführer hat im Verfahren Ersatzland unter Berücksichtigung des Verlustes von Pachtflächen gefordert. Eine Einwendung bzgl. einer Existenzgefährdung des Betriebs wurde in diesem Verfahren nicht geltend gemacht. Die Inanspruchnahme entspricht ungefähr 25 % der landwirtschaftlich genutzten Eigentumsflächen. Somit ist die Bagatellgrenze von 5 %, von der man annimmt, dass ein gesunder Betrieb einen Flächenentzug in dieser Größenordnung ohne weiteres verkraften kann, eindeutig überschritten. Geht man auf dieser Grundlage von einer Existenzgefährdung des Betriebs aus, kommen wir unter Abwägung aller Belange zu dem Ergebnis, dass der Eingriff für die Straße und die notwendigen Ausgleichsflächen unvermeidbar ist und im öffentlichen Interesse hingenommen werden muss. Zudem hat der Vorhabensträger dem Einwendungsführer verbindlich eine wertgleiche, hofnahe Ersatzfläche von ebenfalls ca. 2,5 ha angeboten, wodurch diese nicht auszuschließende Existenzgefährdung auch abgewendet werden kann. Die endgültige Abwicklung des Grunderwerbs und ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Pachtflächen des Einwendungsführers bleiben dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

4.5.2.4 Einwender 1004

Der Einwendungsführer ist Vollerwerbslandwirt. Aus seinem Eigentum werden dauerhaft ca. 0,97 ha aus den landwirtschaftlichen Nutzflächen für das Bauvorhaben benötigt. Zusätzlich gehen gepachtete Grundstücke verloren. Der Einwendungsführer hat sich mit der geplanten Trassenführung im Bereich der betroffenen Grundstü-

cke nicht einverstanden erklärt. Insbesondere hat er im Bereich der Fl. Nr. 212/2 der Gemarkung Hohenpeißenberg eine Verschiebung der Trasse zwischen Baukilometer 2+600 und 3+400 um rd. vierzig oder fünfzig Meter nach Süden verlangt. Die Verwendung staatlichen Besitzes und die Abholzung eines ohnehin wenig wertvollen Baumbestandes des staatlichen Forstamtes könne in einer Interessensabwägung leichter verkräftet werden als die Inanspruchnahme von wertvollem Privatgrund. Diese Trassenverschiebung haben wir mit den unter C.4.4.3.1 geschilderten Erwägungen abgelehnt. Hilfsweise hat der Einwendungsführer Ersatzland oder sonstige Entschädigung gefordert. Eine Einwendung bzgl. einer Existenzgefährdung des Betriebs wurde in diesem Verfahren nicht geltend gemacht. Die Flächeninanspruchnahme entspricht ca. 8,9 % der landwirtschaftlich genutzten Eigentumsflächen. Wenn man von einer Existenzgefährdung des Betriebs ausgeht, weil die Bagatellgrenze von 5 % überschritten ist, kommen wir auch hier unter Abwägung aller Belange zu dem Ergebnis, dass der Eingriff für die Straße unvermeidbar ist und somit im öffentlichen Interesse hingenommen werden muss. Außerdem hat der Vorhabensträger dem Einwendungsführer geeignetes Ersatzland hofnah und angrenzend an eine der betroffenen Bedarfsflächen in gleicher Höhe verbindlich angeboten, wodurch die bislang zu befürchtende Existenzgefährdung ausgeschlossen werden kann. Die endgültige Abwicklung des Grunderwerbs und der Ausgleich für die Inanspruchnahme von Pachtflächen des Einwendungsführers bleiben dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

4.5.2.5 Einwender 1005

Der Einwendungsführer forderte im Verfahren die entschädigungsrechtliche Anerkennung eines zwischen ihm und dem Eigentümer der Fl. Nr. 205 (Christbaumkultur, ca. 3,87 ha) erst im Januar 2004 verlängerten Pachtvertrages aus dem Jahre 1986 bis zum Jahr 2020. Der Vorhabensträger hat im Verfahren diese Vertragsverlängerung wegen unredlichen Verhaltens und unter dem Gesichtspunkt der Verletzung der Schadensminderungspflicht grundsätzlich nicht anerkannt, weil die Betroffenheit dem Einwender anhand der Grunderwerbsunterlagen schon seit 1997 bekannt war. Ob diese Vertragsverlängerung trotzdem entschädigungsrechtlich zu berücksichtigen ist, kann erst im anschließenden Entschädigungsverfahren gelöst werden und ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

4.5.2.6 Einwender 1006

Die vom Einwendungsführer geforderte Verlegung der Straße nach Süden zur Weiterbenutzung der in Eigenleistung errichteten Sportanlagen auf der Fl. Nr. 217 der Gemarkung Hohenpeißenberg ist aus den unter C.4.4.3.1 angeführten Gründen nicht möglich. Die vom Einwendungsführer hilfsweise auf Kosten des Vorhabensträgers geforderte Verlegung der Sportanlagen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern des anschließenden Entschädigungsverfahrens. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger mit Kaufvertrag vom 14. Oktober 1999 die betroffene Teilfläche aus der Fl.Nr. 217 erworben hat und nach den §§ 3 und 7 des Kaufvertrages eine Verlegung alleinige Angelegenheit des Einwendungsführers ist.

4.6 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau der B 472 Umfahrung Hohenpeißenberg auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbare Variante wird als ungünstiger beurteilt.

4.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung der B 472 Umfahrung Hohenpeißenberg erfolgt nach § 2 Abs. 6 FStrG in diesem Planfeststellungsbeschluss.

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.

5. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den Bau der B 472 Umfahrung Hohenpeißenberg ist nach dem Fernstraßenbaugesetz (BGBl I 2004, Seite 2574ff) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17 e 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 an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenbaugesetz 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 Klage durch E-Mail ist nicht zulässig.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.2 des Beschlusses genannten Planunterlagen werden in der Gemeinde Hohenpeißenberg und den Märkten Peißenberg und Peiting zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 19.09.2007

Steck
Regierungsrat