

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2359-002

## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**St 2359 Rohrdorf - Griesstätt  
Ortsumfahrung Vogtareuth  
Bau-km 0+000 bis 2+040**

**München, 19.11.2008**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A Entscheidung</b>	<b>6</b>
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)	7
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	8
3.4 Lärmschutz	8
3.4.1 Verkehrslärmschutz	8
3.4.2 Baustellenimmissionen	8
3.5 Landwirtschaft	9
3.6 Sonstige Nebenbestimmungen	9
3.6.1 Denkmalschutz	9
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	9
4.1 Gegenstand / Zweck	9
4.2 Plan	10
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	10
4.3.1 Rechtsvorschriften	10
4.3.2 Betrieb und Unterhaltung	10
4.3.3 Gestaltung der Versickermulden	10
4.3.4 Auflagenvorbehalt	10
5. Straßenrechtliche Verfügungen	10
6. Entscheidungen über Einwendungen	10
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	10
6.2 Zurückweisungen	11
7. Kostenentscheidung	11
<b>B Sachverhalt</b>	<b>12</b>
1. Beschreibung des Vorhabens	12
2. Vorgängige Planungsstufen	12
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	13
<b>C Entscheidungsgründe</b>	<b>15</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	15
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	15
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	15
2. FFH-Vorprüfung	15
2.1 Natura 2000 Gebiete im Trassenumfeld	15
2.2 Prüfungsmaßstab	15
2.3 Ergebnis	16
2.3.1 FFH-Gebiet DE7939-301 „Innauen und Leitenwälder“	17
2.3.2 FFH-Gebiet DE8039-371 „Murn, Murner Filz und Eiselfinger See“	17

<b>3. Materiell-rechtliche Würdigung</b>	<b>19</b>
<b>3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b>	<b>19</b>
<b>3.2 Planrechtfertigung</b>	<b>19</b>
3.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse	19
3.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse	20
3.2.3 Einwendungen zur Verkehrsuntersuchung	20
3.2.4 Einwendungen zur Planrechtfertigung	21
<b>3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b>	<b>23</b>
3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	23
3.3.2 Planungsvarianten	24
3.3.2.1 Beschreibung der Varianten	24
3.3.2.1.1 Planfeststellungstrasse	24
3.3.2.1.2 Wahllinien W 2 und W 5 (Ostumfahrungen)	25
3.3.2.1.3 Wahllinien W 3 und W 4 (ortsfernere Westumfahrungen)	25
3.3.2.2 Vergleich der Varianten W 1, W 3 und W 5	26
3.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs	26
3.3.2.2.2 Immissionsschutz	27
3.3.2.2.3 Wasserschutz, Natur- und Landschaftsschutz	28
3.3.2.2.4 Landwirtschaft	28
3.3.2.2.5 Kosten	28
3.3.2.2.6 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes	28
3.3.2.3 Einwendungen zur Trassenwahl	30
3.3.2.3.1 Einwendungen der Kanzlei Labbé & Partner zur Trassenwahl, Nullvariante	30
3.3.2.3.2 Wahllinie W3 und andere Linien westlich des Sportplatzes von Vogtareuth	31
3.3.2.4 Varianten für die Verknüpfung der Umfahrung Vogtareuth mit der abzustufenden alten Staatsstraße und dem Gewerbegebiet nördlich von Vogtareuth	32
3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	33
3.3.3.1 Trassierung, Gradienten	33
3.3.3.1.1 Trassenabsenkung im Bereich des Anschlusses der RO 35	33
3.3.3.1.2 Brücke „Am Kirchsteig“ BW 1	34
3.3.3.1.3 Ballfangzaun am Sportplatz	34
3.3.3.2 Querschnitt	34
3.3.4 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	35
3.3.4.1 Anschluss der Sunkenrother Straße an die Umfahrung Vogtareuth	35
3.3.4.2 Begleitstraße von der Sunkenrother Straße zum Gewerbegebiet	36
3.3.4.3 Verschiebung der Überführung der Sunkenrother Straße	36
3.3.4.4 Anschluss des Öffentlichen Feldwegs BWV 1.16 an die Gemeindeverbindungsstraße „Am Kirchsteig“	37
3.3.4.5 Kreisverkehr an der Kreuzung der RO 35 mit der Ortsdurchfahrt von Vogtareuth (St 2359 alt)	37
3.3.4.6 Anbindung der Kreisstraße RO 35 südlich von Vogtareuth	37
3.3.4.7 Verlegung des Geh- und Radwegs bei Bau-km 0+080 bis 0+300	38
3.3.4.8 Geh- und Radweg zum Anwesen Kapellenweg 1	38
3.3.4.9 Rückbau der bestehenden Staatsstraße südlich von Vogtareuth	38
3.3.5 Immissionsschutz / Bodenschutz	38
3.3.5.1 Verkehrslärmschutz	39
3.3.5.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.	39
3.3.5.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	40
3.3.5.1.3 Verkehrslärmberechnung	41
3.3.5.1.4 Ergebnis	41
3.3.5.1.5 Einwendungen zum Lärmschutz	43
3.3.5.1.5.1 Prognosezeitraum	43
3.3.5.1.5.2 Lärm als Belang in der Abwägung	43
3.3.5.1.5.3 Einwendungen zur Schallpegelberechnung	44
3.3.5.1.5.4 Geschwindigkeitsbeschränkung	45
3.3.5.2 Schadstoffbelastung	45
3.3.5.3 Bodenschutz	46
3.3.6 Naturschutz- und Landschaftspflege	46

3.3.6.1	Verbote/Öffentlicher Belang	46
3.3.6.2	Schutzgebiete/geschützte Flächen	47
3.3.6.3	Artenschutz	47
3.3.6.3.1	Nationales und Europäisches Artenschutzrecht	48
3.3.6.3.2	Prüfmethodik und Ergebnis	48
3.3.6.4	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	49
3.3.6.4.1	Eingriffsregelung	49
3.3.6.4.2	Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	49
3.3.6.4.3	Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung, Ersatzmaßnahmen	50
3.3.6.4.4	Einwendungen zum Natur- und Landschaftsschutz	52
3.3.7	Gewässerschutz	53
3.3.7.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	53
3.3.7.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	53
3.3.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	53
3.3.9	Städtebauliche Belange	54
3.3.10	Sonstige öffentliche Belange	54
3.3.10.1	Träger von Versorgungsleitungen	54
3.3.10.2	Forderungen bzgl. verkehrsrechtlicher Anordnungen	54
3.3.10.2.1	Überholverbot am Anschluss des Gewerbegebiets und der Kreisstraße RO 35	54
3.3.10.2.2	Anschluss von Schwerverkehr am Sportplatz	54
3.3.10.3	Naherholung	55
3.3.10.4	Denkmalschutz	55
<b>3.4</b>	<b>Private Einwendungen</b>	<b>55</b>
3.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	55
3.4.1.1	Flächenverlust	55
3.4.1.2	Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen	56
3.4.1.2.1	Übernahme von Restflächen	57
3.4.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung	57
3.4.1.2.3	Umwege	57
3.4.1.2.4	Vertretungskosten	58
3.4.2	Einzelne Einwender	58
3.4.2.1	Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner	59
3.4.2.1.1	Einwenderin 1210	59
3.4.2.1.2	Einwender 1214	59
3.4.2.1.3	Einwender 1216	60
3.4.2.1.4	Einwender 1006 und 1218	61
3.4.2.1.5	Einwenderin 1221	61
3.4.2.2	Mandanten von Rechtsanwalt Jokisch	61
3.4.2.3	Einwender ohne anwaltliche Vertretung	64
3.4.2.3.1	Einwender 1000	64
3.4.2.3.2	Einwender 1011	64
<b>3.5</b>	<b>Gesamtergebnis</b>	<b>65</b>
<b>3.6</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen</b>	<b>65</b>
<b>4.</b>	<b>Kostenentscheidung</b>	<b>65</b>
	<b>Hinweis zur Auslegung des Plans</b>	<b>65</b>

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

ABSP	Arten und Biotopschutzprogramm
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
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
LRT	Lebensraumtyp
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RAS-Q 96	Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil Querschitte
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
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: 32-4354.3-St2359-002

**Vollzug des BayStrWG;  
St 2359 Rohrdorf - Griesstätt  
Ortsumfahrung Vogtareuth  
Abschnitt 300, Stat. 0,545 bis Abschnitt 320, Stat. 1,744,  
Bau-km 0+000 bis 2+040**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

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

Der Plan für den Neubau der St 2359 Umfahrung Vogtareuth mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

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

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht (S. 1 – 48 und Anlage Verkehrsuntersuchung)	
3	Übersichtslageplan	1:25.000
6.1	Straßenquerschnitt St 2359, RO 35	1:50
6.2	Straßenquerschnitt GVS	1:50
7.1	Lagepläne zum Bauwerksverzeichnis Blatt 1- 3	1:1000
7.2	Bauwerksverzeichnis mit Lageplan der Straßenrechtlichen Verfügungen	
8.1	Höhenpläne der St 2359 Blatt 1-3	1:1000/100
8.2	Höhenpläne RO 35, GVS Blatt 1-3	1:1000/100
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Untersuchung	
12.0	Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil	
12.1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:2500
12.2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1:2500

12.4	Spezielle Artenschutzrechtliche Untersuchung	
13.1	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
14.1	Grunderwerbspläne Blatt 1-4	1:1000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim aufgestellt und tragen das Datum vom 07.03.2008. In den Unterlagen der 1. Tektur vom 20.08.2008 wurden komplett neu eingefügte Seiten auf rotem Papier gedruckt und mit „a“ gekennzeichnet. Die damit ersetzte Seite verbleibt in der Tekturausfertigung. In den Lageplänen wurden die Änderungen mit Tekturklappen kenntlich gemacht.

Eine Übersichtskarte 1:100.000 (Unterlage 2) ist 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, 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 E.ON Bayern AG, Kundencenter Kolbermoor, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.3 Dem Wasserbeschaffungsverband Vogtareuth, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.4 Der Gemeinde Vogtareuth, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.5 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, 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.

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

Wird bei Baumaßnahmen in Geländeeinschnitten verunreinigtes Erdreich aus Auffüllungen angetroffen, ist unverzüglich das Landratsamt Rosenheim zu verständigen. Verunreinigtes Aushubmaterial ist gewässerunschädlich zu entsorgen oder zu verwerten.

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

- 3.3.1 Bei der erforderlichen Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. ist auf die Fauna Rücksicht zu nehmen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
- 3.3.2 Die in der Planunterlage 12.2 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.3.3 Die Wirksamkeit der Maßnahmen zum Fledermausschutz sind zwei Jahre nach Inbetriebnahme vom Vorhabensträger gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Rosenheim zu dokumentieren.
- 3.3.4 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.  
Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.5 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.3.6 Die Rodungsarbeiten im Bereich von Wäldern und Hecken sind außerhalb der Laich-Brut- und Vegetationszeit (1. März bis 30. September) durchzuführen.

### **3.4 Lärmschutz**

#### **3.4.1 Verkehrslärmschutz**

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

3.4.1.2 Die Eigentümer der nachfolgend genannten Anwesen, bei denen trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV vorliegt, haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen.

- IO 7b, 2.OG Reuther Feld 33, Südwestseite
- IO 9a 1.OG Reuther Feld 29, Westseite
- IO 22a 2.OG Innstraße 14, Westseite
- IO 24b EG, 1. OG Mangfallstraße 5, Westseite

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

#### **3.4.2 Baustellenimmissionen**

Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass der Zulieferverkehr zur Baustelle im Bereich der Wohngebiete von Vogtareuth grundsätzlich nur werktags (Montag bis Samstag) von 7.00 bis 20.00 Uhr abgewickelt wird. Massentransporte durch die Wohngebiete sind möglichst zu vermeiden.



### **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 Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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 sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus 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 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

### **3.6 Sonstige Nebenbestimmungen**

#### **3.6.1 Denkmalschutz**

Im Falle der Entdeckung bisher nicht bekannter Bodendenkmäler im Trassenbereich hat das Staatliche Bauamt Rosenheim bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten.

Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand / Zweck**

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Versickern des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der St 2359 neu Umfahrung Vogtareuth, von Straßen-km 12,145 bis Straßen-km 12,465 über Mulden in das Grundwasser erteilt:

## **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

## **4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

### **4.3.1 Rechtsvorschriften**

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

### **4.3.2 Betrieb und Unterhaltung**

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.

### **4.3.3 Gestaltung der Versickermulden**

Die Mächtigkeit des bewachsenen Oberbodens in den Mulden zum Versickern des Niederschlagswassers muss mindestens 20 cm betragen. In die Mulden sind Schwellen entsprechend 7.2.3.1 RAS-Ew, Ausgabe 2005 einzubauen.

### **4.3.4 Auflagenvorbehalt**

Weitere Auflagen zu der wasserrechtlichen Erlaubnis, die sich aus wasserwirtschaftlichen Gründen als notwendig erweisen, bleiben vorbehalten.

## **5. Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek-BayStrWG. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6. Entscheidungen über Einwendungen**

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

- 6.1.1 Der Öffentliche Feldweg BWV 1.16 bei Bau-km 0+740 ist – wie in der 1. Tektur vom 20.08.2008 vorgesehen - rechtwinklig an die Gemeindeverbindungsstraße „Am

Kirchsteig“ anzuschließen, um die Benutzbarkeit für landwirtschaftliches Großgerät zu verbessern.

- 6.1.2 Die Höhe und Länge des Ballfangszauns BWV-Nr. 2.07a am Sportplatz ist mit den Vertretern des SV Vogtareuth unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Sportbetriebs und der Verkehrssicherheit einvernehmlich festzulegen.

## **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. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

Die St2359 verbindet die St2362 und die St2092 Ostumgehung Rosenheim mit der B304 bei Wasserburg östlich des Inns. Sie ist im betroffenen Raum neben der B15 (westlich des Inns) die wichtigste Nord – Süd Verbindung. Das Planungsgebiet liegt im Abschnitt der St2359 von Gehering (Anschluss an die St2362) nach Wasserburg im Bereich der Ortschaft Vogtareuth. Der Straßenzug wurde kürzlich mit der Fertigstellung der Ortsumfahrung von Griesstätt 3 km nördlich der verfahrensgegenständlichen Planung erheblich ertüchtigt. Die Ortsdurchfahrt (OD) Vogtareuth stellt im Verlauf dieser Staatsstraße eine mit dem Charakter und der Funktion der Straße nicht vereinbare Engstelle dar. Wegen der baulich noch nicht umgesetzten B15 Westtangente Rosenheim benutzen viele Verkehrsteilnehmer, die die häufigen Stauungen auf der B15 in der Stadt Rosenheim auf dem Weg von und zur BAB A8 meiden wollen, die St2359, die östlich des Inn ebenfalls in Richtung BAB A8 führt. Erst mit der Verkehrswirksamkeit der B15 Westtangente Rosenheim wird die St 2359 von diesen Anteilen des Verkehrs entlastet.

Die vorliegende Planfeststellung behandelt den Neubau der St 2359 Ortsumfahrung Vogtareuth. Dabei handelt es sich um eine kleinräumige, westliche Ortsumfahrung. Baubeginn ist an der bestehenden St2359 südlich des Ortes Vogtareuth. Bauende ist nördlich des Ortes an der bestehenden St2359. Die St 2359 Ortsumfahrung Vogtareuth ist als einbahnige, zweistreifige Straße mit höhengleichen Anschlüssen geplant.

### **2. Vorgängige Planungsstufen**

Die ersten Planungen einer westlichen Ortsumgehung von Vogtareuth datieren aus dem Jahre 1963. Die Trasse wurde damals festgelegt, um die benötigten Grundstücksflächen im Zuge der Flurbereinigung zu erwerben. Der Freistaat Bayern ist bereits seit 1965 im Besitz der meisten Flurstücke für die Verlegung der Staatsstraße westlich von Vogtareuth. Die vorliegende Planung berücksichtigt die damals geschaffenen Eigentumsverhältnisse soweit als möglich. Im 5. Ausbauplan für die Staatsstraßen 1993 wurde die Ortsumgehung Vogtareuth in die Dringlichkeit 1 eingereiht. In der 6. Fortschreibung des Ausbauplanes, gültig ab dem Jahre 2001, ist die Maßnahme weiterhin unter der Bezeichnung „OU Vogtareuth, Projektnummer RO560“ mit einer Länge von 2,3 km und Kosten für den Freistaat von 2,33 Mio. € in der höchsten Dringlichkeit 1 enthalten. Im Jahr 2001 wurde ein Vorentwurf aufgestellt, der von der Regierung von Oberbayern genehmigt wurde und der wesentliche Grundlage der vorliegenden Planfeststellung ist.

Die Gemeinde Vogtareuth hat mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Reuther Feld vom 01.09.1993 ein – allerdings nicht selbständig verkehrswirksames – Teilstück der Umfahrung Vogtareuth etwa im Bereich von Bau-km 0+400 bis 0+700 festgesetzt. Die Gemeinde wollte damit den künftigen Anliegern der Umfahrung Vogtareuth im Baugebiet „Reuther Feld“ deutlich machen, dass sie mit der Umfahrung rechnen müssen. Diese Straßenplanung ist mit der Planfeststellungsstrasse in der Linienführung, aber nicht in der Höhenlage und nicht bei den Lärmschutzanlagen identisch. Sie ist allerdings ersichtlich ein Torso geblieben, denn neben einem Anschluss an das bisheriger Straßennetz fehlt ihr auch eine landschaftspflegerische Begleitplanung, die einer späteren Planung des Straßenbauamts überlassen werden sollte. Die Gemeinde hat diese mit der Planfeststellung offenbar ungewollt konkurrierende Planung mit Beschluss vom 09.09.2008 aufgehoben.

Für die St 2359 Ortsumfahrung Vogtareuth ist nach der aktuellen Fassung des Art. 21 Abs. 1 Bayerisches Landesplanungsgesetz kein Raumordnungsverfahren

durchzuführen, da diese nicht zu den von der Raumordnungsverordnung (RVO) erfassten Vorhaben (i.S.d. § 1 Nr. 8 RVO) zählt. Es handelt sich auch nicht um ein Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit.

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

Mit Schreiben vom 25.03.2008 beantragte das Staatliche Bauamt Rosenheim, für die St 2359 Ortsumfahrung Vogtareuth das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 11.04.2008 bis 13.05.2008 bei der Gemeinde Vogtareuth nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Vogtareuth oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 28.05.2008 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Vogtareuth
- Landratsamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Amt für ländliche Entwicklung, Oberbayern
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Vermessungsamt Rosenheim
- Deutsche Telekom AG
- E.ON Netz GmbH
- Bayerischer Bauernverband
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e. V.
- Landesverband Bayern der Gebirgs- und Wandervereine
- sowie den betroffenen Sachgebieten der Regierung von Oberbayern.

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

Aufgrund der Einwendungen und der Stellungnahmen der Träger der öffentlichen Belange hat das Staatliche Bauamt Rosenheim den Plan geringfügig geändert und die Tekturen vom 20.08.2008 in die Planunterlagen eingearbeitet. Das Staatliche Bauamt Rosenheim legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 20.08.2008 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen fortzusetzen.

Da es sich bei der 1. Tektur um Änderungen mit einem sehr begrenzten Umgriff handelt und alle privaten Betroffenen bekannt sind, wurden die Unterlagen nicht

erneut öffentlich ausgelegt, sondern mit Schreiben vom 20.08.2008 den Betroffenen zugeschickt und Gelegenheit gegeben, sich bis zum 22.09.2008 dazu zu äußern. Zudem wurde eine Stellungnahme der Gemeinde Vogtareuth, des Landratsamts Rosenheim und des Landesamts für Umwelt eingeholt.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 07.10.2008 in Vogtareuth erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

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

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

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

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

### **2. FFH-Vorprüfung**

#### **2.1 Natura 2000 Gebiete im Trassenumfeld**

Im Umfeld der geplanten Ortsumfahrung Vogtareuth sind im Untersuchungsgebiet zwei "Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung" für das Europäische Schutzgebietssystem NATURA 2000 vorhanden: In das Plangebiet ragen die FFH-Gebiete DE7939-301 „Innauen und Leitenwälder“ (ca. 300 m Minimalentfernung zur St 2359 neu im Westen) und DE8039-371 „Murn, Murner Filz und Eiselfinger See“ (ca. 250 m Minimalentfernung zur St 2359 alt / neu im Norden) hinein.

#### **2.2 Prüfungsmaßstab**

Gemäß Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG sind Projekte, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können, unzulässig. Gemäß Art. 49a Abs. 1 BayNatSchG sind Projekte im Sinne von Art. 13c Abs. 2 vor der Entscheidung nach Art. 49 auf ihre Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (FFH-VP) zu prüfen.

Der Freistaat Bayern hat mit diesen Regelungen Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) umgesetzt.

Art. 6 Abs. 3 FFH-RL lautet: Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiete jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung und vorbehaltlich des Absatzes 4 stimmen die zuständigen einzelstaatlichen Behörden dem Plan bzw. Projekt nur zu, wenn sie festgestellt haben, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird, und nachdem sie gegebenenfalls die Öffentlichkeit angehört haben.

Die Zulassungsentscheidung darf nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL nur verfügt werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. An diese Feststellung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02 – juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Maßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt.

Diesen strengen Prüfungsmaßstab legen wir unserem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Danach kann eine Genehmigung in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP ergibt, dass sich das Projekt nicht nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL dennoch zugelassen werden kann.

Die Prüfung orientiert sich am Begriff der Beeinträchtigung des Gebiets als solchem. Zur Präzisierung dieses Begriffs nehmen wir Bezug auf die Leitlinie der EU-Kommission (Natura 2000 – Gebietsmanagement: Die Vorgaben des Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, 4.6.3), die dazu ausführt: „Die Beeinträchtigung eines Gebietes als solches bezieht sich auf dessen ökologische Funktionen. Die Entscheidung, ob eine Beeinträchtigung vorliegt, sollte sich auf die für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele konzentrieren und auf diese beschränkt bleiben“.

Der Vorhabensträger hat durch das Büro für Landschaftsarchitektur Dr. Franz Ramgraber die Auswirkungen der geplanten St 2359neu Ortsumfahrung Vogtareuth auf die FFH-Gebiete DE7939-301 „Innauen und Leitenwälder“ und DE8039-371 „Murn, Murner Filz und Eiselfinger See“ untersuchen lassen.

### **2.3 Ergebnis**

Die Ergebnisse dieser Prüfung sind in der Unterlage 12.0 Nr. 6.1 und 6.2 der Planfeststellungsunterlagen festgehalten, auf die wir verweisen. Der Gutachter kommt für beide auf der Ebene einer FFH-Vorprüfung untersuchten Natura 2000 Gebiete zu dem Ergebnis, dass sich bereits anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass Erhaltungsziele eines der Gebiete durch das Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnten.



### 2.3.1 FFH-Gebiet DE7939-301 „Innauen und Leitenwälder“

Das FFH-Gebiet DE7939301 „Innauen und Leitenwälder“ befindet sich westlich der St 2359 neu in ca. 300 m Entfernung zur Trasse, wobei Teile der Hangleite und ein Bach in das Plangebiet hineinragen. Das Gebiet hat einen Flächenumfang von 3.553 ha. Aufgrund der Entfernung zu geplanten Trasse können negative Auswirkungen auf Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Als Arten des Anhangs II der FFH-RL sind im Standarddatenbogen des Gebiets der Biber (*Castor fiber*), die Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) und die Spanische Flagge (*Euplagia quadripunctata*) genannt.

Nicht von vorneherein auszuschließen war, dass Austauschbeziehungen der Gelbbauchunke (Erhaltungsziel Nr. 9 der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele) gestört werden, da die geplante Trasse zwischen der Innleite und einem Kleingewässer verläuft. Weiterhin war zu prüfen, ob Biber (Nr. 1 und Nr. 10 gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele) aus dem Inntal die Obstgärten westlich von Vogtareuth als Lebensraum nutzen und durch den Straßenverkehr gefährdet werden. Die an Saumstrukturen gebundene Spanische Flagge (Nr. 11 der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele) nutzt größere Gebiete, so dass die Kollisionsgefahr und weitere Trennwirkungen ebenfalls nicht auszuschließen waren. Im Rahmen des Screening wurde daher die Notwendigkeit einer FFH-Vorprüfung festgestellt.

Im Rahmen der zooökologischen Untersuchungen ließen sich Vorkommen des Bibers oder der Spanischen Flagge in Einwirkungsbereich der Trasse nicht feststellen. Gelbbauchunken kommen nur weit außerhalb des Plangebietes, östlich der bestehenden St 2359, vor. Damit ist eine Wirkungsanalyse von vorhabensbedingten und kumulativen Beeinträchtigungen für diese Tierarten nicht erforderlich.

Die im Rahmen der zoologischen Erhebungen erfassten Arten des Anhangs II der FFH-RL Mops- (*Barbastella barbastellus*) und Wimperfledermaus (*Myotis emarginatus*) sind nicht im Standarddatenbogen des FFH-Gebiets DE7939-301 „Innauen und Leitenwälder“ genannt. Ihr Schutz ist damit nicht Erhaltungsziel dieses FFH-Gebiets, sondern eine Frage des speziellen Artenschutzes. Wir verweisen daher insoweit auf die Ausführungen unter C. 3.3.6.3. Kumulative Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen oder im Standarddatenbogen genannter Arten des Anhangs II der FFH-RL durch andere Projekte sind nicht bekannt.

Aufgrund fehlender Vorkommen von im Standarddatenbogen aufgeführten Arten des Anhangs II der FFH-RL und des relativ großen Abstandes des Schutzgebiets zur geplanten Trasse sind erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets DE7939-301 „Innauen und Leitenwälder“ auszuschließen. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) ist daher nicht erforderlich.

### 2.3.2 FFH-Gebiet DE8039-371 „Murn, Murner Filz und Eiselfinger See“

Das FFH-Gebiet DE8039-371 „Murn und Murner Filz“ befindet sich nördlich der St 2359 neu in ca. 250 m Entfernung zur Trasse, wobei Teile von zwei bewaldeten Bachtälern in das Untersuchungsgebiet hineinragen. Das Gebiet hat einen Flächenumfang von 514 ha. Aufgrund der Entfernung zu geplanten Trasse können negative Auswirkungen auf Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Als Arten des Anhangs II der FFH-RL sind im Standarddatenbogen des Gebiets die Gelbbauchunke (*Bombina variegata*), der Kammolch (*Triturus cristatus*) und die Bachmuschel (*Unio crassus*) genannt.

Da die geplante Trasse zwischen einem Seitenbach der Murn und einem Kleingewässer verläuft war nicht von vorneherein auszuschließen, dass Austauschbeziehungen der Gelbbauchunke (Nr. 10 der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele) und des Kammolches (Nr. 11 der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele) gestört werden. Im Falle

von Gewässereinleitungen und geringen Grundwasserflurabständen im Trassenbereich sind Beeinträchtigungen der Gewässerqualität für die Seitenbäche der Murn nicht auszuschließen, was sich auf den Erhalt der Bachmuschel (Nr. 8 der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele) nachteilig auswirken kann. Im Rahmen des Screening wurde daher die Notwendigkeit einer FFH-Vorprüfung festgestellt.

Die Gelbbauchunke kommt nur weit außerhalb des Plangebietes, östlich der bestehenden St 2359 vor. Beeinträchtigungen sind daher nicht zu erwarten, zumal die neue Trasse noch weiter im Westen verläuft. Der Kammmolch wurde nicht festgestellt, die Beurteilung der Beeinträchtigungsgefahr entspricht den Ausführungen zur Gelbbauchunke. Direkte Gewässereinleitungen sind im Rahmen der Baumaßnahme nicht vorgesehen. Beeinträchtigungen des Lebensraumes der Bachmuschel über verschmutztes oberflächennahes Grundwasser sind aufgrund der großen Entfernung zu den Bächen, der relativ geringen Durchlässigkeit der Seetone und der Trassenführung im Bestand (Bauende) ebenfalls nicht zu erwarten. Kumulative Beeinträchtigungen durch andere Projekte sind nicht bekannt.

Aufgrund von Aufgrund fehlender Betroffenheit der im Standarddatenbogen aufgeführten Arten des Anhangs II der FFH-RL, des großen Abstandes zur geplanten Trasse und der Trassenführung im Bestand sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets DE8039-371 „Murn, Murner Filz und Eiselfinger See“ und seiner Erhaltungsziele zu erwarten. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) ist nicht erforderlich.

Die FFH-Vorprüfungen für die beiden FFH- Gebiete erfüllen nach unserer Auffassung die vom EuGH aufgestellten Anforderungen. Das Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der untersuchten Schutzgebiete mit Sicherheit ausgeschlossen werden können, ist für uns nachvollziehbar. Diese Ansicht teilt auch die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern in ihrer Stellungnahme vom 30.04.2008.

### **3. Materiell-rechtliche Würdigung**

#### **3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

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

#### **3.2 Planrechtfertigung**

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

Mit der Ortsumfahrung Vogtareuth soll der Durchgangsverkehr der St 2359 im Westen auf kurzem Weg um den Ort geführt werden, der Ziel- und Quellverkehr durch sinnvolle Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz unter Umgehung der Engstellen an sein Ziel geführt werden, Immissionen im bebauten Bereich verringert werden, die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer verbessert werden, die Schulwegsicherheit nachhaltig verbessert werden und die Verkehrsqualität der wichtigen Staatsstraßenverbindung Wasserburg – Rosenheim östlich des Inns gesteigert werden.

Die Ortsumfahrung von Vogtareuth im Zuge der St 2359 ist im 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen in erster Dringlichkeit aufgeführt.

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

##### **3.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse**

Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 09.01.2007 ist die St 2359 am südlichen Ortsrand von Vogtareuth derzeit an einem normalen Werktag mit 5.200 Kfz/24 h belastet. In der Ortsmitte von Vogtareuth weist die St 2359 am Kirchplatz eine Belastung von 5.000 Kfz/24 h auf, am nördlichen Ortsrand in der Wasserburger Straße eine Belastung von 4900 Kfz/24 h und nördlich der Einmündung des Gewerbegebiets eine Belastung von 4800 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil liegt in allen Bereichen bei 10 %.

Der Verlauf der St2359 im Bereich der OD Vogtareuth ist gekennzeichnet durch unübersichtliche Straßenführung, Engstellen durch Bebauung und enge Kurven. Im Bereich des Rathauses sind die Sichtverhältnisse durch die verwinkelte Linie unbefriedigend, erschwerend kommen Erschließungen und Einmündungen mit ungenügenden Sichtverhältnissen hinzu. In der Ortsmitte durchfährt die St2359 einen sehr eng angebauten Bereich am Kirchplatz. Beidseits der Straße verbleiben für Fußgänger nur Notgehwege, die sogar in Grundflächen von Privathäusern eingebaut wurden und nur auf Kosten von Eingriffen in die Bausubstanz der angrenzenden Häuser notdürftig geschaffen werden konnten. Da die stark gekrümmte Straße hier weniger als 6,50 m Breite zwischen den Borden aufweist, ist ein Begegnungsfall LKW/LKW faktisch nicht möglich. Die Belästigung und sogar Gefährdung der Fußgänger gerade bei nasser Straße ist massiv. Besondere

Probleme bereitet in diesem Bereich auch der Straßenwinterdienst wegen fehlender Seitenräume. Die St2359 hat in der OD Vogtareuth Erschließungsfunktion und ist daher an keiner Stelle mit Lärmschutzmaßnahmen versehen. Die unmittelbar am Straßenrand stehenden Wohnhäuser sind durch die von der Straße ausgehenden Emissionen stark belastet.

### 3.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse

Die westliche Umfahrung Vogtareuth erhält für das Prognosejahr 2020 unter der Voraussetzung der Verwirklichung der B 15 Westtangente Rosenheim eine Prognosebelastung von 3.100 Kfz/Tag. Der Lkw-Anteil im DTV wird bei rd. 9 % liegen (Tagwert 9 %, Nachtwert 10 %). Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat auch die Verkehrsbelastung der Umfahrung von Vogtareuth ohne die Westtangente Rosenheim berechnen lassen, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass diese wegen der Verzögerungen durch das Gerichtsverfahren und der längeren Bauzeit erst später unter Verkehr geht als die Umfahrung Vogtareuth. Nach einer gutachterlichen Stellungnahme von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 27.05.2008 wäre ohne die Westtangente Rosenheim die St 2359 im Abschnitt Griesstätt – Stephanskirchen um rd. 1.200 Kfz/Tag höher belastet als mit Westtangente Rosenheim. Die Planfeststellungsstrasse hätte dann eine Prognosebelastung von 4.300 Kfz/Tag.

Die Entlastungswirkung der B15 Westtangente Rosenheim resultiert aus ihrer Bündelungswirkung aufgrund ihrer zügigen Befahrbarkeit und der Anbindung an die Autobahn A8. Von der St 2359 werden insbesondere die Fahrten von/nach Griesstätt bzw. Wasserburg und Fahrten, die bereits heute über die Innbrücke bei Griesstätt verlaufen (nach Pfaffing, Edling, Attel, Rott am Inn, etc.) auf die B15 westlich des Inns verlagert. Dieser Einfluss der B15 Westtangente Rosenheim auf die Belastung der St 2359 im Raum Vogtareuth wurde in den bisherigen Untersuchungen zur Westtangente Rosenheim auf der Grundlage des Großraummodells Rosenheims ermittelt und durch die Untersuchungen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak bestätigt.

Mit der Umfahrung wird der gesamte Durchgangsverkehr durch Vogtareuth im Zuge der St 2359 aus der Ortsdurchfahrt herausverlagert. Auf der Rosenheimer Straße am südlichen Ortsrand verbleiben lediglich 1.500 Kfz/Tag, das bedeutet gegenüber dem Prognose-Bezugsfall 2020 (ohne Umfahrung Vogtareuth, aber unter Berücksichtigung der Westtangente Rosenheim) eine Entlastung um 66 %. Am Kirchplatz in der Ortsmitte verbleiben 1.300 Kfz/Tag, die Entlastung beträgt 70 %. In der Wasserburger Straße am nördlichen Ortsrand beträgt die Entlastungswirkung infolge der Umfahrung 78 % (von 4.300 Kfz/Tag im Prognose-Bezugsfall auf 1.200 Kfz/Tag im Fall mit Umfahrung). Auf die Belastung der Kreisstraße RO 35 und der Wohn- und Erschließungsstraßen in Vogtareuth hat die Umfahrung keinen Einfluss.

### 3.2.3 Einwendungen zur Verkehrsuntersuchung

Die Kanzlei Labbé & Partner bezweifelt, ob die Datenbasis der Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak zutreffend ist. Ausweislich der Verkehrsuntersuchung 2006 seien nur an einem Donnerstag Zählungen von 6<sup>30</sup> Uhr bis 10<sup>30</sup> Uhr und 15<sup>00</sup> Uhr bis 19<sup>00</sup> Uhr durchgeführt worden. Diese sogenannte „8-Stunden-Knotenpunktzählungen“ sei mit Faktoren von 1,75 bis 1,85 hochgerechnet worden. Es seien also acht Stunden eines einzigen Tages im September maßgeblich gewesen, um hieraus die aktuelle Verkehrsbelastung, die künftige Verkehrsbelastung (mit und ohne Westtangente Rosenheim) und die Lärmbelastung durch die Umfahrung Vogtareuth zu ermitteln. Eine derartige einmalige und nur auf wenige Stunden eines einzigen Tages beschränkte Zählung könne nicht repräsentativ sein. Aus diesem Grund seien die von Prof. Dr.-Ing. Kurzak angegebenen Verkehrszahlen nicht nachvollziehbar. Die angebliche Belastung der Ortsdurchfahrt Vogtareuth zum heutigen Zeitpunkt (6.869 Kfz/Tag) sei tatsächlich nicht zutreffend; der Durchgangsverkehr liege tatsächlich bei 3.860 Kfz/Tag,

zusammen mit dem Ziel- und Quellverkehr ergebe sich eine Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag.

Diese Bedenken teilen wir nicht. Die Belastung am Normalwerktag (Di., Mi., Do.) im Sommerhalbjahr ist nach gängiger Praxis von Verkehrsuntersuchungen Grundlage für die Ermittlung der Verkehrswirksamkeit von Umgehungsstraßen und zur Bemessung von Verkehrsanlagen (Signalanlagen, Länge von Abbiegespuren, etc.). Eine Zählung über 8 Stunden am Tag ist ausreichend, die Hochrechnung auf Kfz/24 Stunden erfolgt mit Faktoren, die anhand einer Vielzahl von automatischen Dauerzählstellen auf Bundes-, Staats- und Kreisstraßen ermittelt wurden. Die Ergebnisse von Prof. Dr.-Ing. Kurzak sind auch nicht widersprüchlich. Die Belastung der Ortsdurchfahrt Vogtareuth liegt heute bei rd. 5.000 Kfz/Tag. Sie setzt sich aus 3.860 Kfz/Tag Durchgangsverkehr plus rd. 1.300 Kfz/Tag Quell-/Zielverkehr zusammen. Die von der Kanzlei Labbé zitierte Belastung in der Ortsdurchfahrt in Höhe von 6.869 Kfz/Tag ist jedoch der DTV-Wert 2005 auf der St 2359 südlich von Vogtareuth, d. h. südlich der Einmündung der Kreisstraße RO 35, deren Belastung fast vollständig von und zur St 2359 Süd abgewickelt wird. Am Zähltag ergab sich an dieser Stelle eine Belastung von 7.800 Kfz/Tag. Der Unterschied zum DTV-2005 in Höhe von 13,5 % beruht im Wesentlichen darauf, dass der DTV-Wert ein Jahresmittelwert ist, der auch die schwächer belasteten Wochenenden und Wintermonate berücksichtigt.

#### 3.2.4 Einwendungen zur Planrechtfertigung

Die Kanzlei Labbé & Partner spricht für Ihre Mandanten, die Einwender 1201 – 1222, dem Vorhaben jede Planrechtfertigung ab.

Die einzige Rechtfertigung des Baulastträgers sei, dass auf Drängen der Gemeinde die Straße nunmehr zu bauen sei, dass man das Glück habe, aufgrund einer Anfang der 60er Jahre durchgeführten Flurbereinigung zu 90 % bereits Eigentümer der benötigten Flächen zu sein und dass sich offensichtlich nach nunmehr über 40 Jahren ein Finanzierungsfenster zu öffnen scheine.

Es sei rechtlich irrelevant, dass die Ortsumfahrung Vogtareuth im 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen in erster Dringlichkeit aufgeführt sei. Dieser Ausbauplan habe keine Gesetzeskraft. Im Übrigen halte sich die Straßenbauverwaltung selbst nicht maßgeblich an ihre eigenen Ausbaupläne, zahlreiche in der ersten Dringlichkeit stehende Vorhaben seien nie verwirklicht worden.

Unbestritten sei, dass die Ortsdurchfahrt Vogtareuth durch den Bau der Westtangente Rosenheim im Zuge der B 15 entlastet werde. Dies entspreche auch der Verkehrsprognose des Staatlichen Bauamts Rosenheim in Ziffer 2.2.3. des Erläuterungsberichts (Unterlage 1). Tatsächlich sei die Westtangente Rosenheim bereits seit dem 16.09.2005 planfestgestellt, im Klageverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof habe bereits der Augenschein stattgefunden, zudem sei der Grunderwerb im Gange. Daher müsse von einer baldigen Realisierung der B 15 Westtangente Rosenheim ausgegangen werden. Die von Professor Dr.-Ing. Kurzak ermittelte Prognose komme zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Vogtareuth im Jahr 2020 ohne Ortsumfahrung Vogtareuth auf 4.400 Kfz pro Tag zurückgehe, anstelle der für 2005 ermittelten 6.869 Kfz/Tag. Der prognostizierte Verkehr im Jahr 2020 im Ortsbereich Vogtareuth werde nur noch rund 2/3 des Verkehrsaufkommens ausmachen, der heute die Ortsdurchfahrt belastet. Die hohen prozentualen Entlastungen könnten nicht darüber hinwegtäuschen, dass es angesichts des niedrigen Verkehrsaufkommens in absoluten Zahlen nur zu einer geringfügigen Entlastung komme. Eine prognostizierte Entlastung der Ortsmitte von 3.100 Kfz/Tag rechtfertige die Ortsumfahrung nicht, zumal es sich nicht um eine echte Entlastung der Ortsdurchfahrt, sondern nur um eine Umverteilung der Belastung an den westlichen Ortsrand handele.

Ein Bedarf könne nach Ansicht der Kanzlei Labbé & Partner auch nicht dadurch konstruiert werden, dass die Ortsdurchfahrt Vogtareuth im Verlauf der Staatsstraße

„eine mit dem Charakter und der Funktion der Straße nicht vereinbare Engstelle“ darstelle. Es gebe vermutlich hunderte von derartigen Engstellen im Zuge von Staatsstraßen in Bayern. Warum gerade die „Engstelle Vogtareuth“ ausgemerzt werden müsse, sei nicht verständlich.

Die Kritik an der Planrechtfertigung teilen wir nicht. Das Vorhaben ist grundsätzlich zur Erreichung der o. g. zulässigen Planungsziele – insbesondere der Verbesserung der Durchgängigkeit der St 2359 und der Entlastung des Ortskerns von Vogtareuth - im Rahmen der Planungshoheit der Bayerischen Straßenbauverwaltung vernünftigerweise geboten. Eine Planrechtfertigung liegt nicht erst dann vor, wenn ein Vorhaben unabdingbar notwendig ist, weil sonst mit einem Verkehrskollaps oder gesundheitsschädlichen Immissionen für die Anlieger zu rechnen ist.

Die Ortsumfahrung von Vogtareuth hat zwar im Vergleich zu anderen derzeit in der Planung stehenden Staatsstraßenmaßnahmen in Oberbayern (z.B. St 2068 Umfahrung Weßling, St 2069 Umfahrung Olching, St 2056 Umfahrung Pähl) eine niedrigere prognostizierte Verkehrsbelastung. Dies bedeutet jedoch nicht automatisch, dass das Vorhaben nicht vernünftigerweise geboten ist. Auch unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsentlastung durch die Westtangente Rosenheim liegt die Prognosebelastung (im Nullfall) der Ortsdurchfahrt von Vogtareuth für 2020 mit 4.400 Kfz pro Tag über der bayernweiten Durchschnittsbelastung von Staatsstraßen von ca. 3800 Kfz/24h (Straßenverkehrszählung SVZ 2005) und nur wenig unter dem Durchschnitt der hohen oberbayerischen Belastung von 4900 Kfz/24h, die insbesondere vom Ballungsraum München herrührt. Im Übrigen ist es angesichts des weitgehend abgeschlossenen Grunderwerbs und der wesentlich kürzeren Bauzeit durchaus möglich, dass die Umfahrung Vogtareuth einige Jahre vor der Westtangente Rosenheim unter Verkehr geht und dann in der Übergangszeit eine deutlich höhere Verkehrsbelastung (4.300 Kfz/24 h) haben wird. Dass es in dieser Lage nicht möglich sein soll, in Vogtareuth verkehrliche Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen, ist für uns nicht nachvollziehbar.

Unserer Ansicht nach darf die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung nicht ausschließlich an den absoluten Zahlen der bestehenden Verkehrsbelastung gemessen werden, sonst würden nur noch Ortsumfahrungen im Ballungsraum der großen Städte zu rechtfertigen sein. Die bestehenden Engstellen und unübersichtlichen Kurven in der Ortsdurchfahrt von Vogtareuth sind unserer Ansicht nach ein wichtiger Grund, für den Bau einer Ortsumfahrung. Die Tatsache, dass es in Bayern leider viele Engstellen in den Ortsdurchfahrten von Staatsstraßen gibt, kann doch nicht dazu zwingen, in Vogtareuth angesichts einer solchen Engstelle gerade nichts zu tun.

Im Übrigen halten wir die Feststellung, es ändere sich lediglich der Ortsteil, der belastet und verlärmte würde, nicht für zutreffend, denn an den Stellen, wo die Umfahrung von Vogtareuth neuen Lärm erzeugt, gelten die Grenzwerte der 16. BImSchV und diese sind deutlich niedriger als die Lärmbelastung, mit der die Anwohner in der bestehenden Ortsdurchfahrt von Vogtareuth heute leben müssen.

Die Aufnahme in die erste Dringlichkeit des 6. Ausbauplans für die Staatsstraßen stellt zwar keine gesetzliche Bedarfsfeststellung entsprechend des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) dar, dennoch ist darin ein gewichtiges Indiz dafür zu sehen, dass die Planung vernünftigerweise geboten ist. Der Ausbaubedarf für die Staatsstraßen wird von der Bayerischen Staatsregierung im Ausbauplan als Bestandteil des Gesamtverkehrsplans Bayern (GVP) festgelegt. Diese Fachpläne für den Straßenbau sind eingebettet in die überfachlichen Rahmenplanungen sowohl auf Bundes- wie auf Landesebene. Jedes Projekt wird zunächst nach einem gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren analog zu den Bedarfsplanmaßnahmen auf Bundesebene untersucht. Dabei werden die Kosten des Projektes den vielfältigen Nutzen gegenübergestellt. Weiterhin fließen Umweltrisikoeinschätzungen

und Raumwirksamkeitsanalysen als nicht monetäre Komponenten in die Bewertung ein. Eine Aufnahme in die erste Dringlichkeit des Ausbauplans für die Staatsstraßen erfolgt grundsätzlich nur, wenn das Vorhaben mit dem Gesamtverkehrsplans Bayern vereinbar ist, die Umweltrisiken vertretbar erscheinen und der gesamtwirtschaftliche Nutzen die Kosten übersteigt.

Nach alledem halten wir den Bau der Umfahrung von Vogtareuth im Zuge der St 2359 für sinnvoll und notwendig. Er ist damit im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise geboten.

### **3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

#### **3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

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.

Gem. B V 1.4.3 LEP sollen Staatstraßen zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte, die nicht an Bundesstraßen liegen, an diese anbinden und damit auch die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung dieser Orte schaffen. Die vorliegende Planung dient der Verwirklichung dieses Zieles, indem sie durch den Bau der Ortsumfahrung von Vogtareuth im Zuge der St 2359 die Verbindung zwischen dem Raum Wasserburg und der kreisfreien Stadt Rosenheim ertüchtigt.

Darüber hinaus wird auf das Ziel B V. 1.1.6 verwiesen, wonach beim Verkehrswegeaus- und Neubau Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes berücksichtigt werden sollen. Die geplante Trasse verbessert die Lärm- und Abgassituation im Ortszentrum von Vogtareuth durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Ortsumfahrung.

Die Kanzlei Labbé & Partner bezweifelt die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Landes- und Regionalplanung. Aus dem Regionalplan Südostbayern, der das Landesentwicklungsprogramm konkretisiert, ergebe sich keinerlei besondere Erforderlichkeit der Ortsumfahrung Vogtareuth. Ziffer VII Verkehr- und Nachrichtenwesen des Regionalplans Südostbayern enthalte die Ortsumfahrung von Vogtareuth nicht. Stattdessen solle gemäß Ziffer VII.1. bei Entwicklung von Verkehr- und Informationssystemen die Umweltbelastung so gering wie möglich gehalten werden. Dabei sei eine Verkehrsverminderung anzustreben, der Flächenverbrauch möglichst gering zu halten und eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung durchzusetzen.“ Nach dieser Maßgabe bedürfe es der Ortsumfahrung Vogtareuth nicht.

Nach Auffassung der Kanzlei Labbé & Partner widerspricht die Planung auch Ziffer B I des Regionalplans Südostbayern. Diese sehe vor:

„Die natürlichen Lebensgrundlagen der Region sollen zum Schutz einer gesunden Umwelt, eines funktionsfähigen Naturhaushaltes sowie der Tier- und Pflanzenwelt dauerhaft gesichert werden. Alle Nutzungsansprüche an die natürlichen Lebensgrundlagen sollen auf eine nachhaltige Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts abgestimmt werden.

Die charakteristischen Landschaften der Region sollen unter besonderer Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit und der ökologischen Belastbarkeit des Naturhaushalts erhalten und pfleglich genutzt werden.“

Dagegen werde durch die von der Umfahrung Vogtareuth verursachten massiven Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz verstoßen. So führe die Trasse nur in einer geringen Entfernung an den FFH-Gebieten DE 7939301 „Innauen und Leitenwälder“ und DE 8039371 „Murrn, Murrner Filz und Eiselfingersee“ vorbei und durchschneide auf einer Länge von 266 m das Landschaftsschutzgebiet RO-02

„Schutz der Innauen bei Vogtareuth“. Zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes trügen neben den Lärmschutzwänden und der technischen Überprägung auch die zur Überwindung der Höhenunterschiede im Bereich des Moränenrückens westlich von Vogtareuth notwendigen größeren Einschnitte und Dammschüttungen bei. Weiterhin komme es zu einer Versiegelung von mindestens 16.547 m<sup>2</sup> Landwirtschaftsfläche und massiven zooökologischen Eingriffen z.B. für Fledermäuse.

Diese Bedenken teilen wir nicht. Neben den o.g. Grundsätzen und Zielen der Landesplanung, die eine Vereinbarkeit des Vorhaben mit den Erfordernissen der Landes- und Regionalplanung begründen, übersieht die Kanzlei Labbé & Partner, dass die Freihaltung der Trasse der Ortsumfahrung von Vogtareuth gem. Ziffer VII 3.2.4 eines der Ziele des Regionalplans Südostbayern ist. Schon deshalb ist von einer Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen und Regionalplanung auszugehen. Aus der Tatsache, dass die Umfahrung im Regionalplan nicht unter den vordringlich zu verwirklichenden Vorhaben der Ziele Ziffer VII 3.2.2 und 3.2.2 aufgeführt ist, kann keinesfalls der Schluss gezogen werden, dass das Vorhaben aus Gründen übergeordneten Planungsrechts gar nicht verwirklicht werden dürfe.

Auch die Eingriffe in Natur und Landschaft führen unserer Ansicht nach nicht zu Verstößen gegen Grundsätze oder Ziele der Raumordnung. In der notwendigen Abwägung ist zu berücksichtigen, dass Straßenbaumaßnahmen immer mit Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild verbunden sind. Diese sind bei der Umfahrung Vogtareuth verglichen mit anderen Straßenbaumaßnahmen allerdings sehr moderat. Wie unter C.2.3 dargestellt, können erheblich Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete ausgeschlossen werden. Sämtliche Eingriffe in Natur- und Landschaft können durch die im LBP (Unterlage 12.0 und 12.2) vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden (s.u. C.3.3.6.4), artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach §§ 42 ff. BNatSchG werden ebenfalls nicht erfüllt (s.u. C.3.3.6.3).

Die Höhere Landesplanungsbehörde (SG 24.1 der Regierung von Oberbayern) hat daher auch mit ihrer Stellungnahme von 23.05.2008 die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung bestätigt.

### 3.3.2 Planungsvarianten

Die Regierung von Oberbayern war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445).

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

#### 3.3.2.1 Beschreibung der Varianten

##### 3.3.2.1.1 Planfeststellungstrasse

Die Planfeststellungstrasse (in den Verfahrensunterlagen auch als Wahllinie W 1 bezeichnet) entspricht der Linie, die dem Vorentwurf vom 29.05.2001 zugrunde lag. Die Trasse beginnt südlich Vogtareuth bei Str-km 12,145, umgeht Vogtareuth westlich in engem Bogen und endet im Bestand der St 2359 bei Str-km 14,160. Sie ist höhengleich verknüpft mit der Kreisstraße RO35 bei Bau-km 0+320, kreuzt höhenfrei und ohne Verknüpfung die GVS „Am Kirchsteig“ bei Bau-km 0+739, die GVS „Eglhamerstraße“ bei Bau-km 0+976 und die GVS „Sunkenrotherstraße“ bei Bau-km 1+251. Der Anschluss der alten Ortsdurchfahrt nördlich Vogtareuth erfolgt über eine plangleiche Einmündung bei Bau-km 1+630, die Zufahrt zum Gewerbegebiet der Gemeinde ist bei Bau-km 1+750 ebenfalls über eine Einmündung sichergestellt. Die beiden letztgenannten Einmündungen bilden einen



sog. Rechtsversatz, der Abstand der Einmündungen wurde zur Schonung anliegender Grundstücke an den einschlägigen Mindestmaßen der „Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil: plangleiche Knotenpunkte“ (RAS-K1) gewählt. Die Planfeststellungstrasse ist 2,040 km lang.

#### 3.3.2.1.2 Wahllinien W 2 und W 5 (Ostumfahrungen)

Die Wahllinie 2 umfährt Vogtareuth östlich in weitem Bogen. Die Trasse beginnt südlich Vogtareuth bei Str-km 11,910, schließt nach 620 m auf den Bestand der Kreisstraße R0 35 auf. Die Kreisstraße wird dort als Einmündung mit der W 2 verknüpft. Sie verläuft ca. 830m auf der Kreisstraße und schwenkt dann nach Nordwesten ab. Die Verknüpfung mit der KrRo35 und der Krankenhauszufahrt erfolgt über einen Rechtsversatz. Unter größtmöglicher Rücksichtnahme auf das Krankenhaus führt die Trasse durch das Wasserschutzgebiet der Gemeinde. Auch der Quellfassungsbereich und die engere Schutzzone werden dabei durchschnitten. Ab Bau-km 2+050 verläuft die Trasse wegen des bewegten Geländes über eine Länge von 600m auf bis zu 11,5 m hohem Damm. Insgesamt 4 GVS zwischen Bau-km 1+830 und 2+400 werden höhenfrei ohne Verknüpfung gekreuzt. Das FFH Gebiet Murntal wird in einem südlichen Ausläufer gequert. Nördlich des Weilers Winkl erreicht die W 2 den Bestand der St 2359 bei Str-km 14.600. Sie ist 3,110 km lang.

Die Wahllinie 5 wurde als Variante zur W2 untersucht, um die Eingriffe in das Wasserschutzgebiet der Gemeinde zu vermeiden. Analog zur W2 umfährt die W5 Vogtareuth östlich in weitem Bogen. Die Trasse beginnt südlich Vogtareuth bei Str-km 11,910, schließt nach 650m auf den Bestand der Kreisstraße R0 35 auf. Die Kreisstraße wird dort als Einmündung mit der W5 verknüpft. Sie verläuft ca. 830m auf der Kreisstraße und schwenkt dann in scharfem Bogen nach Nordwesten ab. Die Verknüpfung mit der KrRo35 und der Krankenhauszufahrt erfolgt über einen Rechtsversatz. Eine GVS bei Bau-km 1+750 sowie weitere 3 GVS zwischen Bau-km 2+000 und 2+150 werden höhenfrei gekreuzt.

Trotz Unterschreitung des Mindestkurvenradius von 350m für die anzustrebende Straßenkategorie gelingt es nicht, die weitere Schutzzone des Wasserschutzgebietes zu schonen. Das tief eingeschnittene Tal zur Murn wird mit einem bis zu 12,5m hohen Straßendamm gequert. In Höhe des Weilers Winkl erreicht die W 5 wieder die St2359 bei Str-km 14,260. Die Variante W 5 ist 2,860 km lang.

Zwar ist es nicht grundsätzlich unmöglich, Straßen in Trinkwassergewinnungsgebieten zu bauen, jedoch verlangt die geltende Richtlinie (RiStWaG) einen sehr hohen baulichen Aufwand für erforderliche Schutzvorkehrungen für das Trinkwasser. Schwerer als technische Probleme beim Bau wiegt aber, dass Straßen in Trinkwassergewinnungsgebieten nur dann ins Auge gefasst werden dürfen, wenn es keine vernünftige Alternative gibt. Aufgrund der Eingriffe in den Quellfassungsbereich und die engere Schutzzone des Wasserschutzgebiets von Vogtareuth ist die Wahllinie W 2 wegen vorhandener Alternativen (Westumfahrungsvarianten und W 5) und der Berührung der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebiets wasserwirtschaftlich kaum vertretbar.

Die Wahllinie W 2 braucht daher aufgrund ihrer negativen Auswirkungen auf das Trinkwasser nicht weiter untersucht zu werden.

#### 3.3.2.1.3 Wahllinien W 3 und W 4 (ortsfernere Westumfahrungen)

Die Wahllinie 3 umfährt Vogtareuth in einem weiteren westlichen Bogen als die W1. Dadurch soll ein besserer Immissionsschutz für das Wohngebiet „Reutherfeld“ erreicht werden. Sie beginnt südlich Vogtareuth im Bestand der St 2359 bei Str-km 12,100, schwenkt nach Westen und verläuft westlich von Trainingsplatz und Fußballplatz. Sie verknüpft analog zur W1 die Kreisstraße Ro35 bei Bau-km 0+360. Sie kreuzt bei Bau-km 0+790 höhenfrei ohne Verknüpfung die GVS nach Weikering

und Eglham. Diese GVS werden an dieser Stelle neu geordnet, damit ein Brückenbauwerk für die Kreuzung ausreicht. Bei Bau-km 1+040 wird höhenfrei die Eglhamerstraße gekreuzt und bei Bau-km 1+390 die GVS nach Sunkenroth. Auch hier wird das Wegenetz zur Reduzierung auf ein Brückenbauwerk neu geordnet. Die Klärwerkszufahrt bei Bau-km 1+790 wird verlegt. Die Zufahrt zum Gewerbegebiet und die Anbindung der alten St2359 nördlich Vogtareuth erfolgt analog zur W1 mit einem Rechtsversatz. Die Variante W3 endet wie die W1 bei Str-km 14,160 und ist 2,220 km lang.

Die Wahllinie 4 stellt eine Variante der W 3 dar, sie umfährt Vogtareuth in weitem westlichem Bogen. Sie holt noch weiter Richtung Inn aus als die W3. Sie beginnt südlich Vogtareuth im Bestand der St 2359 bei Str-km 12,100, schwenkt nach Westen bis zur Hochspannungsleitung. Sie kreuzt die GV-Straßen nach Weikering und Eglham im Bereich von Bau-km 0+680 bis 1+180 an insgesamt 5 Stellen. Durch Neuordnung der GVS wird der Bedarf an Kreuzungsbauwerken auf 2 reduziert. Bei Bau-km 1+280 wird ein Ausläufer des Vogtareuther Auholzes mit einem Gewässer 3. Ordnung gequert. Bei Bau-km 1+440 wird höhenfrei die GVS nach Sunkenroth und bei Bau-km 1+640 der Weg zum Klärwerk gekreuzt. Auch hier wird das Wegenetz zur Reduzierung auf ein Brückenbauwerk neu geordnet. Die Zufahrt zum Gewerbegebiet und die Anbindung der alten St2359 nördlich Vogtareuth erfolgt analog zur W1 mit einem Rechtsversatz. Die Variante W 4 endet wie die W 1 bei Str-km 14,160 und ist 2,340 km lang. Bei der Wahllinie W 4 kann trotz Ausnutzung aller einschlägigen Trassierungsparameter für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h (Grenzwert der Kuppenausrundung von 4.400m, Höchstlängsneigung von 6%) und trotz einer Einschnittslage von bis zu 4,3m Tiefe eine Längsneigung der Straße von 8,2% im Bereich von Bau-km 0+550 bis Bau-km 1+150 nicht vermieden werden. Damit ist der o.a. Grenzwert der Längsneigung deutlich überschritten. Trassierungstechnisch und im Bezug auf die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt bietet die W4 keine Vorteile gegenüber der W 3 oder W 1. Auch das Schutzgut Mensch – hier der Immissionsschutz der geschlossenen Bebauung – ist durch die W 4 nicht weniger beeinträchtigt als durch die W 3.

Gegen die W 4 spricht zudem, dass der Aufwand zur Neuordnung des nachgeordneten Wegenetzes wirtschaftlich deutlich höheren Aufwand bedingt als bei der W 3. Auch die Längsneigung von 8,2% spricht gegen die W 4.

Nach dieser Vorauswahl braucht die W4 nicht weiter untersucht zu werden, da sie offensichtlich weniger geeignet ist als die W 3 oder die Planfeststellungstrasse.

### 3.3.2.2 Vergleich der Varianten W 1, W 3 und W 5

#### 3.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Sämtliche geprüften Wahllinien führen zu einer erheblichen Entlastung der bisherigen Ortsdurchfahrt von Vogtareuth.

Die Westumfahrvarianten (Planfeststellungstrasse, W 3) erhalten eine Prognosebelastung von 3.100 Kfz/Tag unter Berücksichtigung der Westtangente Rosenheim im Zuge der B 15. Der Lkw-Anteil im DTV wird bei rd. 9 % liegen (Tagwert 9 %, Nachtwert 10 %). Mit der Umfahrung wird der gesamte Durchgangsverkehr durch Vogtareuth im Zuge der St2359 aus der Ortsdurchfahrt herausverlagert. Auf der Rosenheimer Straße am südlichen Ortsrand verbleiben 1.500 Kfz/Tag, das bedeutet gegenüber dem Prognose-Bezugsfall eine Entlastung um 66 %. Am Kirchplatz in der Ortsmitte verbleiben 1.300 Kfz/Tag, die Entlastung beträgt 70 %. In der Wasserburger Straße am nördlichen Ortsrand beträgt die Entlastungswirkung infolge der Umfahrung 78 % (von 4.300 Kfz/Tag im Prognose-Bezugsfall auf 1.200 Kfz/Tag im Fall mit Umfahrung). Auf die Belastung der Kreisstraße RO 35 und der Wohn- und Erschließungsstraßen in Vogtareuth haben die Westumfahrvarianten keinen Einfluss.

Die Ostumfahrvvariante W 5 würde eine Prognosebelastung von 3.500 Kfz/Tag, in der Überlagerung mit der RO 35 sogar 6.500 Kfz/Tag erhalten. Der Lkw-Anteil im DTV würde bei rd. 9 % liegen (Tagwert 9 %, Nachtwert 10 %). Auch mit diesen Varianten könnte der gesamte Durchgangsverkehr durch Vogtareuth im Zuge der St2359 aus der Ortsdurchfahrt herausverlagert werden. So würden auf der Rosenheimer Straße am südlichen Ortsrand 1.400 Kfz/Tag verbleiben, das bedeutet gegenüber dem Prognose-Bezugsfall eine Entlastung um 70 %. Am Kirchplatz in der Ortsmitte würden 1.200 Kfz/Tag verbleiben, die Entlastung beträgt 73 %. In der Wasserburger Straße am nördlichen Ortsrand betrüge die Entlastungswirkung infolge der Umfahrung 80 % (von 4.300 Kfz/Tag im Prognose-Bezugsfall auf 900 Kfz/Tag im Fall mit Umfahrung).

Bei der Wahllinie W 3 kann trotz Ausnutzung aller einschlägigen Trassierungsparameter für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h (Grenzwert der Kuppenausrundung von 4.400m, Höchstlängsneigung von 6%) nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen – Linienführung (RAS – L) und trotz einer Einschnittslage von bis zu 4,5m Tiefe eine Längsneigung der Straße von 7,4% im Bereich von Bau-km 0+600 bis Bau-km 1+100 nicht vermieden werden. Damit ist der o.a. Grenzwert der Längsneigung deutlich überschritten.

Die Wahllinie W 5 führt zu einer Unterschreitung des Mindestkurvenradius von R=350m für die anzustrebende Straßenkategorie.

Die Wahllinie 3 und 5 haben damit von der Verkehrssicherheit und –qualität Nachteile gegenüber der Planfeststellungstrasse.

#### 3.3.2.2.2 Immissionsschutz

Die Planfeststellungstrasse verläuft relativ nah am Wohngebiet Reuther Feld vorbei. Die von der Trasse ausgehenden Immissionen können durch Tieflage der Straße und weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen im sensiblen Bereich der Wohnbebauung unter den Grenzwerten der einschlägigen 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) gehalten werden, wenn als Verkehrsbelastung der Umfahrung die Prognosebelastung für das Jahr 2020 mit Realisierung der Westumfahrung Rosenheim im Zuge der B 15 zugrunde gelegt wird (3.100 Kfz/24 h). In einer möglichen Übergangsphase, falls die Verkehrsfreigabe der Umfahrung von Vogtareuth vor der Fertigstellung der B 15 Westtangente Rosenheim erfolgt, kommt es bei einer dann anzunehmenden Verkehrsmenge von 4.300 Kfz/24 h an den Immissionsorten IO 7b, 2.OG (Reuther Feld 33, Südwestseite), IO 9a 1.OG (Reuther Feld 29, Westseite), IO 22a 2.OG (Innstraße 14, Westseite) und IO 24b EG, 1. OG (Mangfallstraße 5, Westseite) zu Überschreitungen der Nachtgrenzwerte von bis zu 1,1 dB(A). Für die betroffenen Anwesen sind in den Unterlagen zur 1. Tektur vom 20.08.2008 passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Wahltrasse W 3 führt in deutlich weiterem Abstand am Wohngebiet Reuther Feld vorbei und hat insoweit Vorteile beim Immissionsschutz, führt aber am Bauanfang zur Beeinträchtigung eines Anwesens im Außenbereich.

Die Wahltrasse W 5 führt zur Beeinträchtigung eines Anwesens am Bauanfang und zweier Anwesen am Bauende. Zusätzlich ist es aber unvermeidbar, dass die W5 recht nahe am Behandlungszentrum Vogtareuth vorbeiführt (180 m), was bei der prognostizierten Verkehrsbelastung zwar keine Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes erfordern würde, aber die Lage und die Erweiterungsmöglichkeiten des bedeutenden Krankenhauses deutlich negativ beeinflussen würde.

Insgesamt hat die Planfeststellungstrasse unter Lärmschutzgesichtspunkten – nach Verkehrsfreigabe der B 15 Westtangente Rosenheim allerdings ausschließlich im Bereich unterhalb der Grenzwerte - Nachteile gegenüber den Trassen W 3 und W 5.

#### 3.3.2.2.3 Wasserschutz, Natur- und Landschaftsschutz

Die Planfeststellungstrasse und die Wahltrasse W 3 tangieren weder Fließ- noch Stillgewässer noch Wasserschutzgebiete.

Bei der Wahltrasse W 5 gelingt es trotz einer Unterschreitung des Mindestkurvenradius von 350m nicht, die weitere Schutzzone des Wasserschutzgebietes zu schonen. Zwar ist es nicht grundsätzlich unmöglich, Straßen in Trinkwassergewinnungsgebieten zu bauen, jedoch verlangt die geltende Richtlinie (RiStWaG) einen sehr hohen baulichen Aufwand für erforderliche Schutzvorkehrungen für das Trinkwasser. Schwerer als technische Probleme beim Bau wiegt aber, dass Straßen in Trinkwassergewinnungsgebieten nur dann ins Auge gefasst werden dürfen, wenn es keine vernünftige Alternative gibt.

Die Westumfahrungsvarianten sind aus wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten damit günstiger als die Wahltrasse W 5.

Die Planfeststellungstrasse verläuft fast ausschließlich auf Altgras- Acker- und Grünlandflächen mit durchschnittlicher bis geringer naturschutzfachlicher Bedeutung. Die Wahltrasse W 3 führt dagegen zu einer Walddurchschneidung auf 80 m Länge westlich des Sportplatzes, dieser Bereich ist als Biotop B 73 amtlich kartiert. Zudem führt sie zu einer stärker Beeinträchtigungen von einzelnen Buschgruppen und Baumreihen.

Bei der Wahltrasse W 5 müsste das tief eingeschnittene Tal zur Murn bei Bau-km 2+100 mit einer Dammlage von bis zu 12,4 m Höhe gequert werden, was im sensiblen Bereich in unmittelbarer Nachbarschaft zum FFH Gebiet nicht nur erhebliche Eingriffe in das Landschaftsbild sondern möglicherweise auch Beeinträchtigungen des FFH Gebietes selbst zur Folge hätte.

Die Planfeststellungstrasse ist somit naturschutzfachlich – auch aufgrund ihrer ortsnahen Trassierung - die günstigste Variante, die Wahltrasse W 5 die deutlich ungünstigste.

#### 3.3.2.2.4 Landwirtschaft

Für die Planfeststellungstrasse ist der Erwerb von lediglich 1,3 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche erforderlich, da der Freistaat Bayern seit vielen Jahren Eigentümer der meisten Trassengrundstücke ist. Die Wahllinie W 3 würde dagegen zu einem Verlust von ca. 6 ha, die Wahllinie W 5 sogar von ca. 6,5 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche führen. Zudem würde die Wahllinie W 3 am Bauanfang in hofnahe Flächen einer landwirtschaftlichen Hofstelle eingreifen, die Wahllinie W 5 sogar in hofnahe Flächen von 4 Hofstellen.

#### 3.3.2.2.5 Kosten

Der Freistaat Bayern ist bereits seit 1965 Eigentümer der meisten Grundstücke für die Verlegung der Staatsstraße auf der Planfeststellungstrasse. Sie ist deshalb mit prognostizierten Gesamtkosten von 2,8 Mio. € die günstigste Variante. Die Wahltrasse W 3 ist mit ca. 3,1 Mio. € etwas, die Wahltrasse W 5 mit ca. 4,1 Mio. € wesentlich teurer als die Planfeststellungstrasse.

#### 3.3.2.2.6 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Die Planfeststellungstrasse verfügt über eine hohe Verkehrsqualität und entlastet die Gemeinde gleich wie die W 3 und minimal weniger als die Ostumfahrungsvariante W 5. Sie ist flüssig trassiert, die Richt- und Grenzwerte der einschlägigen Richtlinien für den Straßenbau können nur bei ihr vollständig eingehalten werden.

Sie berührt weder Fließ- noch Stillgewässer noch Wasserschutzgebiete. Sie greift minimal in eine bestehende Straßenbepflanzung im Gewerbegebiet ein, negative Einflüsse auf das Landschaftsbild sind aufgrund der Ortsnähe geringer als bei den Alternativen.

Für die Planfeststellungstrasse sind nur geringe Eingriffe in privates Grundeigentum, insbesondere landwirtschaftlichen Nutzgrund erforderlich, da der Freistaat Bayern seit vielen Jahren Eigentümer der meisten Trassengrundstücke ist. Aus diesem Grund ist sie auch die kostengünstigste Variante.

Die unbestreitbaren Nachteile der Planfeststellungstrasse beim Immissionsschutz insbesondere im Wohngebiet „Reuther Feld“ erzwingen unserer Ansicht nach nicht die Wahl einer anderen Trasse.

Grenzwertüberschreitungen sind nur in einer Übergangszeit von wenigen Jahren zu erwarten – falls die B 15 Westtangente Rosenheim wirklich später unter Verkehr geht als die Umfahrung Vogtareuth.

Bei der Abwägung der Lärmschutzgesichtspunkte unterhalb der Grenzwerte ist zu berücksichtigen, dass die Anwohner im Baugebiet „Reuther Feld“ in Kenntnis der künftigen Straßenplanung dort ihre Häuser neu errichtet haben. Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Reuther Feld vom 01.09.1993 hat die Gemeinde Vogtareuth bereits das der Bebauung am nächsten liegende Teilstück der Umfahrung von Vogtareuth von Bau-km 0+400 bis Bau-km 0+700 festgesetzt. Diese Bauleitplanung wurde in der Folgezeit nicht beklagt. Käufer der anliegenden Grundstücke im Baugebiet Reuther Feld waren daher seit 1993 mit einer per Bebauungsplan gem. Art. 38 Abs. 3, 23 Abs. 3 BayStrWG festgesetzten Straßenstrasse konfrontiert, für die – unterstellt man die Wirksamkeit dieser Bauleitplanung - Baurecht bestand. Die Anwohner wurden zudem in den Kaufverträgen in aller Deutlichkeit auf die Nähe der künftigen Straße und die von ihr ausgehenden Immissionen hingewiesen. Insbesondere wurde die Duldungspflicht für die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen bei den Parzellen 6 bis 14 innerhalb der Grundstücke vereinbart. Auf eine dauerhaft unverlärmt Wohnlage konnten die Anlieger nicht vertrauen. Die in der 1. Änderung des Bebauungsplans Reuther Feld von 1993 festgesetzte Ausführung der Umfahrung von Vogtareuth ist hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen deutlich ungünstiger als die jetzt festgestellte Planung, zudem hätte der im Bebauungsplan vorgesehene Wall in die Privatgrundstücke der Anlieger eingegriffen. Durch die Aufhebung dieser Planung und die Neukonzipierung des Lärmschutzes in der Planfeststellung werden die Anwohner gegenüber der Situation, auf die sie sich einstellen hätten müssen, erheblich besser gestellt. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat im Interesse der Anwohner nicht bestehendes – aus Lärmschutzgesichtspunkten aber nachteiliges – Baurecht für die Straße ausgenutzt, sondern bei der Gemeinde auf die Aufhebung der 1. Änderung des Bebauungsplans Reuther Feld hingewirkt und eine hinsichtlich des Lärmschutzes verbesserte Planung ins Verfahren gebracht.

Die Wahllinie 3 bietet nur nach den Elementen des Lageplanes dem Verkehrsteilnehmer hohe Verkehrsqualität, bei den Elementen des Höhenplanes müssen allerdings die empfohlenen Grenzwerte für Steigungen und Gefälle überschritten werden, da sonst sehr tiefe Einschnitte und hohe Dämme entstehen würden. Verbunden damit ist, dass die Reisegeschwindigkeit auf der Straße sinkt, da die Geschwindigkeit der LKW in der Steigung abfällt und Überholmöglichkeiten nicht gegeben sind. Der Hauptvorteil der Wahllinie W 3 sind die geringeren Immissionen für die geschlossene Bebauung im Baugebiet „Reuther Feld“. Zudem würde der Sportplatz nicht durch die Straßenstrasse von der Wohnbebauung getrennt. Dem stehen jedoch erhebliche Nachteile wegen geringerer Verkehrsqualität, höherer Kosten aufgrund der im Vergleich zur Planfeststellungstrasse größeren Baulänge und des noch ausstehenden Grunderwerbes gegenüber. Damit sinkt das Kosten – Nutzenverhältnis gegenüber der Planfeststellungstrasse deutlich. Die Eingriffe in den Wald durch Durchschneidung und randliche Beeinträchtigung fallen deutlich höher aus als bei den Alternativen. Auch der Flächenverbrauch und die damit verbundenen Eingriffe in die Landwirtschaft sprechen gegen die Wahllinie W 3.

Die Wahllinie W 5 führt zu einer geringfügig höheren Entlastung des Ortskerns von Vogtareuth im Vergleich zur Planfeststellungstrasse. Dem stehen allerdings massive

Nachteile gegenüber: Um das Wasserschutzgebiet von Vogtareuth nicht in seinem Bestand zu gefährden sind bei der Wahltrasse W 5 Trassierungsparameter erforderlich, die der gewünschten Verkehrsqualität und Entwurfsgeschwindigkeit nicht entsprechen. Die Entwurfsgeschwindigkeit der W 5 wäre gegenüber der Planfeststellungstrasse und W 3 niedriger, da die Planung im Grundriss weniger großzügig ist. Dennoch kann auch mit Wahllinie W 5 nicht vermieden werden, die äußere Schutzzone des Wassergewinnungsgebietes zu durchqueren und die engere Schutzzone randlich zu beeinträchtigen. Die dafür zu treffenden Schutzvorkehrungen würden die W 5 weiter verteuern, die wegen ihrer deutlich größeren Baulänge ohnehin die teuerste Wahllinie ist. Zusätzlich würde die W 5 recht nahe am Behandlungszentrum vorbeiführen, was die Lage und die Erweiterungsmöglichkeiten des bedeutenden Krankenhauses deutlich negativ beeinflussen würde. Zudem würde die W 5 bei der Querung des Tals der Murn bei Bau-km 2+100 zu schwerwiegenden Eingriffen in Natur und Landschaft führen.

Aufgrund der Vorteile der Planfeststellungstrasse bei der Verkehrsqualität, beim Schutz von Natur und Landschaft, hinsichtlich der Vermeidung von Eingriffen in Privatgrundstücke, v.a. in landwirtschaftliche Nutzflächen und bei den Gesamtkosten aufgrund des größtenteils bereits erfolgten Grunderwerbs halten wir die Planfeststellungstrasse trotz ihrer Nachteile beim Lärmschutz im Wohngebiet „Reuther Feld“ für die am besten vertretbare Trassenvariante.

### 3.3.2.3 Einwendungen zur Trassenwahl

#### 3.3.2.3.1 Einwendungen der Kanzlei Labbé & Partner zur Trassenwahl, Nullvariante

Die Kanzlei Labbé & Partner behauptet, dass vor der Aufstellung der Planunterlagen eine Abwägung der verschiedenen Wahltrassen nie ernsthaft stattgefunden habe, da das Staatliche Bauamt Rosenheim von Anfang an aufgrund des größtenteils bereits im Eigentum des Freistaats Bayern befindlichen Baugrunds auf die Planfeststellungstrasse festgelegt war. Einzig ausschlaggebender Faktor für die Trassenführung sei die Tatsache gewesen, dass bereits im Jahr 1963, also vor nunmehr 45 Jahren im Rahmen einer Flurbereinigung der Freistaat Bayern die Trassenfläche zugewiesen erhalten habe. In der Planung sei deshalb nicht berücksichtigt, dass westliche Baugrenzen und die Einwohnerzahl der Gemeinde Vogtareuth seinerzeit wesentlich von der heutigen Situation abwichen und die strengen Vorgaben, welche an den Schutz der Bevölkerung vor Lärmimmissionen sowie von Natur- und Landschaftsschutz zu stellen sind, seinerzeit nicht vorhanden waren. Nach heutigen Gesichtspunkten wäre eine derartige Planung nicht auch nur in die engere Auswahl verschiedener Trassenvarianten gekommen, da heute selbst die kleinräumigsten und provisorischsten Umfahrungen einen gewissen Mindestabstand vom Ortsrand einhalten würden.

Aus diesem Grund könne auch von einer Ortsumfahrung keine Rede sein. Der Ort Vogtareuth werde nicht umfahren, sondern durchtrennt. Das gesamte Sportgelände (Sportheim inklusive Schützenverein mit Vereinsheim, Trainingsplatz, Fußballplatz), welches sich am westlichen Ortsrand Vogtareuths befindet, werde durch die Umgehungsstraße vor Ort abgetrennt. Aufgrund der dadurch auf die Sportplatznutzer zukommenden Gefahren bei der Überquerung der Ortsumfahrung Vogtareuth liege auch ein Verstoß gegen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Art. 9 Abs. 1 BayStrWG vor.

Die mangelhafte Trassenauswahl zeige sich auch darin, dass keine der von Westen auf den Ortsbereich zulaufenden Straßen (Sunkenrother Straße, Eglhamer Straße, Am Kirchsteig) an die künftige Umgehungsstraße angebunden werde. Der den Ortskern insbesondere belastende Kiesschwerlastverkehr aus Sunkenroth werde weiterhin über die Austräße in den Ortskern zum Kirchplatz und dort auf die Staatsstraße 2359 geführt. Es sei eine offensichtliche Missplanung, eine Ortsumfahrung zu bauen, die radial auf die Gemeinde zulaufenden Straßen jedoch nicht an die Umfahrung anzubinden.

Das Staatliche Bauamt Rosenheim habe zudem die sich aufdrängende Nullvariante nicht geprüft, insofern liege wiederum ein Abwägungsausfall vor. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Vogtareuth, die heute einen Durchgangsverkehr von rund 3.800 Kfz aufweist, führe hinsichtlich der Immissionen lediglich zu Verschiebungen. Die Ortsdurchfahrt werde keineswegs vollständig entlastet, der westliche Ortsrand jedoch völlig neu belastet. Die bestehende Ortsdurchfahrt von Vogtareuth berge auch keine besonderen Gefahrensituationen oder Unfallschwerpunkte. Seit Bestehen der Ortsdurchfahrt sei dort kein Verkehrsunfall mit Personenschaden dokumentiert; selbst zu Stoß- und Hauptverkehrsreisezeiten seien Rückstauungen auf Haupt- und Nebenstraßen im Ortsbereich Vogtareuth nicht bekannt.

Die Einwendungen der Kanzlei Labbé & Partner weisen wir zurück. Die Trassenwahl halten wir für aus den oben in C.3.3.2.2 genannten Gründen für korrekt. Von einem Anwägungsausfall kann aufgrund der Prüfung von insgesamt 5 Trassenvarianten in C.3.3.2 nicht die Rede sein. Die Vorteile der Planfeststellungstrasse überwiegen unserer Ansicht nach auch die ortsplanerischen Nachteile durch das Abtrennen des Sportgeländes vom Dorf. Schon allein wegen der sonst nötigen massiven Eingriffe in privates Grundeigentum drängt unserer Ansicht nach gerade keine weiter von der Bebauung abgerückte Trasse auf.

Wir halten es auch gerade nicht für eine Fehlplanung, die radial auf die Gemeinde zulaufenden Gemeindeverbindungsstraßen nicht an die Umfahrung Vogtareuth anzubinden. Es ist nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers der Staatsstraße, das bestehende gemeindliche Wegenetz den bereits bestehenden Verkehrsverhältnissen anzupassen oder sie zu ertüchtigen, dies ist eine Aufgabe der Gemeinde

Die Nullvariante drängt sich unserer Ansicht nach nicht auf. Die oben im Rahmen der Planrechtfertigung unter C.3.2 genannten Gründe und insbesondere die von Vorhabensträger in Unterlage 1 (Nr. 1.2.2) aufgezeigten unzureichende Verhältnisse in der Ortsdurchfahrt von Vogtareuth im Bezug auf Sichtverhältnisse, Schulwegsicherheit, Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer, Immissionen und Verkehrssicherheit lassen die Nullvariante nicht als vorzugswürdig erscheinen. Die bisherige Verkehrssituation ist auch nicht so ungefährlich wie die Kanzlei Labbé & Partner meint. Auch wenn sich in der eigentlichen Ortsdurchfahrt glücklicherweise bisher keine schweren Unfälle mit Personenschäden (aber wiederholt Kollisionen mit Häusern) ereignet haben, weist die Unfalltypenkarte an der Einmündung der Kreisstraße Ro35 zwischen 2002 und 2006 einen Todesfall, drei Schwerverletzte und einen Leichtverletzten aus. Der an dieser Stelle zweifellos unbefriedigende Zustand der Einmündung wird durch die Planung beseitigt. Die zahlreichen von der Kanzlei Labbé & Partner genannten Nachteile des Vorhabens stellen sich uns entweder so nicht dar (wie unter C.3.3.1, 3.3.2 und 3.3.3 ausführlich dargestellt) oder sind nicht derart schwerwiegend, dass sie einen Verzicht auf das Vorhaben zwingend erfordern.

#### 3.3.2.3.2 Wahllinie W3 und andere Linien westlich des Sportplatzes von Vogtareuth

Zahlreiche Einwender schlagen vor, statt der Planfeststellungstrasse die Wahllinie W3 oder eine ähnliche Umgehungstrasse westlich des Sportplatzes von Vogtareuth, etwa über die derzeitigen Fußballfelder zu verwirklichen. Diese Varianten seien aus Lärm- und Emissionsschutzgründen für die angrenzende Wohnbebauung der Planfeststellungstrasse vorzuziehen. Die Planfeststellungstrasse entspreche nicht mehr der derzeitigen Ortsentwicklung und müsse daher angepasst werden.

Wegen der veränderten Höhenverhältnisse könne so auch eine Brücke mit Kosten von ca. 300.000 € eingespart werden. Die Anbindung von Eglham würde über die Sunkenrother Straße und Kirchsteig erfolgen. Ein weiterer Vorteil sei bei dieser Lösung auch die Lärmschutzwirkung durch das bestehende Sportheimgebäude, das dann zwischen der Umgehung und der Wohnbebauung zum Liegen käme. Bei der Planfeststellungstrasse könne die Sicherheit von Kindern, die zum Sportplatz

gelangen wollen, durch die Trennung von Wohnbebauung und Sportanlage durch die Trasse der Umfahrung Vogtareuth nicht gewährleistet werden. Es bestünde die Gefahr, dass Kinder nicht die vorhandene Überführung sondern eine "Abkürzung" quer über die Umgehungsstraße nehmen könnten. Die Sportplatznutzer müssten über die unübersichtliche künftige Brücke über die Sunkenrother Straße fahren und dort mit erheblichem Schwerlastverkehr aus dem Bereich Sunkenroth rechnen. Die neue Straße führe daher nicht zu erhöhter Sicherheit, sondern beschwöre lebensgefährliche Situationen für die Sportplatznutzer geradezu herauf. Zudem würde durch die Planfeststellungstrasse das Gemeindeleben auseinandergerissen werden. Die sportlichen Aktivitäten würden durch den Straßenlärm stark gestört. Der Zugang zum Sportplatz würde gerade für ältere, gehbehinderte und rollstuhlfahrende Mitbürger erheblich erschwert werden. Durch die Wahllinie W 3 würden die der Sportanlage nächstliegenden Anrainer auch deutlich geringeren Lärmimmissionen ausgesetzt.

Der Forderung, die Straße entsprechend der Wahllinie W 3 westlich des Sportplatzes zu verlegen, kann auch unter Berücksichtigung der Vorteile für den Lärmschutz aus den oben unter C.3.3.2.2.6 genannten Gründen nicht entsprochen werden. Gegen eine solche Linie sprechen neben Eingriffen in landwirtschaftliche Grundstücke (für die Planfeststellungstrasse ist der Freistaat Bayern bereits Eigentümer der meisten Flächen) insbesondere auch naturschutzfachliche Gründe, insbesondere der Eingriff in den naturschutzfachlich hochwertigen Wald westlich des Sportplatzes und die o.g. trassierungstechnischen Schwierigkeiten in der Höhenabwicklung der Wahllinie W 3.

Der Vorhabensträger wird im Bereich des Sportplatzes Schutzplanken und einen Ballfangzaun errichten, die ein Betreten der Fahrbahn durch abkürzende Kinder verhindern. Unserer Ansicht nach ist es allerdings primär Aufgabe der Erziehungsberechtigten, die Kinder vor den Gefahren des Straßenverkehrs zu warnen und ihnen eine Abkürzung quer über die Straße zu verbieten. Der Sportplatz kann durch das Brückenbauwerk weiterhin auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen barrierefrei erreicht werden, die Erschwernisse durch die Steigungen an den Rampen sind aus den o.g. Gründen nicht zu vermeiden.

#### 3.3.2.4 Varianten für die Verknüpfung der Umfahrung Vogtareuth mit der abzustufenden alten Staatsstraße und dem Gewerbegebiet nördlich von Vogtareuth

Das staatliche Bauamt Rosenheim hat zusätzlich zu den untersuchten Wahllinien vier Varianten (Linksversatz, Rechtsversatz, Kreisverkehr und Vollkreuzung) für die Verknüpfung der Umfahrung Vogtareuth (Planfeststellungstrasse) mit der abzustufenden alten Staatsstraße und dem Gewerbegebiet nördlich von Vogtareuth untersucht. Bzgl. der Einzelheiten dieser Untersuchung verweisen wir auf Unterlage 1 Nr. 3.2.1. Die gewählte Lösung der Anschlussstelle mit einem Rechtsversatz halten wir – insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit - für sachgerecht.

Die Gemeinde Vogtareuth und einige Einwender fordern stattdessen die Anbindung der Ortschaft Vogtareuth (Wasserburger Straße) und des Gewerbegebiets mittels eines Kreisverkehrs. Dadurch könnten die bestehenden Straßenführungen weitestgehend beibehalten werden. Ferner hätte diese Lösung den Vorteil, dass der Verkehr in diesem Bereich verlangsamt wird. Dies sei auch im Hinblick auf die geschwindigkeitsreduzierte Kurve bei Winkl sinnvoll. Das Gewerbegebiet sei durch die Autowaschanlage und zwei Fuhrunternehmen stark frequentiert. Außerdem dürfe eine mögliche Erweiterung des Gewerbegebiets und der Verkehr zum Wertstoffhof über das Gewerbegebiet nicht außer Acht gelassen werden. Zudem könnte das landwirtschaftliche Grundstück Fl.Nr. 58 der Gemarkung Vogtareuth der Einwender 1101 so in seiner ursprünglichen Form bestehen bleiben und würde nicht durchschnitten.

Den geforderten Kreisverkehr lehnen wir ab: Ein Kreisel ist mit der vorhandenen Streckencharakteristik der Straße zwischen Wasserburg und Rosenheim



insbesondere mit dem gewollten Vorrang der Staatsstraße nicht vereinbar. Die St2359 ist neben der B15 die wichtigste Nord- Süd Verbindung im betroffenen Raum. Sie wurde erst kürzlich mit hohem Aufwand wenige Kilometer nördlich von Vogtareuth mit einer teilplanfreien Kreuzung bei Griesstätt ausgebaut, die Verkehrsqualität der wichtigen Verbindung wurde damit spürbar erhöht. Die Kurve bei Winkl ist auf 70 km/h beschränkt und von der angesprochenen Verknüpfung mehr als 500 m entfernt. Eine Geschwindigkeitsdämpfung ist weder erforderlich, noch wäre sie aufgrund der Entfernung wirksam. Auch im Bereich des vorgesehenen Versatzes kann davon ausgegangen werden, dass eine den neuen Umständen angepasste Beschilderung erfolgen wird. Der Anschluss des Gewerbegebietes ist mit einer Linksabbiegespur, einem Rechtskeil, Dreiecksinsel in der Hauptfahrbahn und Fahrbahnteiler in der nachgeordneten Fahrbahn nach einem hohen Standard geplant. Der Anschluss ist auch bei deutlich steigender Verkehrsbelastung leistungsfähig.

Die Inanspruchnahme des landwirtschaftlichen Grundstücks Fl.Nr. 58 der Gemarkung Vogtareuth ist aus den genannten überwiegenden verkehrlichen Gründen daher nicht zu vermeiden. In der Planung wurde der Umfang der Durchschneidung soweit verkehrlich vertretbar minimiert.

### 3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

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

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

#### 3.3.3.1 Trassierung, Gradiente

Die Entwurfsgeschwindigkeit VE wurde bei der St 2359 Umfahrung Vogtareuth mit 80 km/h gewählt. Der Nachweis der Verkehrsqualität nach Handbuch zur Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2001 Kap. 5) zeigt, dass bei der vorliegenden Bemessungsverkehrsstärke die erreichbare Reisegeschwindigkeit auf freier Strecke etwa der Entwurfsgeschwindigkeit entspricht. Die tatsächlich in Zeiten niedriger Verkehrsbelastung erwartete Geschwindigkeit V85 wird nach RAS-L Anhang 1 für den Streckenabschnitt mit einer Kurvigkeit von 38 gon/km und der Breite von 7,0 m auf 100 km/h geschätzt. Bezüglich der Einzelheiten verweisen wir auf Unterlage 1 Nr. 4.1.

##### 3.3.3.1.1 Trassenabsenkung im Bereich des Anschlusses der RO 35

Die Gemeinde Vogtareuth und einige Einwender fordern, im Bereich des Anschlusses der RO 35 Richtung Norden am Beginn des Baugebiets das Höhenniveau weiter abzusenken, um die Lärmschutzeinrichtung etwas niedriger halten zu können.

Eine solche weitere Absenkung lehnen wir ab. Die Gradiente der Straße unterliegt Trassierungsgrundsätzen, die eine Kuppenausrundung unter dem gewählten Halbmesser von  $H = 5000\text{m}$  ausschließen, weil sonst die zu geringen Haltesichtweiten auf der neuen Straße einen sicheren Betrieb der Straße nicht mehr gestatten würden. Zudem würde eine weitere Absenkung der Straße bei richtlinienkonformer Trassierung durch die erforderliche große Länge auch deutlich höhere Kosten durch zusätzliche Erdbewegungen und Entwässerungsmaßnahmen bedingen.

#### 3.3.3.1.2 Brücke „Am Kirchsteig“ BW 1

Einige Einwender regen an, die Brücke "Am Kirchsteig" möglichst nicht um 0,90 m in der Mitte zu erhöhen, sondern maximal 20-40 cm.

Dieser Anregung können wir nicht entsprechen. Das BW 1 erfordert eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m, um eine ausreichende Durchfahrtshöhe für Lkw zu gewährleisten. Eine Absenkung um ca. 50 cm mit höhengleicher Anbindung an den Bestand ist daher nicht möglich.

#### 3.3.3.1.3 Ballfangzaun am Sportplatz

Einige Einwender – insbesondere die Trainer der Jugendmannschaften des SV Vogtareuth - befürchten, dass vom Sportplatz aus Fußbälle im Trainings- und Spielbetrieb auf die geplante Fahrbahn der Umgehung geschossen werden und dort für Gefahren sorgen könnten, da die geplante Höhe der Fangzäune vor allem im Bereich der Sunkenrother Straße bei weitem nicht ausreichend seien.

Diese Befürchtungen teilen wir nicht. In den Planunterlagen ist unter BWV-Nr. 2.07a die Errichtung eines neuen 3 m hohen Ballfangzauns in Richtung zur St2359 auf Kosten des Vorhabensträgers vorgesehen. Im Erörterungstermin hat das Staatliche Bauamt Rosenheim nach Einwendungen, der Zaun sei nicht hoch und lang genug, zugesagt, mit den Vertretern des SV Vogtareuth Höhe und Länge des Ballfangzauns unter Berücksichtigung des Sportbetriebs abzustimmen und eine einvernehmliche Lösung zu suchen. Damit ist den Gefahren für den Straßenverkehr durch Bälle aus dem Sportplatz ausreichend Rechnung getragen.

#### 3.3.3.2 Querschnitt

Die Fahrbahn erhält einen Zwischenquerschnitt zwischen dem Regelquerschnitt (RQ) 9,5 und dem RQ 10,5 nach RAS-Q-96. Die befestigte Fahrbahn erhält eine Breite von 7,00 m. In Dammlage werden die Bankette 1,50 m breit ausgebildet, in Einschnittsbereichen je 1,0 m. Zudem wird in Einschnittsbereichen eine Mulde mit 2,0 m Breite angelegt. In Anwendung der Empfehlungen der RAS-Q wird die Böschungsausrundung in den Böschungsverschneidungen an der Einschnittskante und am Dammfuß auf 1 m reduziert. Dadurch kann der Umfang der Erdarbeiten und auch der erforderliche Grunderwerb vermindert werden. Der gewählte Regelquerschnitt ist in Unterlage 6 dargestellt. Dieser Querschnitt ist bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung nach den Erfahrungen des Vorhabensträgers ausreichend bemessen, er wurde auch bei der St2078 Ortsumfahrung Bad Aibling angewendet und hat sich dort bewährt.

Der nächst größere Regelquerschnitt, der RQ 10,5 mit 3,50m breiten Fahrstreifen und daran anschließenden Seitenstreifen von 0,25m drängt sich aus unserer Sicht für die Umfahrung Vogtareuth nicht auf, zumal auch in den anschließenden Streckenabschnitten diese befestigte Breite nicht zur Verfügung steht.

Der nächst kleinere Regelquerschnitt, der RQ 9,5 kommt aufgrund der prognostizierten Schwerverkehrsbelastung lediglich theoretisch gerade noch in Frage. Nach dem Regelwerk ist bei Schwerverkehrsstärken ab 300 Fz/24h dem RQ 10,5 der Vorzug zu geben. Laut Verkehrsuntersuchung ist ein Schwerverkehrsanteil von 9% prognostiziert, dies entspricht 280 LKW/24h. Da die Straße auch über den Prognosezeitraum hinaus angelegt ist, die Einsparungen bei Wahl eines RQ 9,5 gegenüber dem gewählten Zwischenquerschnitt kaum ins Gewicht fallen, andererseits jedoch der Begegnungsverkehr von LKW bei 7,00m befestigter Fahrbahn deutlich erleichtert ist, wird der RQ 9,5 vorliegend nicht eingesetzt.

Die zwei mittels Überführung kreuzenden Gemeindeverbindungsstraßen nach Weikering und Sunkenroth werden wie die bestehenden Fahrbahnen mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 4,75 m Breite mit beidseitigen Banketten von je 1 m Breite hergestellt. An der dritten querenden GVS nach Eglham sind keine baulichen Änderungen erforderlich.

Landwirtschaftliche Wege werden mit einer Fahrbahnbreite von 3,00 m und beidseitigen Banketten von je 0,50 m Breite hergestellt.

### 3.3.4 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Die GVS Am Kirchsteig wird bei Bau-km 0+739 über die St2359 überführt. Die GVS Eglhamerstraße wird bei Bau-km 0+976 unter der St2359 geführt, Änderungen nach Lage und Höhe der GVS sind nicht erforderlich. Die GVS Sunkenrotherstraße wird bei Bau-km 1+251 über die St2359 überführt.

Im Ortsbereich Vogtareuth wird die alte St2359 ihrer Verkehrsbedeutung nach abgestuft.

Eine grundlegende Neuordnung des bestehenden Straßen und Wegenetzes ist nicht erforderlich. Die durchgängige Nutzung der querenden Gemeindeverbindungsstraßen ist durch die jeweils dort angeordneten Bauwerke gegeben. Durch die Ordnung der Grundstücke im Flurbereinigungsverfahren wurden die Erschließungen von landwirtschaftlichen oder bebauten Grundstücken geregelt. Da die neue Straße fast durchgängig innerhalb der dafür vorgesehenen Grundstücke gebaut werden kann, ist nur in kurzen Teilabschnitten die geringfügige Verlegung von Erschließungen nötig. Nur im Bereich des einzuziehenden Stückes der alten St2359 ist das Anlegen neuer Wege erforderlich. Die Detailangaben über die Änderungen im nachgeordneten Wegenetz sind im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2), den Lageplänen (Unterlage 7.1) und den straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 7.3) aufgeführt.

#### 3.3.4.1 Anschluss der Sunkenrother Straße an die Umfahrung Vogtareuth

Der Bayerische Bauernverband sowie zahlreiche Einwender fordern, die Sunkenrotherstraße direkt an die Umfahrung Vogtareuth anzuschließen. Durch eine Anbindung könne insbesondere der durch die Auffüllungen ausgebeuteter Kiesgruben und durch weiteren Kies- und Sandabbau im Ortsteil Sunkenroth verursachte Schwerverkehr aus dem Ortsbereich von Vogtareuth, insbesondere aus der Au- und Bergstraße im Unterdorf herausgehalten werden. Der Schwerverkehr bedeute eine erhebliche Gefahr für Kinder, Radfahrer, Kleintiere aber auch für den landwirtschaftlichen Verkehr. Zudem würde ohne Anbindung der gesamte landwirtschaftliche Verkehr, der sich vom östlichen Gemeindebereich zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen im Westen Richtung Sunkenroth und Eglham bewegt, durch die mangelhafte Anschließung gezwungenermaßen wiederum durch das Unterdorf geführt. Dies sei gerade im Bezug auf die immer größer werdenden landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge nicht hinnehmbar.

Andere Einwender schlagen etwa bei Bau-km 1+340 eine westseitige Ab- und Auffahrt auf die geplante Ortsumfahrung vor, um hiermit einen gefahrlosen und fließenden Verkehr und eine Entlastung des Unterdorfes von Vogtareuth zu erhalten. Diese Anbindung habe auch noch Vorteile für die Erreichbarkeit von Sportplatz und Wertstoffhof für die übrigen Ortsteile von Vogtareuth und von zukünftigen Gewerbeansiedlungen in diesem Bereich. Die von einigen Einwendern geforderte Begleitstraße zwischen Sunkenrother Straße und Gewerbegebiet (siehe unten C.3.3.4.2) würde durch diesen Vorschlag hinfällig.

Diesen Forderungen kann nicht Rechnung getragen werden. Eine Vollkreuzung zur Anbindung der Sunkenrother Straße würde zu einem planerisch nicht gewollten weiteren Anschluss des Dorfes an die Umgehung führen mit der Folge, dass erheblicher Verkehr über dafür völlig ungeeignete Ortsstraßen (Bergstraße) geführt würde. Dies wäre aufgrund dort fehlender Gehwege, eingeschränkter Sicht, großer Längsneigungen und zu geringer Straßenbreite sicher nicht sinnvoll. Es käme dort zu einer erheblichen Gefährdung der Jugendlichen und Kinder auf dem Weg zwischen Dorf und Sportplatz, die mit vertretbarem Aufwand auch nicht vermieden werden kann. Zudem sind Änderungen im gemeindlichen Wegenetz, die dadurch erforderlich werden, dass die bestehende Verkehrsinfrastruktur im Unterdorf von

Vogtareuth für den Schwerverkehr aus Sunkenroth und die ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe - unabhängig von der Umfahrung Vogtareuth - nicht ausreichend ist, ausschließlich Aufgabe der Gemeinde Vogtareuth. Die bessere Erschließung der bestehenden Auffüllungsflächen in Sunkenroth ist nicht Aufgabe des Baulastträgers der Staatsstraße.

Auch eine westseitige Einmündung bei Bau-km 1+340 lehnen wir ab. Es ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vertretbar, wenn wenige Meter nach dem Versatz, der leistungsfähig und verkehrssicher westlich das Gewerbegebiet und östlich das Unterdorf an die Umfahrung anschließt, erneut eine Verknüpfung westlich angelegt würde. Auf der Umfahrung von Vogtareuth soll die Zahl der Anschlussstellen nach dem planerischen Konzept des Staatlichen Bauamts Rosenheim gerade klein gehalten werden, um eine möglichst sichere Befahrbarkeit der Umfahrung bei hoher Verkehrsqualität zu ermöglichen. Der Ort Vogtareuth wird mit zwei Verknüpfungen, das Gewerbegebiet mit einer Verknüpfung leistungsfähig und sicher an die neue Umfahrung von Vogtareuth angeschlossen, dies halten wir für ausreichend.

#### 3.3.4.2 Begleitstraße von der Sunkenrother Straße zum Gewerbegebiet

Die Gemeinde Vogtareuth und einige Einwander fordern, eine Begleitstraße von der Sunkenrother Straße zum Gewerbegebiet zu errichten, um den durch die Auffüllungen im Ortsteil Sunkenroth verursachten Schwerverkehr aus dem Ortsbereich von Vogtareuth, insbesondere aus der für Schwerverkehr kaum geeigneten Au- und Bergstraße herauszuhalten. Die Einwander erwarten, dass die Auffüllungstätigkeit in Sunkenroth noch über das Jahr 2010 hinausgehen wird, daher sei die Errichtung der Begleitstraße erforderlich. Ein Teil dieser Begleitstraße sei als öffentlicher Feldweg bereits im Plan gelb eingezeichnet (BWV-Nr. 1.17).

Unabhängig davon, ob eine Entlastung der Au- und Bergstraße vom Schwerverkehr aus Sunkenroth erforderlich ist, können wir die Errichtung einer Parallelstraße dem Vorhabensträger nicht auferlegen. Es ist nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers der Staatsstraße, das bestehende gemeindliche Wegenetz den bereits bestehenden Verkehrsverhältnissen anzupassen oder sie zu ertüchtigen, solange die Änderung nicht durch die Planung verursacht wird. Dies ist eine originäre Aufgabe der Gemeinde Vogtareuth, die das Staatliche Bauamt Rosenheim nicht angesichts der Staatsstraßenplanung einfach übernehmen kann. An der Gemeindestraße nach Sunkenroth wird, was Verkehrsbedeutung und Belastung betrifft, durch die Planung nichts geändert. Der Ort Vogtareuth wird mit zwei Verknüpfungen, das Gewerbegebiet mit einer Verknüpfung leistungsfähig und sicher mit der neuen Straße verbunden. Die Erschließung bestehender Kiesgruben oder des bestehen Wertstoffhofes ist nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers der Staatsstraße. Die Errichtung einer solchen Parallelstraße durch die Gemeinde Vogtareuth wird durch die vorliegende Planung weder verhindert noch erschwert.

Der im Plan farbig dargestellte öffentliche Feldweg BWV 1.17 ist für die Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke gedacht, die sonst durch die Umfahrung Vogtareuth erschwert würde.

#### 3.3.4.3 Verschiebung der Überführung der Sunkenrother Straße

Der Anregung der Gemeinde Vogtareuth, die Brücke für die Sunkenrother Straße vor allem im Westteil weiter nach Norden zu verschieben, wodurch die Anbindungen der Gemeindestraßen besser gestaltet werden könnten, kann nicht gefolgt werden. Das staatliche Bauamt Rosenheim hat in der Planungsphase Varianten für eine Verschiebung des Überführungsbauwerks untersucht und zu Recht verworfen. Die beantragte Überführung wird einerseits dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis gerecht und greift andererseits so wenig wie möglich in benachbarte Grundstücke ein, insbesondere in das bebaute Grundstück FlNr. 903. Eine Verschiebung des Kreuzungsbauwerkes kommt daher nicht in Betracht. Die geplante Anbindung des

Sportheimes ans Dorf wird für einen PKW nur einen Umweg von ca. 120 m pro Fahrt verursachen, dies halten wir für zumutbar.

#### 3.3.4.4 Anschluss des Öffentlichen Feldwegs BWV 1.16 an die Gemeindeverbindungsstraße „Am Kirchsteig“

Wie vom Bayerischen Bauernverband und der Gemeinde Vogtareuth im Anhörungsverfahren gefordert, sehen die Planunterlagen der 1. Tektur vom 20.08.2008 vor, den Öffentlichen Feldweg 1.16 an die Gemeindeverbindungsstraße „Am Kirchsteig“ rechtwinklig unmittelbar neben der Straßenböschung der St2359 anzuschließen, um die Benutzbarkeit des Anschlusses für landwirtschaftliches Großgerät zu verbessern.

#### 3.3.4.5 Kreisverkehr an der Kreuzung der RO 35 mit der Ortsdurchfahrt von Vogtareuth (St 2359 alt)

Der Einwender 1007 schlägt vor, anstatt der geplanten höhengleichen Kreuzung der Kreisstraße RO 35 mit der Ortsdurchfahrt von Vogtareuth (St 2359 alt, künftig Gemeindestraße) einen Kreisverkehrsplatz zu errichten. Dies habe den Vorteil, dass die Geschwindigkeit des einbiegenden Verkehrs in die Staatsstraße bereits im Kreuzungsbereich mit der Gemeindestraße auf ein notwendiges Maß gedrosselt werde. Dies führe zu einer größeren Sicherheit für die Nutzer des Geh- und Radweges und für den landwirtschaftlichen Verkehr beim Einfädeln oder Überqueren der Kreisstraße. Zudem käme es zu einer Aufwertung des Ortes Vogtareuth, den man dadurch gezielter wahrnehmen würde, was wiederum von Vorteil für die ortsansässigen Betriebe sein könne.

Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat diesen Vorschlag in Abstimmung mit der Gemeinde Vogtareuth und dem Landsratsamt Rosenheim geprüft, ihn unserer Ansicht nach aber zu Recht nicht weiter verfolgt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung durch zusätzliche bauliche Maßnahmen ist auf der RO 35 in der Zufahrt zur St 2359 Umfahrung Vogtareuth nicht erforderlich, für die Fahrt von bzw. nach Osten sogar eher hinderlich. Der Kreisel mit querendem Geh- und Radweg bietet auch keine größere Sicherheit für Radfahrer, da die geltenden Richtlinien vorsehen, den Radfahrer möglichst auf die Kreisfahrbahn zu führen, damit er vom Auto bei der Ausfahrt aus dem Kreis nicht übersehen werden kann. Für Fußgänger würde ein Kreisel hier zu einem besonderen Problem führen, da Fußgänger an der Zufahrt und Ausfahrt des Kreisels Vorrang vor den Nutzern der Fahrbahn hätten. Es steht zu befürchten, dass dies von vielen Verkehrsteilnehmern nicht erkannt wird. Es ist weiterhin für die Sicherheit einer Straße nicht förderlich, wenn die Art der verwendeten Verknüpfungen überraschend gewechselt wird. Die Kreisstraße RO 35 mit ihrer hohen Bedeutung und Belastung hat auf ihrer gesamten Länge keinen Kreisverkehr, damit wäre die vertraute Streckencharakteristik der Straße unterbrochen.

#### 3.3.4.6 Anbindung der Kreisstraße RO 35 südlich von Vogtareuth

Die Kanzlei Labbé & Partner hält die Anbindung der Kreisstraße RO 35 im Süden Vogtareuths für stark unfallträchtig. Die Unfallgefahren resultierten v.a. aus der künftigen Anbindung des vorhandenen Radweges. Eine Ermittlung der zahlreichen Linksabbieger auf die RO 35, kommend aus dem Landkreis Mühldorf und – teilweise – Traunstein mit Ziel Rosenheim, fehle. Die Planung verstoße gegen den Grundsatz der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nach Art. 9 Abs. 1 BayStrWG.

Diese Befürchtungen teilen wir nicht. Sicherheitsprobleme, insbesondere für Radfahrer bei der Einmündung der Kreisstraße Ro35 in die St2359 können wir nicht erkennen. Die in der Prognose abzuwickelnden Verkehrsströme sind im Verkehrsgutachten ermittelt, die Einmündung wurde nach den Richtlinien erstellt und ihre Leistungsfähigkeit nachgewiesen.

#### 3.3.4.7 Verlegung des Geh- und Radwegs bei Bau-km 0+080 bis 0+300

Der Bayerische Bauernverband regt an, im Süden im Bereich der dort aufzulassenden Staatsstraße auch der Radweg an die neue Trassenführung zu verlegen. Dadurch würden die dort anliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht mehr durch einen Radweg durchschnitten und auch die für Radfahrer gefährliche Überquerung der RO 35 vermieden. Zu einer Verlegung des Radwegs können wir das Staatliche Bauamt Rosenheim nicht verpflichten, da es sich insoweit nicht um eine notwendige Folgemaßnahme des Baus der Umfahrung Vogtareuth handelt. Zudem haben die FlNr. 152 westlich und 203 östlich des Weges unterschiedliche Eigentümer. Es ist nicht Aufgabe der Staatsbauverwaltung, Bewirtschaftungszusammenhänge zwischen Grundstücken unterschiedlicher Eigentümer herzustellen.

#### 3.3.4.8 Geh- und Radweg zum Anwesen Kapellenweg 1

Die Gemeinde Vogtareuth fordert, den Geh- und Radweg zum Anwesen Kapellenweg 1 so zu gestalten, dass eine Widmung für den landwirtschaftlichen Verkehr möglich ist. Zu einer solchen Maßnahme können wir den Vorhabensträger nicht verpflichten, denn der Geh- und Radweg ist als solcher gewidmet und hat auch weder die Breite noch den Aufbau eines Wirtschaftsweges. Eine Widmung und Nutzung als Wirtschaftsweg ist daher nicht möglich. Ein Ausbau des Weges ist auch nicht als Folgemaßnahme des Baus der St 2359 Umfahrung Vogtareuth erforderlich.

#### 3.3.4.9 Rückbau der bestehenden Staatsstraße südlich von Vogtareuth

Einige Einwander fordern, das Anwesen Kapellenweg 1 künftig nicht an die Umgehungsstraße anzubinden, sondern die bestehende Staatsstraße im Bereich von Bau-km 0+100 bis 0+300 nicht wie geplant zu beseitigen, sondern zu erhalten und als Gemeindestraße zu widmen, da einige der Grundstücksbesitzer dort „evtl. gewerblich was machen“ wollten.

Diese Forderung weisen wir zurück. In der Planfeststellung können nur Planungen berücksichtigt werden, die einen verfestigten Hintergrund haben. Notwendig wären hier mindestens baurechtlich genehmigte gewerbliche Nutzungen oder ein Aufstellungsbeschluss der Gemeinde zur Errichtung eines Gewerbegebiets. Vage Nutzungsabsichten ohne realen Planungshintergrund können in der Planfeststellung nicht berücksichtigt werden. Außerdem entstünde durch das Erhalten der alten Straße eine Vollkreuzung mit der Kreisstraße RO 35, was aus Sicherheitsgründen nicht akzeptabel wäre. Aus unserer Sicht ist in diesem Bereich lediglich erforderlich, die bestehende Erschließung des Anwesens Kapellenweg 1 den neuen Verhältnissen anzupassen und den bestehenden Geh- und Radweg auf sinnvoller, sicherer Linienführung zu erhalten.

#### 3.3.5 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. Die für den Immissionsschutz des Wohngebiets Reuter Feld günstigeren Wahltrassen W2, W3, W4 und W5 drängen sich aufgrund anderweitiger schwerwiegender Nachteile nicht auf (s.o. C 2.3.2).

Der Bau der St 2359 Umfahrung Vogtareuth entlastet die Anwohner in Vogtareuth 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.

### 3.3.5.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

#### 3.3.5.1.1 § 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.

Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 Satz 1 BImSchG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. In der Rechtsprechung ist der Trennungsgrundsatz als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt, das allerdings in der Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwG vom 16.3.2006 NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13; vom 9.2.2005 NVwZ 2005, 813/816, BayVGH Urteil vom 30.10.2007 Az. 8 A 06.40026 Rn. 88 zitiert nach juris).

Mit der beantragten Trassierung der Ortsumfahrung Vogtareuth können die Grenzwerte der 16. BImSchV (bei einer angenommenen Verkehrsbelastung von 3.100 Kfz/24 h) nur mit Hilfe aktiver Lärmschutzmaßnahmen bei Bau-km 0+370 bis 0+520 für alle Anwesen an der Trasse eingehalten werden. In der nicht auszuschließenden Übergangszeit vor Fertigstellung der Westumfahrung Rosenheim und einer dann anzunehmenden Verkehrsmenge von 4.300 Kfz/24 h sind zudem an den Immissionsorten IO 7b, 2.OG (Reuther Feld 33, Südwestseite), IO 9a 1.OG (Reuther Feld 29, Westseite), IO 22a 2.OG Innstraße 14, Westseite und IO 24b EG, 1. OG (Mangfallstraße 5, Westseite) Überschreitungen der Nachtgrenzwerte von bis zu 1,1 dB(A) zu erwarten, denen mit passiven Lärmschutzmaßnahmen begegnet werden soll. Die Orientierungswerte nach DIN 18005 Teil 1 (Schallschutz im Städtebau) von bis zu 45 dB(A) nachts bei Wohngebieten und bis zu 50 dB(A) nachts bei Dorf- und Mischgebieten werden nach den in Unterlage 11.1 enthaltenen Lärmberechnungen an zahlreichen Immissionsorten überschritten. Dies gilt erst recht dann, wenn als maßgeblicher Beurteilungswert für die das nächtliche Ruhebedürfnis störenden Verkehrslärmbelastungen ein Wert von 43 dB(A) angesetzt wird. Die

Planfeststellungstrasse ist unter Immissionsschutzgesichtspunkten insbesondere im Bereich des Wohngebiets „Reuther Feld“ auch ungünstiger als die anderen untersuchten Wahltrassen (s.o. C.2.3.2.2.2), bei denen die Grenzwerte der 16. BImSchV auch ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden könnten.

Die Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG führt jedoch nicht dazu, dass eine unter Immissionsschutzgesichtspunkten nachteilige Straßentrasse in keinem Fall verwirklicht werden darf. Die Optimierungsgebote des § 50 Satz 1 BImSchG sind im Rahmen der Abwägung nicht konkurrenzlos, sie können also – zugunsten anderer gewichtiger Belange – in der Abwägung überwunden werden (vgl. BVerwG vom 16.3.2006 NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13).

Wie bereits unter C.2.3.2.2 näher erläutert, stellen die dort untersuchten und für den Immissionsschutz des Wohngebiets Reuter Feld günstigeren Wahltrassen W2, W3, W4 und W5 aufgrund ihrer z.T. gravierenden Nachteile bei der Verkehrsqualität, der Beanspruchung von privaten Grundstücken, der Landwirtschaft, beim Natur- und Trinkwasserschutz sowie aufgrund der höheren Kosten keine vorzugswürdigen Alternativtrassen und damit auch keine zumutbaren Alternativen i.S.d. § 50 BImSchG dar. Dem Optimierungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG ist damit unserer Ansicht nach Genüge getan.

#### 3.3.5.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

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

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



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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

#### 3.3.5.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Da derzeit nicht auszuschließen ist, dass die St 2359 Umfahrung Vogtareuth früher unter Verkehr gehen kann, als die wesentlich größer dimensionierte, technisch und rechtlich schwierigere und kostspieligere Westtangente Rosenheim im Zuge der B 15 haben wir den Vorhabensträger dazu verpflichtet beim Lärmschutz zugunsten der Anwohner von einer Verkehrsbelastung ohne Berücksichtigung der Westtangente Rosenheim auszugehen. Dies ist erforderlich, um in einer möglichen Übergangszeit bis zur Verkehrsfreigabe der Westtangente Rosenheim die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für alle Lärmbetroffenen durch die Umfahrung Vogtareuth sicher einzuhalten. Die entsprechend geänderten Lärmberechnungen und geänderten Lärmschutzanlagen sind in die Unterlagen 1, 7.1 und 11.1 der 1. Tektur vom 20.08.2008 eingearbeitet.

Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 4300 Kfz/24 h im Prognosejahr 2020 ohne Berücksichtigung der geplanten B 15 Westtangente Rosenheim zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die diesbezüglichen Einwendungen der Kanzlei Labbé & Partner und weiterer Einwender haben sich dadurch erledigt.

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

#### 3.3.5.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Da die bestehende Trasse der St 2359 alt auf einer Strecke von etwa 2,0 km verlassen wird, ist beim Bau der Umfahrung Vogtareuth St 2359 neu von einem Neubau auszugehen.

Die Ermittlung der Schallimmissionen wurde für zahlreiche Immissionsorte durchgeführt, die in den Lageplänen (Unterlage 7.1) dargestellt sind. Die detaillierten Ergebnisse sind in Unterlage 11.1 (Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen) enthalten.

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Reuther Feld vom 01.09.1993 hat die Gemeinde Vogtareuth bereits das der Bebauung am nächsten liegende Teilstück der Umfahrung von Vogtareuth von Bau-km 0+400 bis Bau-km 0+700 festgesetzt. Diese Bauleitplanung wurde in der Folgezeit nicht beklagt. Käufer der Grundstücke im Baugebiet Reuther Feld waren daher seit 1993 mit einer per Bebauungsplan gem. Art. 38 Abs. 3, 23 Abs. 3 BayStrWG festgesetzten Straßen-trasse konfrontiert, für die – unterstellt man die Wirksamkeit dieser Bauleitplanung - Baurecht bestand. Die Anwohner wurden zudem in den Kaufverträgen in aller Deutlichkeit auf die Nähe der Straße und die von ihr ausgehenden Immissionen hingewiesen. Die in der 1.

Änderung des Bebauungsplans Reuther Feld festgesetzte Ausführung der Umfahrung von Vogtareuth ist hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen deutlich ungünstiger als die jetzt festgestellte Planung, zudem hätte der im Bebauungsplan vorgesehene Wall in die Privatgrundstücke der Anlieger eingegriffen. Durch die Aufhebung dieser Planung und die Neukonzipierung des Lärmschutzes in der Planfeststellung wurden die Anwohner gegenüber der Situation, auf die sie sich einstellen hätten müssen, erheblich besser gestellt. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat im Interesse der Anwohner bestehendes – aus Lärmschutz Gesichtspunkten aber nachteiliges – Baurecht für die Straße nicht ausgenutzt, sondern bei der Gemeinde auf die Aufhebung der 1. Änderung des Bebauungsplans Reuther Feld hingewirkt und eine verbesserte Planung ins Verfahren gebracht.

Im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung Reuther Feld sind aufgrund der Nähe der Trasse zur Wohnbebauung aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. In der Planung der – inzwischen aufgehobenen - 1. Änderung des Bebauungsplans Reuther Feld vom 01.09.1993 war festgelegt, dass mit dem Bau der Umfahrung Vogtareuth die Errichtung einer Lärmschutzanlage in Form eines Lärmschutzwalles mit aufgesetzter Lärmschutzwand zwischen Bau-km 0+400 und 0+700 erfolgen soll und der Wall flach in die Grundstücke der angrenzenden Anlieger ausgezogen werde. Jeder Anlieger hat in seinem notariellen Kaufvertrag unterschrieben, entschädigungslos alle Einwirkungen aus der Umgehungsstraße zu dulden. Insbesondere wurde hier die Duldungspflicht auch für die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen bei den Parzellen 6 bis 14 innerhalb der Grundstücke vereinbart.

Die vorliegende Planung sieht vor, die Straße soweit abzusenken und mit einer Steilböschung mit aufgesetzter Lärmschutzwand östlich versehen, dass durch die Abschirmung die Immissionsgrenzwerte für das ostwärtig gelegene Wohngebiet Reuther Feld als auch für die Außenbereiche westlich der Ortsumfahrung Vogtareuth unterschritten werden. Durch die Lärmschutzwand und die Steilböschung werden Eingriffe in die bebauten Grundstücke vermieden, die nach Bebauungsplan und rechtsgültigen Notarverträgen zu dulden gewesen wären. Damit kann ein ausreichender Lärmschutz ohne Inanspruchnahme der Anliegergrundstücke realisiert werden.

Im Bereich der nördlichen Ortsausläufer Vogtareuths und im Bereich des Gewerbegebietes am Bauende sind wegen der Entfernung der Straße zur Wohnbebauung, Verzicht auf hohe Dammlagen und Wahl der Gradientensteigungen im Bereich unter 5% keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, die Grenzwerte werden für die vorliegenden Mischgebiete, das Gewerbegebiet und die Wohnbebauung im Außenbereich deutlich unterschritten.

Im Ergebnis können durch die Optimierung der Trasse und die aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV für alle Anwesen an der Trasse eingehalten werden, wenn als Verkehrsbelastung der Umfahrung die Prognosebelastung für das Jahr 2020 mit Realisierung der Westumfahrung Rosenheim im Zuge der B 15 zugrunde gelegt wird (3.100 Kfz/24 h).

Da wir aber eine Verkehrsfreigabe der Umfahrung von Vogtareuth vor der B 15 Westtangente Rosenheim nicht ausschließen können (s.o.), ist hier unserer Ansicht nach zugunsten der Anwohner zumindest für die mögliche Übergangszeit beim Lärmschutz von einer Verkehrsbelastung für das Jahr 2020 ohne die Westtangente Rosenheim auszugehen. Bei einer dann anzunehmenden Verkehrsmenge von 4.300 Kfz/24 h kommt es an den Immissionsorten IO 7b, 2.OG (Reuther Feld 33, Südwestseite), IO 9a 1.OG (Reuther Feld 29, Westseite), IO 22a 2.OG Innstraße 14, Westseite und IO 24b EG, 1. OG (Mangfallstraße 5, Westseite) zu Überschreitungen der Nachtgrenzwerte von bis zu 1,1 dB(A). Die Entscheidung des Staatlichen Bauamts Rosenheim im Rahmen der 1. Tektur vom 20.08.2008, diesen Überschreitungen mit der Anordnung passiver Lärmschutzmaßnahmen an den o.g.

Immissionsorten (siehe auch Unterlage 7.1 und 11.1) zu begegnen, ist für uns nachvollziehbar. Zu berücksichtigen ist hier insbesondere, dass aktive Maßnahmen zum Vollschutz der o.g. Immissionsorte einen Kostenaufwand von ca. 110.000 € erfordern würden, die Überschreitungen lediglich nachts auftreten, so dass keine Außenwohnbereiche geschützt werden müssen und nur in einer Übergangszeit von wenigen Jahren bis zur Realisierung der B 15 Westtangente Rosenheim zu erwarten sind. Die Kosten für den erforderlichen passiven Lärmschutz beziffert das Staatliche Bauamt Rosenheim in einer nachvollziehbaren Abschätzung mit etwa 6.000 – 10.000 €. Diese Summe kann jedoch auch wesentlich niedriger ausfallen, da bei einigen Anwesen davon auszugehen ist, dass gar kein Fensteraustausch erforderlich wird, weil die Wärmeschutzforderungen an Häuser dieser Baujahre Fenster erfordern, die meist der Schallschutzklasse 4 mindestens aber der hier ausreichenden Schallschutzklasse 3 entsprechen. Die Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen erscheint daher wegen des Vorliegens eines offensichtlichen Missverhältnisses zwischen den Kosten und Nutzen des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht vertretbar.

#### 3.3.5.1.5 Einwendungen zum Lärmschutz

##### 3.3.5.1.5.1 Prognosezeitraum

Die Kanzlei Labbé & Partner zweifelt an, ob die auf das Jahr 2020 ausgelegte Verkehrsprognose einen ausreichenden Prognosezeitraum für die Lärmberechnung bietet. Üblich sei es, einen Mittelwert von 15 Jahren als Prognosezeitraum heranzuziehen. Gehe man im Sinne der Staatsstraßenverwaltung davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss noch im Jahr 2009 erlassen werden könnte, würde der Prognosezeitraum von 15 Jahren im Jahr 2024 enden – nicht bereits im Jahr 2020. Die Planung des Straßenbaulastträgers gehe aber ausdrücklich von einem Prognosezeitraum bis 2020 aus. Dies seien – einen Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2009 unterstellt – nur noch 11 Jahre. Dieser Zeitraum reiche für eine gesicherte Prognose nicht aus.

Wir halten den gewählten Prognosezeitraum demgegenüber für ausreichend. Zwar wird derzeit in der Bayerischen Straßenbauverwaltung für neu zu beginnende Planungen inzwischen normalerweise ein Prognosehorizont von 2025 angesetzt, im vorliegenden Fall ist aber aufgrund der geringen Dynamik der Verkehrsentwicklung auf der St 2359 nicht von nennenswerten Steigerungen zwischen 2020 und 2025 auszugehen. Aufgrund der Steigerung der Energiekosten und der demographischen Entwicklung ist eher ein Rückgang der Verkehrsbelastung von 2020 auf 2025 auf der St 2359 zu erwarten.

##### 3.3.5.1.5.2 Lärm als Belang in der Abwägung

Die Kanzlei Labbé & Partner sieht in der Wahl der Planfeststellungsstrasse ein schwerwiegendes Abwägungsdefizit, bzw. einen Abwägungsausfall bezüglich der Lärmschutzbelange. Der Vorhabensträger habe sich mit der Aussage begnügt, dass das Thema Lärm als abwägungsrelevanter Belang damit abgearbeitet sei, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten würden. Unabhängig von den Vorgaben der 16. BImSchV bleibe aber festzuhalten, dass ein derzeit völlig lärmunbelastetes Gebiet mit Verkehrslärm überzogen werde. Dies werde von Staatlichen Bauamt Rosenheim verschwiegen. Während im Erläuterungsberichtes dargestellt sei, dass im Ortskern eine Reduzierung der Lärmbelastung um 8,9 bis 10,3 dB(A) erreicht werden könne, fehle eine Gegenüberstellung für die neu verlärmten Ortsbereiche. Eine solche Gegenüberstellung würde augenscheinlich machen, dass in den neu verlärmten Bereichen ein gänzlich ruhiges Gebiet verlärmte werde.

Die Kanzlei Labbé & Partner fordert daher vom Vorhabensträger, eine Lärmbilanz vorzulegen, und zwar bezüglich aller betroffenen Anwesen in der Ortschaft Vogtareuth, multipliziert mit der jeweiligen Mehr- bzw. Minderbelastung. Es sei

davon auszugehen, dass eine derartige Berechnung ergeben würde, dass in der Lärmbilanz unter dem Strich keinerlei Vorteil für die Bewohner Vogtareuths eintreten werde. Lediglich die Anwesen unmittelbar an der Durchgangsstraße würden geringfügig entlastet; dies zu dem Preis einer völligen Neuverlärmung der im westlichen Bereich Vogtareuths angesiedelten Anwesen, die bislang völlig unbelastet sind. Anstatt Vogtareuth – wie dies für eine „vernünftige“ Ortsumfahrung selbstverständlich wäre - von Lärm zu entlasten, würden in Zukunft zwei Ortsbereiche Vogtareuths – nämlich die Ortsmitte und der Westen der Ortschaft - verlärmt sein.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Die Auswahl und Gestaltung der Trasse halten wir auch unter Lärmschutzgesichtspunkten für zutreffend. Wie oben bereits mehrfach erwähnt, können die für den Immissionsschutz am westlichen Ortsrand und im Wohngebiet „Reuter Feld“ günstigeren Wahltrassen W2, W3, W4 und W5 aufgrund anderweitiger schwerwiegender Nachteile nicht realisiert werden (s.o. C 2.3.2). Nach der Verkehrsfreigabe der B 15 Westtangente Rosenheim können zudem durch die gewählten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV durchweg eingehalten werden. Bei der Abwägung der Lärmbetroffenheiten unterhalb der Grenzwerte ist zu beachten, dass die Anwohner im Baugebiet „Reuther Feld“ nie darauf vertrauen durften, dass ihre unverlärnte Wohnlage dauerhaft erhalten würde, da sie beim Verkauf der Parzellen schriftlich auf den möglichen Straßenbau hingewiesen wurden und einen entsprechenden Passus in ihren Kaufverträgen unterschrieben haben. Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassen wurden in ausreichender Tiefe untersucht, von einem Abwägungsausfall oder –defizit kann nicht die Rede sein. Auch die Nullvariante drängt sich, wie unter C.3.3.2.3.1 gezeigt, aus Verkehrssicherheits- aber gerade auch aus Lärmschutzgründen nicht auf.

In der Ortsdurchfahrt kommt es durch die Umfahrung Vogtareuth unbestreitbar zu einer erheblichen Lärmentlastung von bisher massiv bis fast an die Grenze der Lärmsanierung belasteten Anwesen. Dort stehen 29 Wohnhäuser in erster Reihe in einem Abstand von weniger als 10 m zum Straßenrand, die durch die verfahrensgegenständliche Planung um durchschnittlich 9 dB(A) oder mehr entlastet werden. Im Zuge der Umfahrung wird kein Anwohner über die geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV hinaus belastet werden. Daher halten wir die geforderte Lärmbilanzierung nicht für erforderlich.

#### 3.3.5.1.5.3 Einwendungen zur Schallpegelberechnung

Die Kanzlei Labbé & Partner und einige Einwender, insbesondere der Einwender 1216 meinen, dass die Schallpegelberechnung auf falschen Grundlagen basiere. So sei bei der Berechnung eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h zu Grunde gelegt worden, obwohl keine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Trasse vorgesehen sei. Die kürzlich erst fertig gestellte Umfahrungsstraße von Griesstätt zeige jedoch, dass weitaus höhere Geschwindigkeiten gefahren würden und somit der maximale Schallpegel weitaus höher anzusetzen sei. Bei der Ermittlung der Daten seien die bogenförmige Straßenführung, die Hanglage und die vorherrschenden Westwindlagen ignoriert worden, obwohl lt. Prof. Langer (TU Braunschweig) gerade diese Faktoren eine entscheidende unterstützende Rolle bei der Schallausbreitung spielen und den Schallpegel deutlich erhöhen würden. Die geographischen Verhältnisse würden bewirken, dass bei der Berechnung des Schallpegels die Einwirkzeit und Maximalpegel der Immissionsquelle weitaus größer seien und somit den errechneten Durchschnittspegel i.V.m der Straßenführung für die Häuser an der Mangfallstraße nochmals deutlich erhöht seien. Da ohne die o.g. Faktoren die errechneten Immissionswerte bereits grenzwertig seien, sei davon auszugehen, dass die Grenzwerte ohne Schallschutzmaßnahmen überschritten würden. Zudem lägen Daten einer Schallpegelmessung zur Untermauerung der Theoriewerte nicht vor.

Diese Kritik weisen wir zurück. Für die Lärmberechnung wurde – wie in Unterlage 11.1 ersichtlich - eine Geschwindigkeit von 100 km/h für PKW und von 80 km/h für LKW auf der neuen Straße unterstellt. Entsprechend der 16. BImSchV wurde für die schalltechnische Untersuchung der Beurteilungspegel, getrennt für die Beurteilungszeiträume Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) herangezogen. Unter Zugrundelegung der vorgegebenen Verkehrsbelastung wurde, gemäß den in der RLS 90 beschriebenen Rechenverfahren, die Schallemissionen in den Beurteilungszeiträumen „Tag“ und „Nacht“ in 25 m Entfernung von der Mitte der Straße bei freier Schallausbreitung unter Berücksichtigung der Steigungen und Gefälle und der Straßenoberfläche berechnet. Anschließend wurden die Schallimmissionen unter Berücksichtigung von Abstand und Luftabsorption, Boden- und Meteorologiedämpfung, topografischen und baulichen Gegebenheiten und ggf. unter Berücksichtigung von Pegelerhöhung durch Lichtzeichenanlagen berechnet. Dieses Verfahren ist rechtlich vorgeschrieben. Die Berechnungen des Staatlichen Bauamts Rosenheim wurden vom sachverständigen Landesamt für Umwelt eingehend geprüft und in dessen Stellungnahme vom 29.04.2008 nicht beanstandet.

Wie bereits oben unter C.3.3.5.1.3 klargestellt, sind Messungen gesetzlich weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Derzeit sind Messungen ohnehin nicht sinnvoll, da weder die Ortsumfahrung Vogtareuth noch der zukünftig auf ihr prognostizierte Verkehr vorhanden ist.

#### 3.3.5.1.5.4 Geschwindigkeitsbeschränkung

Einige Einwander fordern die Anordnung einer durchgehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h entlang der gesamten neuen Trasse der Umfahrung von Vogtareuth nach dem Vorbild der St 2362 (sog. Panorama-Schwaig) zur aktiven Reduzierung des Schallpegels durch geringere Geschwindigkeit. Sie hoffen, dass „Raser“ dann nur mehr 100 statt 130 km/h fahren würden. Außerdem sei die Störung des Sportbetriebes entlang des Sportplatzes dann wesentlich geringer.

Verkehrsrechtliche Anordnungen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese sind nach Fertigstellung der Straße durch die zuständige Verkehrsbehörde am Landratsamt Rosenheim anzuordnen, in der Planfeststellung ist darüber nicht zu entscheiden. Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sind nicht auf eine möglicherweise beschränkte Geschwindigkeitsbeschränkung ausgelegt, zugunsten der Betroffenen ist bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen von „freier Strecke“ auszugehen.

#### 3.3.5.2 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 wurde das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02), geändert Fassung 2005, herangezogen.

Eine Randbedingung für die Anwendbarkeit der dort angegebenen Abschätzung der lufthygienischen Situation ist eine Verkehrsbelastung über 5000 Kfz/24h, verfahrensgegenständiglich liegt jedoch lediglich eine Prognosebelastung von 3100 Kfz/24h (bzw. 4.300 Kfz/24h vor Verkehrsfreigabe der B 15 Westtangente Rosenheim) vor. Eine Zusatzbelastung, d.h. eine Erhöhung des Anteils der Gesamtkonzentration eines Schadstoffs, verursacht durch den Bau der Ortsumfahrung Vogtareuth lässt sich vor dem Hintergrund bestehender Vorbelastungen nicht sinnvoll ermitteln. Die errechneten Ergebnisse würden von den Vorbelastungen so dominiert, dass eine Zusatzbelastung nicht zweifelsfrei ermittelt werden kann. Die Ortsumfahrung Vogtareuth bewirkt keine ermittelbare negative Veränderung der Belastung mit Luftschadstoffen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten. Dies bestätigt auch das Bayerische Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme vom 29.04.2008.

Einige Einwander – insbesondere die Trainer der Jugendmannschaften des SV Vogtareuth befürchten, dass der geringe Abstand und die größtenteils erhöhte Lage der geplanten Trasse zu den Sportplätzen bei ungünstigen Windverhältnissen vorwiegend im Hochsommer zu erhöhten Schadstoffkonzentrationen auf dem Sportplatz führen könne.

Diese Befürchtung halten wir für unbegründet. Aufgrund der relativ niedrigen Prognosebelastung der St 2359 Ortsumfahrung von 3100 Kfz/24h kann – wie oben ausgeführt - eine Erhöhung des Anteils der Gesamtkonzentration eines Schadstoffs, verursacht durch den Bau der Ortsumfahrung Vogtareuth vor dem Hintergrund bestehender Vorbelastungen kaum ermittelt werden. Zudem verhindert die weite offene Lage des Sportplatzes topographisch die Bildung lokal besonders erhöhter Schadstoffkonzentrationen, so dass es nicht zu gesundheitsgefährdenden Schadstoffbelastungen am Sportplatz kommen wird.

### 3.3.5.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit nur rund 3100 Fahrzeugen/Tag belasteten Straße werden erfahrungsgemäß für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten.

### 3.3.6 Naturschutz- und Landschaftspflege

#### 3.3.6.1 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 den Unterlagen 12.0 und 12.1 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 12.0 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

#### 3.3.6.2 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einflussbereich des Straßenbauvorhabens liegen die FFH-Gebiete DE7939-301 „Innauen und Leitenwälder“ und DE8039-371 „Murn, Murner Filz und Eiselfinger See“. Die unter C 2.3 durchgeführte FFH-Vorprüfung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG auf der Grundlage der Unterlage 12.0 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 (s.o. C.2.3).

Die Ortsumfahrung Vogtareuth durchquert auf einer Länge von 266 m das Landschaftsschutzgebiet RO-02 „Schutz der Innauen bei Vogtareuth“. Nach der Schutzverordnung dieses Landschaftsschutzgebietes 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.3.2) unter Berücksichtigung der festgesetzten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen 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.

#### 3.3.6.3 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für den Bau der St2359 Umfahrung Vogtareuth im Ergebnis nicht als rechtliches Hindernis.

#### 3.3.6.3.1 Nationales und Europäisches Artenschutzrecht

Eine Zulassung des Planvorhabens in Bezug auf die Betroffenheit allein nach Bundesrecht geschützter Arten lässt sich auf die Legalausnahme nach § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG (in der Fassung vom 12.12.2007) stützen. Danach liegt bei Handlungen zur Durchführung von nach § 19 BNatSchG zulässigen Eingriffen in Natur und Landschaft generell kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote des § 42 BNatSchG bzgl. rein nationalrechtlich geschützter Arten vor. Gem. § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG ist daher die Betroffenheit der rein nationalrechtlich geschützten Arten im Rahmen der Eingriffsregelung zu prüfen. Für die besonders geschützten Arten, die nicht auch streng geschützt sind, wurden mit Hilfe der Eingriffsregelung über die vorgefundenen Biotopstrukturen und Arten (siehe Unterlage 12.0 – 12.2) generalisierende Rückschlüsse auf die im Eingriffsgebiet vorkommenden Arten und deren Betroffenheit vorgenommen. Die Rechtslage ist damit bei diesen Arten im Ergebnis zu § 43 Abs. 4 BNatSchG a. F. unverändert.

Der Verlust oder die Beeinträchtigung der Flächen durch Anlage, Bau und Betrieb der St 2359 Ortsumfahrung Vogtareuth können im Rahmen der Umsetzung der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch die Neuschaffung entsprechender Lebensraumtypen in der Nähe zu den nachgewiesenen Artvorkommen kompensiert werden.

In der seit der sog. kleinen Novellierung vom 12.12.2007 geltenden Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) berücksichtigt der Gesetzgeber die aktuelle Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 10. Januar 2006 Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319). Sind von einem Vorhaben i.S.v. § 19 BNatSchG im Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen und Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n. F. erfüllt, ist die Prüfung einer Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG n. F. erforderlich.

Eine Ausnahme von den Verboten kann zugelassen 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 die vollständige Anwendung des europäischen Prüfprogramms sichergestellt.

#### 3.3.6.3.2 Prüfmethodik und Ergebnis

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 12.3 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.

Bei der Ermittlung der Wirkungen des Vorhabens wurden insbesondere folgende Wirkfaktoren berücksichtigt: Flächeninanspruchnahmen mit Verlust von (Teil-) Habitaten, Zerschneidungseffekte mit Störung von Funktionsbeziehungen, Lärm- und Lichtimmissionen. Der Prüfung hinsichtlich der potentiellen Betroffenheiten der Verbotstatbestände liegt eine individuenbezogene Betrachtungsweise zugrunde. Dabei können vorgesehene Schutz-, Vermeidung- und Minimierungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gem. § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG n.F. berücksichtigt werden.

Insgesamt kommt die Unterlage 12.3 der Planunterlagen dabei zu dem Ergebnis, dass durch den Bau und Betrieb der St 2359 Umfahrung Vogtareuth unter Berücksichtigung der Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen



Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 4 und 5 BNatSchG nicht erfüllt werden. Bzgl. der Prüfung der Verbotstatbestände für die einzelnen Arten verweisen wir auf die Aussagen in der Unterlage 12.3. Diese ist als Grundlage für die Prüfung des speziellen Artenschutzrechts nach §§ 42 ff. BNatSchG geeignet ist (vgl. Stellungnahme des SG 51 der Regierung von Oberbayern vom 30.04.2008).

Durch das Vorhaben werden auch keine Biotope zerstört, die für dort lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten – die nicht gleichzeitig Arten des Anhangs IV der FFH-RL oder europäische Vogelarten sind - nicht ersetzbar sind, Art. 6 a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG war hier deshalb nicht zu prüfen.

Da im Ergebnis durch das Vorhaben keine Verbotstatbestände verwirklicht werden, ist die Zulassung von Ausnahmen nach § 43 Abs. 8 BNatSchG und die Prüfung ihrer Voraussetzungen nicht erforderlich.

#### 3.3.6.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 3.3.6.4.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6 a Abs. 1 BayNatSchG (in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.12.2005, GVBl. 2006, S. 2, BayRS 791-1-UG) 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. 6 a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße 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. Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG bzw. BayNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

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

##### 3.3.6.4.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12.0) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

Durch die Mitbenutzung bestehender Straßen und Wege und die Anpassung der Straßenplanung an die bereitgestellten Grundstücke (Flurneuordnung) kann der dauerhafte Flächenbedarf für das Vorhaben erheblich reduziert werden. Durch Rückbau nicht mehr benötigter Streckenabschnitte wird die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter Boden, Wasser, Klima/Luft wiederhergestellt und der Kompensationsbedarf für die Neuversiegelung gemindert. Die Beschränkung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme auf 5 m, z. T. einseitig, und die Wiederherstellung der ursprünglichen Nutzungen und Funktionen vermindert weitere Beeinträchtigungen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst zudem Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen sowie Schutzmaßnahmen während der Bauausführung.

#### 3.3.6.4.3 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung, Ersatzmaßnahmen

Wie in den Unterlagen 12.0 und 12.1 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigungen von Biotopen längerer Entwicklungszeit (180 m<sup>2</sup> - Streuobstbestand)
- Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope (738 m<sup>2</sup> - Streuobstbestand, Feuchtgebüsch, Großröhricht, Wasserlinsendecke);
- Versiegelung von Landwirtschaftsflächen (17.156 m<sup>2</sup>);
- Versiegelung von Landwirtschaftsflächen auf ökologisch wertvollen Standorten (2.550 m<sup>2</sup>).

Durch die vorgesehenen Maßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen) können Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.

Die in § 19 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. Bay-NatSchG statuierte Pflicht, unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren, stellt 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 dar, ist also einer Abwägung nicht zugänglich.

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im

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

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. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Der Ausgleich hat Vorrang.

Nach diesen Kriterien sind insgesamt 0,59 ha Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Die Planung verursacht keinen Bedarf für Ersatzmaßnahmen.

Im LBP (Unterlagen 12.0 und 12.2) sind die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im Einzelnen dargestellt. Hierauf nehmen wir Bezug. Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

Zum Ausgleich der o.g. Beeinträchtigungen ist in der Maßnahme A 1 vorgesehen, Flächen im Inntal zu extensivieren.

Auf den Flurstücken Fl.Nr. 6240/5 (2.450 m<sup>2</sup>), 6240/6 (2.250 m<sup>2</sup>) und 6240/7 (2.450 m<sup>2</sup>) der Gemarkung Vogtareuth mit einer Entfernung von ca. 1.200 m zur St 2359 neu, ist das Ausheben einer Mulde (ca. 2.035 m<sup>2</sup>) an der tiefsten Stelle der Ausgleichsfläche und die Herstellung eines Verbindungsgrabens zur östlichen Gewässerfläche zur Flutung der Mulde bei höheren Wasserständen (temporäres Gewässer, potenzielle Feuchtstandorte) geplant. Auf den verbleibenden Flächen soll das Wirtschaftsgrünland (ca. 3.837 m<sup>2</sup>) extensiviert werden. Die Maßnahme A 1 liegt innerhalb des Naturraumes Inntal (Naturraum Nr. 038-M „Inntal“, Landschaftliches Vorbehaltsgebiet gemäß Regionalplan 18, Schwerpunktgebiet C des ABSP Lkr. Rosenheim) südlich von Sunkenroth, aber außerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Inntal“. Das FFH-Gebiet DE7939301 „Innauen und Leitenwälder“ grenzt im Nordwesten und Nordosten an die Ausgleichsfläche an (Auwälder). Ca. 20 m nordwestlich von Fl.Nr. 6240/7 ist ein neu angelegtes Kleingewässer mit steileren Böschungen (Grundwasserflurabstand gegenwärtig ca. 2,50 m unter Geländeoberkante) und Pionierstandorten (Kies) vorgesehen. Die vorgesehene Ausgleichsfläche A 1 wird als Wirtschaftsgrünland genutzt und ist daher als Auen-Sonderstandort im Hinblick auf das Kompensationsziel grundsätzlich aufwertbar. Unter Berücksichtigung der angestrebten Zielbiotope (Feuchtgebüsch, Großröhricht, Wasserlinsendecke) und Zielartengruppen (Nahrungshabitat für Fledermäuse, Landlebensraum für Amphibien), der anzustrebenden Flächenextensivierung (vgl. Versiegelung von Landwirtschaftsflächen) und den vorhandenen Biotopstrukturen im Umfeld der geplanten Ausgleichsfläche sind die im LBP beschriebenen Kompensationsmaßnahmen sinnvoll.

Die Grundstücke für die Ausgleichsmaßnahmen sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 14.1 und 14.2) aufgeführt. Sie stehen im vorliegenden Fall bereits im Eigentum des Freistaats Bayern.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des

Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

#### 3.3.6.4.4 Einwendungen zum Natur- und Landschaftsschutz

Die Kanzlei Labbé & Partner rügt, dass durch die Überführung der Sunkenrother Straße, insbesondere aber auch die massive Überquerung der Eglhamer Straße mit einem 6 m hohen Böschungsbauwerk, welches den ungetrübten Blick auf den beeindruckend schönen westlichen Ortsrand Vogtareuths und die Kirche Vogtareuths versperre, entgegen der Zielsetzung in Ziffer I.2.1. des Regionalplans Südostbayern die Verbindung zwischen Ortsrand und freier Landschaft zerstört und die bestehende gute Einbindung des Ortsrandes in die Landschaft vernichtet werde. Zudem würden bestehende Obstgehölzpflanzungen gerodet und im Umfang von über 16.000 m<sup>2</sup> Grund und Boden versiegelt. Ein Ausgleich für diese Eingriffe sei durch die vorgesehenen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen nicht möglich. Bei der Ausgleichsfläche handele sich dabei um minderwertige bereits vernässte Flächen im Auwaldbereich am Inn, nicht etwa um intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen die nunmehr der Natur zugeführt werden. Letztlich sei festzustellen, dass die durch die Planung hervorgerufenen Konflikte im landschaftspflegerischen Begleitplan sowie dessen Anlagen nicht umfassend und zutreffend ermittelt worden seien.

Zudem würden entgegen der Aussage des zooökologischen Gutachtens (Unterlage 12.3., S. 5) die Laichgewässer des sogenannten „Moier-Weiher“ direkt an der geplanten Trasse angrenzen. Die Froschzäune seien zum falschen Zeitpunkt (im Spätwinter – März) und falsch herum aufgestellt worden. Die tatsächlich vorhandene bemerkenswerte Amphibienpopulation habe auf diese Weise nicht erfasst werden können.

Diese Kritik weisen wir zurück. Den Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes wird durch die umfangreichen landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Einbindung der Trasse in die Landschaft Rechnung getragen. Die Gestaltungsmaßnahmen sind im LBP (Unterlage 12.0 und 12.2) ausführlich beschrieben. Durch gezielte Pflanzmaßnahmen und die Eingrünung der Trasse, unter Berücksichtigung der bestehenden Baumreihe, der besonderen Anforderungen straßennaher Wohn- und Gartengrundstücke im Hinblick auf Besonnung und Sicht und Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Aspekte im Hinblick auf den Fledermausschutz und Vogelschutz kann der Eingriff in das Landschaftsbild auf ein vertretbares Maß reduziert werden. Das Ausgleichskonzept ist von der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Rosenheim der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern geprüft und in den Stellungnahmen vom 28.04.2008 (UNB) und 30.04.2008 (HNB) bestätigt worden.

Im zooökologischen Gutachten (Unterlage 12.3., S. 38 sowie Tabelle 9 und Seite 42) werden die Artenfunde im sogenannten „Moier-Weiher“ dargestellt. Dabei handelt es sich um einen stark eutrophierten und damit für Amphibien ungeeigneten Teich, in und an dem keine Amphibien oder Vögel nachgewiesen werden konnten. Es wurden lediglich commune Tagfalter in den Brennesselbeständen am Ufer gefunden. Da die Laichwanderungen zahlreicher einheimischer Amphibien bereits im März beginnen, ist auch nicht davon auszugehen, dass die durchgeführte Zäunung zu einem falschen Zeitpunkt durchgeführt wurde. Die Ausrichtung des Zauns wurde von keiner der beteiligten Naturschutzbehörden beanstandet und ist angesichts der ohnehin geringen Eignung des genannten Weiher für Amphibien auch nicht von ausschlaggebender Bedeutung.

### 3.3.7 Gewässerschutz

#### 3.3.7.1 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.

#### 3.3.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Soweit im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) nicht anders vorgesehen, soll 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

Von Bau-km 0+000 bis 0+320 wird im Einschnittsbereich der Straße das anfallende Oberflächenwasser in Rasenmulden versickert.

Von Bau-km 0+445 bis 1+550 wird im Einschnittsbereich der Straße das anfallende Oberflächenwasser in Rasenmulden gesammelt und über Einlaufschächte und Verrohrungen in den Regenwasserkanal der Gemeinde Vogtareuth eingeleitet. Diese Einleitung ist in der für die Gemeinde erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis zur Errichtung und zum Betrieb dieses Regenwasserkanals bereits berücksichtigt, eine wasserrechtliche Erlaubnis für diese Einleitung ist daher im Rahmen dieses Beschlusses nicht mehr erforderlich.

Die Versickerung über Rasenmulden ist gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummer 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattung kann gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 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 hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

#### 3.3.8 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 5,4 ha Fläche benötigt, davon sind 4,7 ha bereits im Eigentum der öffentlichen Hand. 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 und Ersatzwegen 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.

### 3.3.9 Städtebauliche Belange

Die künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der Gemeinde Vogtareuth stellen sich folgendermaßen dar:

Eine bauliche Entwicklung des Orts Vogtareuth nach Westen wird durch die künftige Staatsstraßentrasse begrenzt. Der Gemeinde Vogtareuth ist diese Tatsache seit vielen Jahren bekannt, sie hat dies akzeptiert und auch in ihrer Flächennutzungsplanung so dargestellt. Eine weitere Ausdehnung des Baugebiets „Reuther Feld“, das nah an die Trasse herangerückt wurde, ist nicht vorgesehen.

Einen Freihaltebelang, der in irgend einer Form gegen die Trasse spricht, hat die Gemeinde Vogtareuth nie geltend gemacht, konkrete Planungen, die gegen die Umfahrung Vogtareuth sprechen würden, existieren nicht und sind nicht absehbar.

### 3.3.10 Sonstige öffentliche Belange

#### 3.3.10.1 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.

#### 3.3.10.2 Forderungen bzgl. verkehrsrechtlicher Anordnungen

##### 3.3.10.2.1 Überholverbot am Anschluss des Gewerbegebiets und der Kreisstraße RO 35

Einige Einwander verlangen die Anordnung eines Überholverbots an den Anschlüssen des Gewerbegebiets und der Kreisstraße RO 35. Zusammen mit der ebenfalls geforderten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h ergäbe sich dadurch ein erheblicher Sicherheitsgewinn.

Verkehrsrechtliche Anordnungen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese sind nach Fertigstellung der Straße durch die zuständige Verkehrsbehörde am Landratsamt Rosenheim anzuordnen, in der Planfeststellung ist darüber nicht zu entscheiden.

##### 3.3.10.2.2 Anschluss von Schwerverkehr am Sportplatz

Einige Einwander, die grundsätzlich die Errichtung der Wahltrasse W3 befürworten, fordern im Falle der Realisierung der Planfeststellungstrasse, dass diese im Bereich des Sportplatzes vom Schwerverkehr freigehalten wird.

Dieser Forderung können wir nicht nachkommen. Zum einen sind verkehrsrechtliche Anordnungen, wie die Sperrung für den Schwerverkehr nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern durch die zuständige Verkehrsbehörde am Landratsamt Rosenheim anzuordnen. Andererseits würde eine solche Anordnung auch ein wesentliches Planungsziel des Vorhabens konterkarieren. Die St 2359 neu, Umfahrung Vogtareuth wird auch deshalb gebaut, um den Schwerverkehr aus der Ortsdurchfahrt zu bringen. Daher kann unserer Ansicht nach der Forderung, keinen Schwerverkehr in der Nähe von Sportanlagen (und damit auf der gesamten Umfahrung Vogtareuth) zuzulassen, nicht Rechnung getragen werden.

### 3.3.10.3 Naherholung

Die Kanzlei Labbé & Partner und einige Einwender kritisieren, dass durch die Umfahrungstrasse das einzig nennenswerte Naherholungsgebiet für die Bürger Vogtareuths und die Patienten des Behandlungszentrums abgeschnitten werde. Die Naherholungsbereiche in Vogtareuth seien in Richtung Inn ausgerichtet. Die Innauen seien Luftlinie maximal einen Kilometer entfernt.

Diese Kritik weisen wir zurück. Die Naherholungsgebiete in den Innauen werden durch die St 2359 Umfahrung Vogtareuth nicht von der Ortschaft Vogtareuth abgeschnitten. Gerade dadurch, dass die drei radial vom Dorf in Richtung Westen (Innauen) verlaufenden Gemeindeverbindungsstraßen kreuzungsfrei gequert werden, werden die Trenneffekte für Fußgänger, Radfahrer und Erholungssuchende minimiert. Es verbleibt lediglich eine Sichtbeeinträchtigung durch die Überführungsbauwerke und die Dammschüttung an der Eglhamer Straße. Gegenüber dieser optischen Beeinträchtigung, die durch die landschaftspflegerische Gestaltung minimiert wird, sind die verkehrlichen Interessen am Bau der Ortsumfahrung Vogtareuth und die Entlastung der Ortsdurchfahrt vorrangig.

### 3.3.10.4 Denkmalschutz

Im Bereich der St 2359 Ortsumfahrung Vogtareuth sind im Anhörungsverfahren keine Bodendenkmäler und keine Verdachtsflächen vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege genannt worden. Sollten im Zuge der Bauausführung in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A.3.7.1) vorgesehenen Maßgaben.

## 3.4 Private Einwendungen

### 3.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

#### 3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 0,7 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 § 5 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 land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 €/Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 20.000 €/Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 €/Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn 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.

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.

#### 3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

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



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

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

Lärmschutzauflagen sind unter C 2.4.4 behandelt.

#### 3.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

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

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

#### 3.4.1.2.2 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.

#### 3.4.1.2.3 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.

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

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

#### 3.4.1.2.4 Vertretungskosten

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

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

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

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

#### 3.4.2 Einzelne Einwender

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Den Gemeinden, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden Einsicht nehmenden Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der jeweiligen Gemeinde mitgeteilt. Den Einwendungsführern, denen wir

den Planfeststellungsbeschluss schriftlich zustellen, bzw. ihren Rechtsanwälten, werden wir die Nummern direkt mitteilen.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Planungsvarianten, Ausbaustandard und befürchteter Lärm- und Luftschadstoffbeeinträchtigungen durch das Bauvorhaben, bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen gehen wir im Folgenden nicht mehr gesondert ein. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder die über die Verweisung auf die unter C.3.4.1 enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen.

#### 3.4.2.1 Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner

##### 3.4.2.1.1 Einwenderin 1210

Die Einwenderin 1210 wendet sich gegen Eingriffe in ihr Grundeigentum. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 152 Gmkg. Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 7.137 m<sup>2</sup> wird eine Teilfläche von 1.120 m<sup>2</sup> dauerhaft, eine weitere Teilfläche von 850 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 904 Gmkg. Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 8.782 m<sup>2</sup> wird eine Teilfläche von 390 m<sup>2</sup> dauerhaft, eine weitere Teilfläche von 650 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 903 Gmkg. Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 6.930 m<sup>2</sup> wird eine Teilfläche von 230 m<sup>2</sup> dauerhaft, eine weitere Teilfläche von 550 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 919 Gmkg. Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 45.051 m<sup>2</sup> wird eine Teilfläche von 10 m<sup>2</sup> dauerhaft beansprucht. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 753 Gmkg. Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 10.379 m<sup>2</sup> wird eine Teilfläche von 180 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht.

Die Straßenbaumaßnahme verursache einen erheblichen Eingriff in die von ihr betriebene Schnapsbrennerei. Die teilweise Rodung des Obstgartens führt zu einer Reduzierung der für den Betrieb der Brennerei erforderlichen Rohstoffe und zum möglichen Verlust des Brennrechtes. Das Zollamt habe das Brennrecht nur deswegen zuerkannt hat, weil die hierzu erforderlichen Rohstoffe aus eigenem Anbau bezogen werden können. Hierzu bedürfe es einer Mindestmenge, die nach Wegfall der Obstbäume nicht mehr gewährleistet sei.

Die Einwenderin befürchtet zudem, dass die beabsichtigte Überführung der Sunkenrother Straße über die Ortsumgehung die Tennenzufahrt zum bebauten Grundstück Fl.-Nr. 903 unbenutzbar machen könnte, da die Sunkenrother Straße in diesem Bereich bereits angeböschet werde. Dieses Grundstück sei von der bestehenden Sunkenrother Straße durch zwei Zufahrten angebunden, nämlich über die Hofeinfahrt, welche zwischen Schnapsbrennerei und Holzhütte verläuft, sowie über die Tennenzufahrt, die westlich hiervon gelegen ist.

Die Befürchtungen der Einwenderin 1210 sind nicht begründet. Eine teilweise Rodung des Obstgartens ist nicht vorgesehen. Laut LBP (Unterlage 12.0 Ziffer 4.2.1) wird in Streuobstbestände durch vorübergehende Beanspruchung im Umfang von 176m<sup>2</sup> eingegriffen. Dieser Eingriff führt zum Verlust eines Obstbaums, der jedoch auf dem Nachbargrundstück Fl.Nr. 758 und somit nicht im Eigentum der Einwenderin steht. Zudem können beide Zufahrten zum Grundstück Fl.-Nr. 903 erhalten werden.

##### 3.4.2.1.2 Einwender 1214

Der Einwender 1214 ist in seinem Grundeigentum betroffen. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 94 Gmkg. Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 10.211 m<sup>2</sup> wird eine Teilfläche von 480 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 103 Gmkg. Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 4.140 m<sup>2</sup> wird eine Teilfläche von 370 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht.

Der Einwender 1214 wendet sich insbesondere gegen die Beeinträchtigung seines Pensionspferdebetriebs auf den Fl.Nrn 94 und 94/1 durch das Vorhaben. Die Pferde und deren Reiter hätten bislang in Richtung Westen freien Auslauf. Künftig sei der Betrieb nicht nur optisch eingekesselt; die Pferde müssten künftig die Ortsumfahrung Vogtareuth unterqueren, was ebenfalls zu Gefahrenlagen führe, zumal der Pensionspferdebetrieb sich derzeit in einem von Lärm gänzlich unvorbelasteten Bereich Vogtareuths befinde.

Durch die Realisierung der Trasse würde der Betrieb des Einwenders 1214 zudem zwei Hektar Pachtfläche verlieren, die er zur Bewirtschaftung dringend benötigt. Dagegen lägen die in seinem Eigentum befindlichen Flächen weiter außerhalb, seien langfristig verpachtet und könnten daher für die Pferdehaltung nicht genutzt werden. Der Nebenerwerbsbetrieb, der eine Bereicherung für ganz Vogtareuth darstelle, könne im Falle der Realisierung der Trasse nicht fortgeführt werden.

Diese Einwendungen weisen wir zurück.

Die optischen Beeinträchtigungen durch die Umfahrung Vogtareuth und insbesondere durch die Dammschüttungen am Bauwerk BW 2 werden durch die in der Unterlage 12.2 genannten Gestaltungsmaßnahmen auf ein vertretbares Maß minimiert. Verbleibende Beeinträchtigungen sind aufgrund der in C.3.2 begründeten Notwendigkeit der Maßnahme hinzunehmen. Die Überführung der St2359 über die Eglhamerstraße (BW 2) hat eine Lichte Höhe von mindestens 4,50 m und eine Lichte Weite von 6,00 m. Das ist für Reiter und Pferd ausreichend. Die Lärmbelastungen am Anwesen des Einwenders liegen unter den geltenden Grenzwerten der 16. BImSchV, dies muss auch für die Belange der Pferde ausreichend sein. Eine Minderung der Attraktivität des Pensionspferdebetriebs infolge der Umfahrung Vogtareuth ist nicht auszuschließen, kann aber aus unserer Sicht nicht verhindert werden. Die bestehenden Standortfaktoren wie die verhältnismäßig ruhige Lage und die schöne Umgebung gehören nicht zum eigentumsrechtlich geschützten Bestand des Betriebes. Der Einwender hat keinen Anspruch auf unveränderten Fortbestand der für seinen Betrieb förderlichen Rahmenbedingungen, die außerhalb des Betriebes liegen.

Der Einwender 1214 konnte niemals auf eine dauerhafte Nutzung der von ihm gepachteten Flächen vertrauen. Die Pachtfläche von 19.761 m<sup>2</sup> aus der Fl.Nr. 4789 der Gemarkung Vogtareuth liegt direkt auf der Trasse der Umfahrung und gehört zu den Flächen, die seit 1963 im Eigentum der Straßenbauverwaltung des Freistaats Bayern stehen. Der Einwender hat diese in Kenntnis des geplanten Straßenbaus vom damaligen Straßenbauamt Rosenheim gepachtet. Der erst 2004 erneuerte Pachtvertrag lässt daran keine Zweifel aufkommen, dass die Flächen in absehbarer Zeit für den Straßenbau benötigt würden. Der Verlust solcher Pachtflächen stellt keinen Eingriff in die landwirtschaftlichen Nutzflächen eines Betriebs dar, der zu einer abwägungserheblichen Existenzgefährdung führen kann. Wenn der Einwender die Existenz seines Betriebs von solchen Flächen abhängig gemacht hat, handelte er auf eigenes unternehmerisches Risiko.

#### 3.4.2.1.3 Einwender 1216

Der Einwender 1216 wendet sich insbesondere gegen die künftigen Lärmimmissionen auf sein Anwesen Mangfallstraße 4. Neben allgemeinen Einwendungen zum Lärmschutz (s.o. C.3.3.5.1.5.3) rügt er, dass aufgrund der geographischen Verhältnisse und der Straßenführung von ca. 70 Grad um sein Haus die tatsächlichen Belastungen weitaus größer seien als die errechneten Durchschnittspegel. Zudem seien - falls Höhenangaben aus dem Bebauungsplan zur Berechnung herangezogen worden wären, die Rechenergebnisse bezüglich Schallreflexionen ungenau, da die Höhenangaben vor dem Anwesen Mangfallstraße 4 teilweise um bis zu 2 m falsch seien. In der Unterlage 11.1 seien für sein Haus keine Schallpegelangaben gemacht worden, obwohl das Gebäude v.a. im 1. OG

durch die Kombination von Theatroneffekt, Windprofil und Straßenverlauf weit mehr als angenommen betroffen sei.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Eine Überschreitung der geltenden Grenzwerte der 16.BImSchV am Anwesen des Einwenders kann ausgeschlossen werden. Das Haus Mangfallstraße 4 ist ca. 106 m von der Straßenachse der St2359 entfernt. Bereits an den IO 23 (Mangfallstraße 1) und 24 (Mangfallstraße 5) die nur 52 m bzw. 48 m von der Straßenachse entfernt sind, werden die gesetzlichen Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten. An diesen Berechnungswerten ändert auch die vom Einwender 1216 angenommene Kombination von Theatroneffekt, Windprofil und Straßenverlauf nichts.

#### 3.4.2.1.4 Einwender 1006 und 1218

Die Einwender 1006 und 1218 fordern neben allgemeinen Einwendungen, dass die geplante Lärmschutzwand (BWV-Nr. 2.04) ab einer Höhe von ca. 1,5 m aus durchsichtigem Material ausgeführt werden solle, um eine möglichst geringe Beeinträchtigung der Anliegergrundstücke im „Reuther Feld“ zu erreichen.

Die Gestaltung der Lärmschutzwände wird mit der Gemeinde abgestimmt, um eine Integration in das Ortsbild und eine Minimierung der optischen Beeinträchtigung der Anlieger zu erreichen. Wir können den Vorhabensträger aber nicht dazu verpflichten, bei der Lärmschutzwand ab 1,5m Höhe transparente Elemente zu wählen, da es Bereiche gibt, wo die Lärmschutzwände hinterpflanzt werden sollen und damit die Transparenz nicht sinnvoll wäre.

#### 3.4.2.1.5 Einwenderin 1221

Die Einwenderin 1221 ist Eigentümerin der Grundstücke Fl.-Nr. 96/1 und Fl.-Nr. 929 der Gemarkung Vogtareuth. Aus dem Grundstück Fl.-Nr. 96/1 (Gesamtgröße 15.456 m<sup>2</sup>) wird eine Teilfläche von 160 m<sup>2</sup> dauerhaft und eine weitere Teilfläche von 920 m<sup>2</sup> vorübergehend benötigt. Es handelt sich um ein Hofgrundstück mit Wohnhaus. Aus dem landwirtschaftlichen Grundstück Fl.-Nr. 929 (Gesamtgröße 47.407 m<sup>2</sup>) werden 60 m<sup>2</sup> dauerhaft für die Errichtung des kleinen Kreisverkehrs BWV-Nr. 1.18 benötigt.

Sie wendet sich gegen die o.g. Inanspruchnahme ihrer Grundstücke. Zudem befürchtet die Einwenderin eine Wertminderung der verbleibenden Grundstücksflächen aufgrund der mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Belastungen wie Abgase, Feinstaub und Müll.

Auf die – relativ geringfügige - Inanspruchnahme des Grundeigentums der Einwenderin 1221 kann nicht verzichtet werden. Die dauerhafte Inanspruchnahme von 160 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Fl.-Nr. 96/1 ist zur Errichtung der Überführung der Sunkenrother Straße (Bauwerk BW 3) erforderlich, die vorübergehende Beanspruchung ergibt sich aus der Notwendigkeit eines Arbeitsstreifens in der Bauphase. Der Minikreis BWV-Nr. 1.18 ist zur Erhaltung der Zufahrt zum Sportplatz aus dem Ort Vogtareuth erforderlich. Die bisherige direkte Zufahrt zum Sportplatz von der Sunkenrother Straße ist wegen des Höhenunterschiedes der geänderten GVS zur bestehenden Zufahrt nicht mehr möglich. Daher ist es notwendig in der Einmündung des öffentlichen Feldwegs Fl.Nr. 918 einen Minikreis mit Außendurchmesser von 15m als Wendemöglichkeit für Besucher der Sportanlage zu errichten.

Grunderwerbsverhandlungen und Entschädigungen sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern in einem gesonderten Verfahren zu behandeln.

#### 3.4.2.2 Mandanten von Rechtsanwalt Jokisch

Die Einwender 1101 wenden sich gegen die Durchschneidung von hofnahen Weideflächen (Tag und Nachtweide) ihres landwirtschaftlich Weidebetriebs. Zum einen werde in Nord-Süd-Richtung die Fl.-Nr. 1701 durch die Trasse der neuen

Staatsstraße, zum andern in Ost-West-Richtung die Fl-Nr. 58 durch die Zufahrt zum Ort Vogtareuth beansprucht. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 1701 Gmkg. Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 12.091 m<sup>2</sup> wird eine Teilfläche von 80 m<sup>2</sup> dauerhaft, eine weitere Teilfläche von 450 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Aus dem hofnahen Grundstück Fl.Nr. 58 Gmkg. Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 49.372 m<sup>2</sup> wird eine Teilfläche von 3.260 m<sup>2</sup> dauerhaft, eine weitere Teilfläche von 3.130 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht.

Die doppelte Durchschneidung der hofnahen Weidefläche bedeute den Wegfall von fast der Hälfte der als Tag- und Nachtweide nutzbaren Fläche und mache damit sowohl die gegenwärtige Form der landwirtschaftlichen Nutzung als auch die erwogene Umstellung auf einen Bio-Betrieb unmöglich. Das Austreiben der Kühe würde dadurch in unzumutbarer Weise erschwert bzw. unmöglich gemacht werden. Für eine Milchwirtschaft ohne Weidegang sei der Betrieb nicht ausgerichtet. Die dafür erforderlichen Investitionen in neue Stallungen seien zum einen nicht gewollt und würden zum andern eine unzumutbare wirtschaftliche Belastung bedeuten, so dass als Alternative letztlich nur noch die Betriebsaufgabe bliebe. Die Planung stelle daher einen massiven, existenzgefährdenden Eingriff in den landwirtschaftlichen Milchbetrieb der Einwender dar.

Die Einwender fordern insbesondere eine Verknüpfung der alten Ortsdurchfahrt und des Gewerbegebiets Vogtareuth mit der Umfahrung mittels eines Kreisverkehrs. Sollte ein solcher nicht vorzugswürdig sein, müsse der "Rechtsversatz" und damit die Zufahrt zum Gewerbegebiet weiter nach Norden verlegt werden. Dazu habe die Gemeinde Vogtareuth im Vorfeld ihre Zustimmung signalisiert. Außerdem könnte so die mögliche Erweiterungsfläche im Norden des Gewerbegebiets Vogtareuth ebenfalls angebunden wäre. Der Eingriff in die landwirtschaftliche Fläche der Einwender 1101 sei bei dieser Lösung deutlich geringer.

Die Einwendungen der Einwender 1101 weisen wir zurück.

Insbesondere können wir durch den Eingriff keine abwägungsrelevante Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs der Einwender erkennen. Der Betrieb verliert zwar durch die Baumaßnahme 4,3 % seiner Eigentumsflächen und durch den zusätzlichen Verlust von Pachtflächen sogar 6,7 % seiner Gesamtbetriebsfläche. Allerdings ist die in Anspruch genommene Pachtfläche auf Fl.Nr. 4789 der Gemarkung Vogtareuth nicht als für die Beurteilung der Existenzgefährdung maßgebliche langfristig gepachtete Fläche anzusehen. Die Fl.Nr. 4789 der Gemarkung Vogtareuth steht seit dem Flurbereinigungsverfahren von 1963 im Eigentum des Freistaats Bayern, die Einwender haben sie lediglich von Staatlichen Bauamt Rosenheim gepachtet. Den Einwendern war bei Abschluss des Pachtvertrags bekannt, dass die Fl.Nr. 4789 früher oder später für den Bau der Umfahrung von Vogtareuth verwendet werden sollte. Der Pachtvertrag kann jährlich ordentlich gekündigt werden, außerdem besteht das Recht zur außerordentlichen Kündigung, wenn die Fläche für den Straßenbau benötigt wird. Die Einwender 1101 mussten somit zu jeder Zeit mit der Kündigung der Pachtfläche und dem Bau der Ortsumgehung rechnen. Sie hätten daher eine Kündigung des Pachtvertrages über die Fl.Nr. 4789 durch den Freistaat Bayern zur Verwendung der Fläche für den Straßenbau, in die Konzeption ihres Betriebs einbeziehen müssen. Haben sie dies unterlassen, kann dies nicht zu Lasten des Straßenbaulastträgers gehen. Damit liegt der für die Beurteilung der Existenzgefährdung maßgebliche Verlust landwirtschaftlicher Eigentumsflächen unterhalb von 5 % der Gesamtnutzfläche des Betriebs und damit in einer Größenordnung, die bei einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb im Regelfall nicht zu einer Existenzgefährdung führt.

Durch die Trasse der eigentlichen Umfahrung Vogtareuth kommt es zudem nicht zu einer Durchschneidung von Eigentumsflächen der Einwender. Die Fl.Nr. 1701 wird nicht in Nord-Süd-Richtung durchschnitten, da die Straßentrasse fast ausschließlich über die östlich angrenzende gepachtete Fl.Nr. 4789 verläuft, die die Einwender lediglich zusammen mit der Fl.Nr. 1701 bewirtschaften. Aber auch wegen der

Zerschneidung der Fl.Nr. 58, wo tatsächlich landwirtschaftliche Nutzfläche im Eigentum der Einwender durch die Anbindung der bisherigen Ortsdurchfahrt zerschnitten wird, kommt es nicht zu einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs der Eigentümer.

Die Existenzfähigkeit eines Betriebes ist gemäß der einschlägigen Rechtsprechung danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen (Eigenkapitalbildung) erwirtschaften kann. Betriebswirtschaftliche Untersuchungen ergaben eine notwendige Mindesteigenkapitalbildung von rund 7.500 € pro Jahr und Betrieb (s.o. C.3.4.1.1). Beim Betrieb der Einwender 1101 errechnet sich aber aus der betriebsspezifischen Fruchtfolge und Tierzahl, bezogen auf die Gesamtbetriebsfläche unter Zugrundelegung von Durchschnittssätzen aus der Agrarstatistik, eine negative Eigenkapitalbildung. Der Betrieb kann damit gerade nicht dauerhaft den Lebensunterhalt der Betriebsleiter sichern.

Diese Einschätzung bestätigt auch die nachträglich vom Anwalt des Einwenders vorgelegte fachliche Stellungnahme des Herrn Dipl.-Ing.agr. Markus Meier (bbv-Land-Siedlung-GmbH). Dieser stellt nämlich klar, dass der Betrieb ein Nebenerwerbsbetrieb ist, der nur zusammen mit der weiteren Tätigkeit des Einwenders als Zimmerer und staatlichen Transferleistungen wie dem Kindergeld für drei Kinder zu einer – für einen lebensfähigen landwirtschaftlichen Betrieb nicht ausreichenden – Eigenkapitalbildung von jährlich etwa 4.500 € führt.

Die landwirtschaftlichen Einkünfte können danach zwar einen Anteil zum Lebensunterhalt der derzeitigen Betriebsinhaber beitragen, der landwirtschaftliche Betrieb ermöglicht ihnen aber keine dauerhafte Existenz. Die Flächenverluste durch den Straßenbau – die zudem noch unter 5 % der zu berücksichtigenden Flächen liegen - können daher nicht ursächlich für die Existenzgefährdung sein. Eine abwägungserhebliche Existenzgefährdung liegt nicht vor.

Die Anlage eines Kreisverkehrs kommt auch unter Berücksichtigung der Belange der Einwender 1101 aus den oben unter C.3.3.2.4 Gründen nicht in Betracht.

Die hilfsweise geforderte Verschiebung des Anschlusses des Gewerbegebietes nach Norden kann nicht realisiert werden. Gegen eine solche Variante spricht, dass dadurch die Straße innerhalb des Gewerbegebietes durch die entstehende Doppelkurve mit Radien unter 25 m für LKW kaum noch nutzbar wäre. Es könnte dort nur noch mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Aufgrund der Schleppkurven der LKW würden diese beim Befahren der Doppelkurve auch die Gegenfahrbahn vollständig beanspruchen. Dadurch würde Begegnungsverkehr zwangsläufig zum Rückstau in die St2359 führen, was auch Sicherheitsgründen zu vermeiden ist. Im Gewerbegebiet entfielen bei einer solchen Lösung zudem die Nutzungsmöglichkeit der Fl.Nr. 1702/8. Die Aufweitung der St2359 für den Anschluss des Gewerbegebietes brächte neue Eingriffe in die landwirtschaftlich genutzte Fl.Nr. 1703 der Gemarkung Vogtareuth mit sich. Für die Einwender 1101 entstünde auf der Fl.Nr. 58 eine unwirtschaftliche nördliche Restfläche von ca. 4.500 m<sup>2</sup>, die für eine Beweidung kaum geeignet wäre. Dem gegenüber verbleibt bei der verfahrensgegenständlichen Planung eine Fläche von ca. 12.000 m<sup>2</sup> die mittels geeigneter Maßnahmen für eine Beweidung nutzbar wäre.

Aufgrund der Diskussion im Erörterungstermin hat das Staatliche Bauamt Rosenheim zur Minimierung der Beeinträchtigung der Einwender 1101 geprüft, den Versatz zum Anschluss des Gewerbegebietes und der alten Ortsdurchfahrt – also beide Anschlussstellen in der geplanten Form - nach Norden zu verlegen. Dazu wäre eine Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes nach Norden erforderlich gewesen. Die Gemeinde Vogtareuth hat mit Gemeinderatsbeschluss vom 23.10.2008 aber sowohl die Fassung eines Aufstellungsbeschlusses für eine diesbezügliche Änderung des Bebauungsplans als auch den erforderlichen Grunderwerb durch die Gemeinde zur Herstellung einer neuen Zufahrt zum

Gewerbegebiet abgelehnt. Ohne planerische Mitwirkung der Gemeinde Vogtareuth ist eine Verschiebung der Zufahrt zum Gewerbegebiet nicht realisierbar, so dass den bestehenden Verhältnissen Rechnung getragen werden muss.

### 3.4.2.3 Einwender ohne anwaltliche Vertretung

#### 3.4.2.3.1 Einwender 1000

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen, deren Miteigentümer er ist. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 152 Gemarkung Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 7.137 m<sup>2</sup> soll eine Teilfläche von 1.120 m<sup>2</sup> dauerhaft, eine weitere Teilfläche von 850 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht werden. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 904 Gemarkung Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 8.782 m<sup>2</sup> soll eine Teilfläche von 390 m<sup>2</sup> dauerhaft, eine weitere Teilfläche von 650 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht werden. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 903 Gemarkung Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 6.930 m<sup>2</sup> soll eine Teilfläche von 230 m<sup>2</sup> dauerhaft, eine weitere Teilfläche von 550 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht werden. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 919 Gemarkung Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 45.051 m<sup>2</sup> soll eine Teilfläche von 10 m<sup>2</sup> dauerhaft beansprucht werden. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 753 Gemarkung Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 10.379 m<sup>2</sup> soll eine Teilfläche von 180 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht werden.

Insbesondere ist er der Auffassung, dass die geplante Brücke für die Sunkenrother Straße seine angrenzenden Grundstücke hinsichtlich der Ertragswirtschaft erheblich beeinträchtigt und es durch die geplante Trassenführung zu einem unzumutbaren Wertverlust der Grundstücke und des Hofes komme.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Die Brücke über die Staatsstraße ist erforderlich, um die Zuwegung zum Sportplatz und die Verkehrsanbindung von Sunkenroth zu erhalten. Aus den beiden genannten Fl.Nrn. 903 und 904 werden jeweils deutlich unter 5% der Fläche des jeweiligen Grundstückes beansprucht, damit ist aus unserer Sicht keine erhebliche Beeinträchtigung der Ertragswirtschaft verbunden, insbesondere auch weil sich weder an der Zufahrt noch am Zuschnitt der Flächen Änderungen ergeben.

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. im Entschädigungsverfahren geregelt.

#### 3.4.2.3.2 Einwender 1011

Der Einwender wendet sich massiv gegen die Inanspruchnahme des landwirtschaftlichen Grundstücks Fl.Nr. 41 der Gemarkung Vogtareuth mit einer Gesamtgröße von 106.456 m<sup>2</sup>. Aus diesem sollen 140 m<sup>2</sup> für die Anlage eines Feld- und Waldwegs (BWV-Nr. 1.13) erworben werden. Der Einwender verweist darauf, dass angrenzend zur seiner Fl.-Nr. 41 ausreichend öffentlicher Grund, nämlich die bestehende Staatsstraße vorhanden sei. Für die in BWV-Nr. 1.13 geplante Errichtung eines öffentlichen Feld- und Waldwegs müsse die derzeitige Breite der alten Staatsstraße ausreichend sein. Ebenso sollte die Breite der Staatsstraße am Ortseingang ausreichend sein, da auf der gleichen Straße derzeit der gesamte Verkehr ohne Umgehungsstraße verläuft.

Die Einwendung weisen wir zurück. Die dauerhafte Inanspruchnahme der nördlichen Teilfläche ist zur Herstellung des öffentlichen Feld- und Waldwegs (BWV-Nr. 1.13) auf Fl.Nr. 170/4 der Gemarkung Vogtareuth erforderlich. Dieser ist erforderlich, um die Bewirtschaftung angrenzender Flächen – hauptsächlich der Fl.Nr. 41 des Einwenders - sicherzustellen und die Verbindung zum Feldweg auf Fl.Nr. 1708 der Gemarkung Vogtareuth zu erhalten. Der Bogen zur Verbindung beider Wege muss für landwirtschaftliches Großgerät befahrbar sein, auf den geringfügigen Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders kann deshalb nicht verzichtet werden.



Nach den Planänderungen der 1. Tektur geht eine kleine Teilfläche der Fl.Nr. 41 westlich des künftigen Feldwegs (BWV-Nr. 1.13), die von der bestehenden – hier zu rekultivierenden - Staatsstraße überbaut war, aber immer im Eigentum des Einwenders stand, in dessen Besitz zurück. Eine Ablösung als unwirtschaftliche Restfläche durch das Staatliche Bauamt Rosenheim erfolgt auf ausdrücklichen Wunsch des Einwenders nicht.

Weiterhin sieht das Staatliche Bauamt Rosenheim im Zuge der 1. Tektur von einer Inanspruchnahme des Südteils der Fl.Nr. 41 an der Ortseinfahrt nach Vogtareuth ab.

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. im Entschädigungsverfahren geregelt.

### **3.5 Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der St 2359 Umfahrung Vogtareuth auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der St 2359 Umfahrung Vogtareuth ungünstiger beurteilt.

### **3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach Bayer. Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 7 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

## **4. 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 Abs. 1 des KG befreit.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

Die Erhebung der Klage per E-Mail ist nicht zulässig.

### **Hinweis zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Vogtareuth zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab

dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung.oberbayern.bayern.de](http://www.regierung.oberbayern.bayern.de) abgerufen werden.

München,  
Regierung von Oberbayern  
19.11.2008

Matthias Steck  
Regierungsrat