

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2056-002



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**St 2056, Dießen - B2
Ortsumfahrung Pähl
von Str.-km 29,440 (St 2056) - Str.-km 9,470 (WM 9)**

München, 18.05.2009

Inhaltsverzeichnis

A . Entscheidung	6
1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	8
3.2.1 Auflagen beim Bau	8
3.2.2 Überwachung der Brücken	9
3.2.3 Verlegung von Kulturgräben	9
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.4 Verkehrslärmschutz	10
3.5 Land- und Forstwirtschaft	10
3.6 Denkmalschutz	11
3.7 Sonstige Nebenbestimmungen	12
3.7.1 Belange der Fischerei	12
3.7.1.1	12
3.7.2 Belange der Versorgungsunternehmen und Leitungsträger	12
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	13
4.1 Gegenstand / Zweck	13
4.2 Plan	13
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	13
4.3.1 Rechtsvorschriften	13
4.3.2 Erlaubnisumfang	13
4.3.3 Bau, Betrieb und Unterhaltung	14
4.3.3.1 Detailpläne der Regenrückhaltebecken	14
4.3.3.2 Sicherung der neuen Einleitungsstellen	14
4.3.3.3 Überwachung der Entwässerungseinrichtungen	14
4.3.4 Anzeigepflichten	14
4.3.4.1 Änderung an der Entwässerung	14
4.3.4.2 Unfälle	14
4.3.5 Auflagenvorbehalt	14
5. Straßenrechtliche Verfügungen	14
6. Entscheidungen über Einwendungen	15
7. Kostenentscheidung	15
B Sachverhalt	16
1. Beschreibung des Vorhabens	16
2. Vorgängige Planungsstufen	16
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	16
C . Entscheidungsgründe	19
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	19
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	19

1.2	Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	19
1.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	20
2.	Verträglichkeitsuntersuchung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie	20
2.1	FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 8033-371 „Moränenlandschaft zwischen Ammersee und Starnberger See“	21
2.1.1	Beschreibung des Gebiets und der maßgeblichen Bestandteile	21
2.1.2	Erhaltungsziele	23
2.1.3	Betroffenheit der Erhaltungsziele durch die Baumaßnahme und Beurteilung der Erheblichkeit	23
2.1.3.1	Baubedingte Wirkfaktoren	23
2.1.3.2	Anlagebedingte Wirkfaktoren	24
2.1.3.3	Betriebsbedingte Wirkfaktoren	25
2.1.3.4	Betroffenheit der Erhaltungsziele von Lebensräumen nach Anhang I der FFH-Richtlinie	25
2.1.3.5	Betroffenheit der Erhaltungsziele von Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie	27
2.1.3.6	Kumulative Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten auf die Erhaltungsziele	27
2.1.4	Abschließende Beurteilung	28
2.2	FFH – Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 8331-302 „Ammer vom Alpenrand bis zum NSG-‘Vogelfreistätte Ammersee-Südufer’ und das SPA-Gebiet DE 7932-471 „Ammerseegebiet“	28
3.	Materiell-rechtliche Würdigung	31
3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	31
3.2	Planrechtfertigung	31
3.2.1	Planungsziele	31
3.2.2	Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastungen, künftige Verkehrssituation	31
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	33
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	33
3.3.2	Planungsvarianten	33
3.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	34
3.3.3.1	Linienführung, Gradienten, Querschnitt	34
3.3.3.2	Anschlussstellen	35
3.3.3.3	Nachgeordnetes Wegenetz	40
3.3.4	Immissionsschutz / Bodenschutz	42
3.3.4.1	Verkehrslärmschutz	42
3.3.4.2	Schadstoffbelastung	44
3.3.4.3	Bodenschutz	44
3.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	45
3.3.5.1	Verbote / Öffentlicher Belang	45
3.3.5.3	Artenschutz	45
3.3.5.4	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	48
3.3.5.5	Einwendung zur Thematik Umwelt und Natur	55
3.3.6	Gewässerschutz	57
3.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	57
3.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	57
3.3.6.3	Grundwasser, Anpassung des Drainagesystems	58
3.3.6.4	Entwässerung, Durchlässe und Kulturgräben	59
3.3.6.5	Einleitungsgebühren	60
3.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	60
3.3.8	Forstwirtschaft / Wald	61
3.3.9	Denkmalschutz	61
3.3.10	Sonstige öffentliche Belange	62
3.3.10.1	Träger von Versorgungsleitungen	62
3.4	Private Einwendungen	62
3.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	62
3.4.1.1	Flächenverlust	62

3.4.1.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen	63
3.4.2	Einzelne Einwender	67
3.4.2.1	Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner	67
3.4.2.2	Einwender ohne Rechtsanwalt	71
3.5	Gesamtergebnis	73
3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	73
4.	Kostenentscheidung	73

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2056-002

**Vollzug des BayStrWG;
St 2056, Dießen - B2
Ortsumfahrung Pähl
von Str.-km 29,440 (St 2056) - Str.-km 9,470 (WM 9)**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der St 2056 Ortsumfahrung Pähl von Str.-km 29,440 (St 2056) bis Str.-km 9,470 (WM 9) wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlagen Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1/T	Erläuterungsbericht	
2/T	Übersichtskarte	1 : 100.000
3.1/T	Übersichtslageplan	1 : 25.000
3.2/T	Luftbildübersichtslageplan	1 : 5.000
4/T	Übersichtshöhenplan	1 : 5.000/500
6	Querschnitt	1 : 100
7.1.1/T	Lageplan Blatt 1, von Bau-km 0+000 bis 1+000	1 : 1.000
7.1.2/T	Lageplan Blatt 2, von Bau-km 1+000 bis 2+100	1 : 1.000
7.1.3/T	Lageplan Blatt 3, von Bau-km 2+100 bis 2+681	1 : 1.000
7.2/T	Bauwerksverzeichnis	
8.1/T	Höhenplan Blatt 1, von Bau-km 0+000 bis 1+000	1 : 1.000/100
8.2/T	Höhenplan Blatt 2, von Bau-km 1+000 bis 2+100	1 : 1.000/100
8.3/T	Höhenplan Blatt 3, von Bau-km 2+100 bis 2+681	1 : 1.000/100

12.1/T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	
12.2/T	Bestands- und Konfliktplan	1 : 5.000
12.3/T	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 5.000
12.4.1/T	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen – Teil 1	1 : 1.000
12.4.2/T	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen – Teil 2	1 : 1.000
12.4.3/T	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen – Teil 3	1 : 1.000
12.4.4/T	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen – Teil 4	1 : 1.000
12.5/T	Unterlage zur FFH-Vorprüfung – Übersichtsplan	1 : 25.000
12.6.1/T	Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung – Text	
12.6.2/T	Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung - Pläne	1 : 25000/2.000
12.7	Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	
14.1.1/T	Grunderwerbsplan Blatt 1, von Bau-km 0+000 bis 1+000	1 : 1.000
14.1.2/T	Grunderwerbsplan Blatt 2 von Bau-km 1+000 bis 2+100	1 : 1.000
14.1.3/T	Grunderwerbsplan Blatt 3, von Bau-km 2+100 bis 2+681	1 : 1.000
14.2/T	Grunderwerbsverzeichnis	

Die Ergebnisse und der Lageplan zur schalltechnischen Berechnung (Unterlage 11.1, 11.2) und die Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen (Unterlage 13) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Weilheim aufgestellt und tragen das Datum 16.10.2006. Die Unterlagen der 1. Tektur vom 13.10.2008 sind mit einem /T gekennzeichnet. Überholte Passagen im Text sind gestrichen und mit dem Stempel „Ersetzt durch 1. Tektur vom 13.10.2008“ gekennzeichnet.

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 TI NL Süd, PTI 24, Postfach 1002, 87432 Kempten, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Der Vorhabensträger hat der Deutschen Telekom AG insofern einen Bauzeitenplan zur Verfügung zu stellen.

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 Netz GmbH Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen 110-kV-Stromleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.3 Der E.ON Bayern AG, Kundencenter Penzberg, Oskar-von-Miller-Straße 9, 82377 Penzberg zur Abstimmung der notwendigen Umbaumaßnahmen an der betroffenen 20 kV Leitung.
- 3.1.4 Der E. ON Netz GmbH Servicegruppe Dachau, Roßwachtstraße 40, 85221 Dachau, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Fernmelde- und Signalkabeln mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Der Gemeinde Pähl, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.6 Dem Wasser- und Bodenverband Ammermoos VI, damit die Anpassung des Drainagesystems mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden kann.
- 3.1.7 Der AWA-Ammersee Wasser- und Abwasserbetriebe gKU, Postfach 1130, 82206 Herrsching, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Schmutzwasserdruckleitungen DN 250 und DN 200 mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.8 Der Erdgas Südbayern GmbH (ESB), Ungsteinerstraße 31, 81539 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Erdgashochdruckleitung 502 (Oberpfaffenhofen – Weilheim – Peißenberg DN 300 DP 70) abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.9 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.

- 3.1.10 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.2.1 Auflagen beim Bau

- 3.2.1.1 Die bei der Baumaßnahme berührten Wasserbauten sind baldmöglichst wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Der Anschluss zu den bestehenden Ufermauern ist statisch dicht und erosionsstabil herzustellen.
- 3.2.1.2 Während des Baubetriebes, besonders beim Ablagern von Baumaterial und Bauaushub oder bei der Errichtung von Gerüsten innerhalb des Hochwasserbettes ist darauf zu achten, dass der Abflussquerschnitt so wenig wie möglich eingengt wird.

- 3.2.1.3 Gegenstände, die während der Bauarbeiten in das Hochwasserbett gelangen und nicht zum fertigen Bauwerk gehören (Spundwände, Anschüttungen, usw.), sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder restlos zu entfernen.
- 3.2.1.4 Auf die Belange des Gewässerschutzes ist bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist beim Umgang mit Treibstoffen, Ölen usw. oder beim Lagern dieser Stoffe darauf zu achten, dass das Gewässer nicht verunreinigt wird. Bei drohendem Hochwasser - vorsorglich auch während längerer Arbeitsunterbrechungen - dürfen gewässerverunreinigende Stoffe nicht in Gewässernähe gelagert werden. Ölbindemittel sind in ausreichender Menge bereitzuhalten.
- 3.2.1.5 Sämtliche Straßenabläufe und Einläufe (auch auf privaten Grundstücken) sind mit Nass-Schlamm Absetzeinrichtungen auszuführen.
- 3.2.2 Überwachung der Brücken
- Die Anlagen sind vom Unternehmer zu überwachen und so zu unterhalten, dass nachteilige Einwirkungen auf die Rechte Beteiligter nicht zu besorgen sind. Insbesondere ist bei und nach stärkeren Hochwasserereignissen oder Unwettern, mindestens jedoch einmal pro Jahr die Brücke zu überprüfen. Über die Nachprüfung ist eine Niederschrift zu fertigen (Brückenbuch). In der Niederschrift muss insbesondere vermerkt sein, ob eine für die Anlage nachteilige Gewässerveränderung stattgefunden hat. Bei besonderen Vorkommnissen ist je eine Fertigung der Niederschrift dem Landratsamt Weilheim-Schongau und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim zuzusenden. Im Übrigen gilt Art. 43 Abs. 3 BayWG.
- 3.2.3 Verlegung von Kulturgräben
- 3.2.3.1 Bei den geplanten Veränderungen der Grabenverläufe dürfen Wasserfluss und Wasserablauf nicht nachteilig beeinflusst werden.
- 3.2.3.2 Notwendige Durchlässe sind ausreichend zu dimensionieren und möglichst ohne Kurven und Biegungen vor und während der Durchführung zu erstellen, soweit dies straßenbaulich vertretbar ist.
- 3.2.3.3 Im Falle von erhöhtem Eintrag von Schlamm und Unrat in die Kulturgräben infolge der Baumaßnahmen hat das Staatliche Bauamt Weilheim den ursprünglichen Zustand der Kulturgräben nach Abschluss der Baumaßnahme wiederherzustellen.
- 3.2.3.4 Neuanpflanzungen von Bäumen und Sträuchern sind an den Kulturgräben nur zulässig, soweit sie als Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen festgesetzt sind.
- 3.2.3.5 Die verlegten Kulturgräben sind so anzulegen, dass die Instandhaltung ohne Hindernisse und Arbeiterschwernisse weiter möglich ist.
- 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. Die Rodungsarbeiten im Bereich von Wäldern, Hecken und Feldgehölzen sind außerhalb der Laich-, Brut- und Vegetationszeit (1. März bis 30. September) durchzuführen.
- 3.3.2 Die in den Planunterlagen 12.1/T, 12.4.1/T bis 12.4.3/T dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen grundsätzlich spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Abweichungen von der Planung, die sich durch den Grunderwerb oder im Zuge der Umsetzung möglicherweise ergeben, bedürfen einer erneuten Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Auf Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG wird hingewiesen.
- 3.3.3 Die als Vermeidungsmaßnahme zur Sicherung der Schwarzkehlchenpopulation (aber auch für Braunkehlchen, Wachtel und Feldhase) vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen auf den Grundstücken Fl. Nrn. 1285 bis 1287 der Gemarkung Pähl (LBP-Maßnahmenplan 12.4; V 1 und A 3) sind so rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen durchzuführen, dass diese Fläche zu Beginn der

Bauarbeiten bereits als Ersatzlebensraum zur Verfügung steht und im Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit im Naturhaushalt voll funktionsfähig ist. Die Habitatseignung ist vor Baubeginn vom Landratsamt Weilheim - Schongau, untere Naturschutzbehörde, festzustellen.

- 3.3.4 Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.3.5 Zur Minimierung der Dammhöhe im Bereich von Bau-km 0+000 bis 0+850 hat der Vorhabensträger die Geh- und Radwegunterführung Bauwerk BW 2 soweit abzusenken, wie dies unter Berücksichtigung der Vorgaben der RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung), der Zwangspunkte, des Grundwasserstands und des geologischen Aufbaus des Untergrundes möglich ist, mindestens aber auf Höhe der Oberkante des Durchlasses BWV-Nr. 2.2.2T. Die konkrete Absenkung stimmt das Staatliche Bauamt Weilheim auf der Basis eines im Rahmen der Baureifplanung zu erstellenden Bodengutachtens mit der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern ab.
- 3.3.6 Der Vorhabensträger hat die im Beeinträchtigungskorridor der Baustelle befindlichen Vorkommen von Märzenbecher und Türkenbund (*Leucojum vernum* und *Lilium martagon*) durch Entnahme und fachgerechte Zwischenlagerung des Bodensubstrats mit den darin enthaltenen Zwiebeln bzw. Knollen der Pflanzen und nachfolgenden Wiedereinbau im Zuge der Renaturierung der betreffenden Flächen zu sichern.
- 3.3.7 Der Vorhabensträger hat in Abstimmung mit dem Landratsamt Weilheim - Schongau, untere Naturschutzbehörde, rechtzeitig einen Baustelleneinrichtungs- sowie Bauzeitenplan aufzustellen. Die im LBP enthaltenen zeitlichen Einschränkungen, insbesondere am Kinschbach, sind in jedem Fall zu beachten.
- 3.3.8 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- 3.3.9 Der Vorhabensträger hat die für den Baubetrieb vorgesehenen Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung und -minimierung gemäß LBP Kap. 4.2.5 einschließlich der diesbezüglich einschlägigen Fachvorschriften (z.B. DIN 18920) zu beachten. Dem Landratsamt Weilheim - Schongau, untere Naturschutzbehörde, ist in diesem Zusammenhang rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten eine verantwortliche Person zu benennen, die mit einer ökologischen Baubegleitung beauftragt wird.
- Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.10 Der Vorhabensträger hat bei den vorgesehenen Gehölzpflanzungen und Ansaaten neben einer landschaftsgerechten Gestaltung darauf zu achten, dass in der freien Landschaft möglichst nur autochthones Material, das heißt standortheimische und aus Samen wildwachsender Stammpflanzen vermehrtes Pflanzgut, verwendet wird.
- 3.3.11 Der Vorhabensträger hat die fachgerechte Ausführung der festgestellten naturschutzfachlichen Maßnahmen gemeinsam mit dem Landratsamt Weilheim - Schongau, untere Naturschutzbehörde, in einer Schlussabnahme zu überprüfen.

3.4 Verkehrslärmschutz

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

3.5 Land- und Forstwirtschaft

- 3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch ungeregelten

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 Der Vorhabensträger hat die Anpassung des Drainagesystems mit dem Wasser- und Bodenverband Ammermoos VI im Zuge der Baureifplanung abzustimmen. Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Eine Überprüfung der Funktion ist bei der Bauabnahme zu gewährleisten.
- 3.5.5 Vorübergehend beanspruchter, stark befahrener Boden ist nach Beendigung der Baumaßnahme wieder zu lockern.

3.6 Denkmalschutz

- 3.6.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.6.2 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

Im Bauvorfeld oder baubegleitend ist ein einstreifiger Oberbodenabtrag auf der gesamten Trassenlänge durchzuführen. Falls im Bereich der Dammböschung von Bodeneingriffen abgesehen wird, kann auf diese Sondierung und die ggf. notwendigen Ausgrabungen vollständig verzichtet werden. Die Dammböschungen sind in diesem Fall auf dem Oberboden mit Geotextil abzudecken.
- 3.6.3 Der Oberbodenabtrag des die Trasse begleitenden Wirtschafts- und Feldweges, der Erdabtrag für die Bauwerke, die Anlage eines Umgehungsgerinnes des Kinschbaches sowie die Anlage temporärer Einrichtungen wie Baustraße, Lagerflächen und Zufahrten muss unter der fachmännischen Aufsicht des Landesamts für Denkmalpflege erfolgen. In gleicher Weise sind die Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere die Anlage feuchter Mulden (A2) zu überwachen.
- 3.6.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern – insbesondere beim im Trassenbereich gelegene Bodendenkmal 8032/0063 - hat der Vorhabensträger 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.

- 3.6.5 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. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

3.7.1 Belange der Fischerei

- 3.7.1.1 Der Vorhabensträger hat im Kreuzungsbereich des Kinschbaches und des Weidachbaches das neu herzustellende Bachbett innerhalb der Durchlässe so naturnah wie möglich zu gestalten.
- 3.7.1.2 Der Vorhabensträger hat mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit an den vom Ausbau der Straßenentwässerungsanlage betroffenen Gewässern zu vermeiden. Maßnahmen an Gewässern sollen nach Möglichkeit außerhalb der Schonzeiten für die hier vorkommenden Tierarten stattfinden.
- 3.7.1.3 Bei Bauausführung ist auf größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten. Die gegebenenfalls unumgängliche Entfernung von Bäumen und Sträuchern ist nach Beendigung der Maßnahme durch entsprechende Aufforstung auszugleichen.
- 3.7.1.4 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlage in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten umgehend zu verständigen.

3.7.2 Belange der Versorgungsunternehmen und Leitungsträger

- 3.7.2.1 E. ON Netz GmbH Servicegruppe Dachau, Roßwachtstraße 40, 85221 Dachau
Der Vorhabensträger hat mit der E.ON Netz GmbH 2 Wochen vor Beginn der Baumaßnahme einen Termin an der Baustelle zur Kabeleinweisung (Fernmelde- und Signalkabel) zu vereinbaren.
- 3.7.2.2 E. ON Netz GmbH Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg
Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Sicherheit des Leitungsbestandes und -betriebes der 110-kV-Leitung Anschluss Dießen, Ltg. Nr. J243, Mast Nr. 11 - 12 (BW-Verz. Lfd. Nr. 4.2.4) mit einer Schutzzone von 22,50 m beiderseits der Leitungssachse durch die Straßenbaumaßnahme nicht beeinträchtigt wird und die gem. einschlägigen Vorschriften erforderlichen Mindestabstände zwischen den Leiterseilen und der Straßenoberkante eingehalten werden. Auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsleitungen wird hingewiesen.
- 3.7.2.3 E. ON Bayern AG, Arnulfstraße 203, 80634 München
Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen nicht beeinträchtigt werden.
Im kreuzenden Spannungsfeld der 20-kV-Freileitung (BW-Verz. Lfd. Nr. 4.2.2/Bau-km 1+020) sind beide Holzmaste auf Doppel-Stützisolatoren umzurüsten. Die Sicherung der Anlagen des Unternehmens sowie die notwendigen Umbaumaßnahmen dieser Anlagen sind frühzeitig mit den zuständigen Stellen der E.ON Bayern AG, Kundencenter Penzberg, Oskar-von-Miller-Straße 9, 82377 Penzberg) abzustimmen.

- 3.7.2.4 Erdgas Südbayern GmbH (ESB), Ungsteinerstraße 31, 81539 München
- 3.7.2.4.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Erdgashochdruckleitung 502 (Oberpfaffenhofen - Weilheim - Peißenberg DN 300 DP 70) nicht beeinträchtigt werden.
- 3.7.2.4.2 Der Vorhabensträger hat die gegebenenfalls erforderlichen Sicherungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen für die Querungen der Erdgashochdruckleitung 502 (Oberpfaffenhofen - Weilheim - Peißenberg DN 300 DP 70) durch die St 2056 neu mit der ESB abzustimmen. Es wird darauf hingewiesen, dass Umlegungen auf Grund der versorgungstechnischen Bedeutung der Leitung nur mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf und nur außerhalb der Heizperiode durchgeführt werden können.
- 3.7.2.4.3 Der Vorhabensträger hat Lage und Beanspruchung der Erdgashochdruckleitung bei der tangentialen Querung der St 2056 neu zwischen Bau-km 2+400 und Bau-km 2+50, jedenfalls während der Phase der Überschüttung bis zum Abklingen der Setzungen durch geeignete Maßnahmen (Dehnungsmessung, Höhenortung) zu überwachen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern - Straßenbauverwaltung - wird nach Maßgabe der hier festgesetzten Erlaubnisbedingungen und -auflagen die gehobene Erlaubnis nach Art. 16 BayWG, § 7 WHG zum Versickern des gesammelten Straßenoberflächenwassers aus den Fahrbahnbereichen der St 2056 über die im Bauwerksverzeichnis und in der Unterlage 13 dargestellten Versickerungsanlagen in das Grundwasser erteilt.

Dem Freistaat Bayern - Straßenbauverwaltung - wird nach Maßgabe der hier festgesetzten Erlaubnisbedingungen und -auflagen die gehobene Erlaubnis nach Art. 16 BayWG, § 7 WHG zum Einleiten des Straßenoberflächenwassers über das Rückhaltebecken RRB 1 in den Weidachbach und über das Rückhaltebecken RRB 2 in den Entwässerungsgraben auf der Fl.Nr. 1256 der Gemeinde Pähl erteilt.

Dem Straßenbaulastträger wird weiterhin nach Maßgabe der hier festgesetzten Auflagen die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG, § 7 WHG) zum Einleiten des Überlaufwassers der Dammfußmulden in die in der Unterlage 13 dargestellten bestehenden Entwässerungsgräben, die die St 2056 neu queren, erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den gegebenenfalls vom amtlichen Sachverständigen durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen 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 Erlaubnisumfang

Die Erlaubnis wird ausschließlich für die in den Plänen dargestellte Straßenentwässerung erteilt. Sonstiges Abwasser, z. B. häusliches oder gewerbliches Abwasser oder andere wassergefährdenden Stoffe dürfen nicht in das abzuleitende Wasser eingeleitet oder mitbehandelt werden. Eventuell noch vorhandene bzw. geplante Abwasserleitungen Dritter, die in diesem

Planfeststellungsbescheid nicht ausdrücklich erwähnt sind, werden nicht genehmigt. Sie bedürfen einer gesonderten wasserrechtlichen Behandlung.

4.3.3 Bau, Betrieb und Unterhaltung

4.3.3.1 Detailpläne der Regenrückhaltebecken

Vor Baubeginn sind dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim aktuelle Schnitte für beide Regenrückhaltebecken vorzulegen.

4.3.3.2 Sicherung der neuen Einleitungsstellen

Die neuen Einleitungsstellen in den Weidachbach und den namenlosen Graben auf der Fl.Nr. 1256 der Gemarkung Pähl sind in naturnaher Bauweise so zu sichern, dass keine Auskolkungen, Uferanbrüche, Ausspülungen und Unterhöhungen auftreten können.

4.3.3.3 Überwachung der Entwässerungseinrichtungen

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig und insbesondere nach größeren Starkregenereignissen auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu prüfen.

4.3.4 Anzeigepflichten

4.3.4.1 Änderung an der Entwässerung

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen. Beginn und Ende der Baumaßnahme, Änderung der Anlage, wesentliche Unterhaltungsmaßnahmen sowie die vorgesehene Beseitigung der Anlage sind dem zuständigen Landratsamt und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim mindestens 2 Monate im Voraus anzuzeigen.

4.3.4.2 Unfälle

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten und das WWA Weilheim sofort zu verständigen.

4.3.5 Auflagenvorbehalt

Weitere Auflagen, deren Notwendigkeit derzeit noch nicht absehbar ist, die aber aus Gründen des Gewässerschutzes beim Bau und Betrieb der Ortsumfahrung Pähl notwendig werden, bleiben vorbehalten. Auf § 5 Abs. 1 WHG wird verwiesen.

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

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und / oder Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des 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 vorliegenden Planfeststellungsunterlagen umfassen den Bau der Ortsumfahrung westlich von Pähl im Zuge der Staatsstraße St 2056 neu. Die Baulänge beträgt 2,681 km.

Die Planfeststellungstrasse der St 2056 neu beginnt ca. 700 m nordwestlich von Pähl. Die Planfeststellungstrasse schwenkt hier in Richtung Südwesten ab. In Dammlage fällt die Strecke leicht ab und passiert westlich in einem Abstand von ca. 230 m die Bebauungsgrenze von Pähl. Bei Bau-km 1 + 295 erreicht sie ihren Tiefpunkt. Im weiteren Verlauf schwenkt sie leicht steigend nach Südost und trifft vor dem Kinschbach auf die Trasse der Kreisstraße WM 9 alt. Auf dieser wird sie bis zum Planfeststellungsende weitergeführt.

Um den landwirtschaftlichen Verkehr reibungslos abwickeln zu können, ist auf der Westseite der St 2056 neu ein straßenbegleitender öffentlicher Feld- und Waldweg von Baubeginn bis zum Anschluss der Gemeindestraße nach Wielenbach mit zwei Anschlüssen an die St 2056 neu vorgesehen. Die westlichen öffentlichen Feld- und Waldwege werden an diesen öffentlichen Feld- und Waldweg angebunden. Der landwirtschaftliche Verkehr aus Pähl (Raistinger Straße) wird kurz vor der Umfahrung nach Süden umgelenkt und nördlich des Weidachbaches an die Umfahrung angebunden. Er bildet zusammen mit der WM 9 einen Rechtsversatz für den Wirtschaftsverkehr.

Zudem ist eine Geh- und Radwegunterführung (Bauwerk 2) ca. 450 m südlich der Einmündung Pähl-Nord (St 2056 alt/WM 9) vorgesehen.

Im gesamten Streckenbereich sind drei Einmündungen vorgesehen. Im Norden wird die St 2056 alt/WM 9 neu untergeordnet angebunden. Die Kreisstraße WM 9 (Raistinger Straße) mündet von Westen kommend in die St 2056 neu ein. Der Verkehr auf der Raistinger Straße wird unmittelbar östlich der Planfeststellungstrasse auf landwirtschaftliche Fahrzeuge begrenzt (zukünftig öffentlicher Feld- und Waldweg). Auf Höhe der ehemaligen Hühnerfarm südlich von Pähl ist der Anschluss von Pähl im Zuge der WM 9 alt/GVS vorgesehen.

2. Vorgängige Planungsstufen

Die Ortsumfahrung von Pähl ist im derzeit gültigen 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen als Maßnahme der 1. Dringlichkeit enthalten.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 23.10.2006 beantragte das damalige Straßenbauamt Weilheim (jetzt Staatliches Bauamt Weilheim), für den Neubau der St 2056 Ortsumfahrung von Pähl von Str.-km 29,440 (St 2056) bis Str.-km 9,470 (WM 9) das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 01.12.2006 bis 03.01.2007 bei der Gemeinde Pähl und bei der Gemeinde Wielenbach nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Pähl und der Gemeinde Wielenbach bis spätestens 18.01.2007 oder bei der Regierung von Oberbayern 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 Pähl
- Gemeinde Wielenbach
- Landratsamt Weilheim - Schongau
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Amt für ländliche Entwicklung
- Bayerischer Bauernverband
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Deutsche Telekom AG, T-Com
- E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern und Abteilung Immobilien
- E.ON Energie AG
- E.ON Netz GmbH
- Erdgas Südbayern GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Vermessungsamt Weilheim
- AWA-Ammersee Wasser- und Abwasserbetriebe gKU
- Wasser- und Bodenverband Ammermoos VI
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V., Hilpoltstein
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V., Landesverband Bayern
- Deutscher Alpenverein
- Verein der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e. V.
- Regierung von Oberbayern, SG 24.2 – höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 51 – höhere Naturschutzbehörde

Gegen die Planung gingen einige Einwendungen insbesondere von Landwirten ein. Aufgrund der Einwendungen, der Stellungnahmen der Träger der öffentlichen Belange und Rechtsänderungen wurden mit der 1. Tektur vom 13.10.2008 Änderungen eingearbeitet. Insbesondere wurde der südliche Anschluss der Ortsdurchfahrt von Pähl vom Kinschbach nach Norden an die ehemalige Hühnerfarm südlich des Ortes verlegt. Zudem wurden die Umweltunterlagen überarbeitet und enthalten mit der Unterlage 12.7 Untersuchungen für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung.

Die Planunterlagen der 1. Tektur lagen in der Zeit vom 07.01. bis 09.02.2009 bei der Gemeinde Pähl nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die geänderte Planung bei der Gemeinde Pähl oder der

Regierung von Oberbayern bis spätestens 23.02.2009 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es gingen erneut Einwendungen ein.

Die Regierung gab den oben genannten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden sowie zusätzlich der Gemeinde Raisting Gelegenheit zur Stellungnahme zur 1. Tektur.

Die Einwendungen und Stellungnahmen zur Planfeststellung und zur 1. Tektur wurden am 31.03. und 01.04.2009 in Pähl 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 also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald rügt, dass das vom Vorhabensträger mehrfach zitierte geologische Gutachten, mit dem das Staatliche Bauamt Weilheim die (von der Schutzgemeinschaft kritisierte) massive Dammlage von Bau-km 0+100 bis 0+900 begründet, im Plansatz fehle. Dieser sei somit unvollständig, die Planung in diesem Punkt nicht nachvollziehbar. Die Schutzgemeinschaft beantragt daher die Vorlage des Gutachtens im laufenden Verfahren.

Wir halten die ausgelegten Planunterlagen für vollständig und ausreichend. Die einzige gesetzliche Regelung zum Umfang der auszulegenden Unterlagen bietet Art. 73 Abs. 1 S. 2 BayVwVfG. Danach besteht der Plan aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Anerkannt ist, dass die Planfeststellungsunterlagen so vollständig sein müssen, dass die zu beteiligenden Behörden und Verbände – hier die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald – sachgemäß Stellung nehmen können. Der Informationszweck muss im Sinne einer Anstoßwirkung erfüllt sein (BVerwGE 71, 150). Verwaltungsintern regelt Nr. 15 Abs. 1 der Plafer die für das Anhörungsverfahren in der Regel erforderlichen Planunterlagen. Dort sind geologische Gutachten und allgemein Bodenuntersuchungen nicht genannt, so dass sie regelmäßig auch nicht zu den im Anhörungsverfahren erforderlichen Planunterlagen gehören. Die Tatsache, dass die Schutzgemeinschaft die Erforderlichkeit der Dammschüttung aufgrund der Untergrundverhältnisse bezweifelt, zeigt, dass die Anstoßwirkung der Planunterlagen erfüllt wurde.

Gem. § 60 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG und Art. 42 Abs. 1 Nr. 6 BayNatSchG haben wir aber die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald mit Schreiben vom 12.03.2009 auf ihr Einsichtsrecht in diese Unterlagen hingewiesen und ihr so die Möglichkeit eröffnet,

ihre erhobene Einwendung weiter zu präzisieren. Darauf hat die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald allerdings nicht reagiert.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die Voraussetzungen für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sind beim Neubau der St 2056 Ortsumfahrung Pähl nicht erfüllt. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen auf die nach dem UVPG relevanten Schutzgüter sind jedoch in der Planunterlage 12.1/T behandelt und in diesem Beschluss bewertet.

2. Verträglichkeitsuntersuchung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

Gemäß Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG sind Projekte, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) 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 die Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 Satz 2 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. Nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL darf die Entscheidung über die Zulassung eines Projekts nur erlassen werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Das BVerwG hat im Urteil vom 17.01.2007 (Az. 9 A 20.05 „Westumfahrung Halle“, Leitsatz 2 – juris) nicht beanstandet, wenn im nationalen Recht die Zulassungsschwelle der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL) unter Rückgriff auf die Prüfschwelle der Vorprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) mit dem Begriff der „erheblichen Beeinträchtigung“ definiert wird. Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (BVerwG, aaO, Leitsatz 3).

An die Zulassungsentscheidung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02 – juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Prüfmaßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt. Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 17.01.2007 hierzu konkretisiert, dass solche vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Projektauswirkungen nur dann ausgeräumt werden können, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Gegenbeweis geführt werden kann, der die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt und alle wissenschaftlichen Mittel und Quellen ausschöpft (BVerwG, aaO, Leitsatz 10). Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Eine Genehmigung kann 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 Leitlinien 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 zur Prüfung der Auswirkungen des Projekts vorab eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vornehmen lassen (Unterlage 12.5/T, 12.6.1/T und 12.6.2/T).

2.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 8033-371 „Moränenlandschaft zwischen Ammersee und Starnberger See“

Im Untersuchungsgebiet befindet sich das FFH-Gebiet DE 8033-371 „Moränenlandschaft zwischen Ammersee und Starnberger See“.

2.1.1 Beschreibung des Gebiets und der maßgeblichen Bestandteile

Zur Beschreibung verweisen wir auch auf die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit (Unterlagen 12.6.1/T, 12.6.2/T).

Das FFH-Gebiet DE 8033-371 „Moränenlandschaft zwischen Ammersee und Starnberger See“ hat eine Gesamtfläche von 2.072 ha, welche 20 Teilflächen umfasst. Es liegt im Bereich der Altmoränenlandschaft in den Landkreisen Starnberg und Weilheim-Schongau. Die Teilflächen finden sich östlich von Herrsching, etwa von einer Linie in Höhe Frieding – Perchting, bis südlich von Pähl. Die vom Vorhaben betroffene Teilfläche DE 8033-371.05 erstreckt sich im Talraum der Ammer von der westlich gelegenen Ammer und dem dort situierten FFH-Gebiet DE 8331-302 „Ammer vom Alpenrand bis zum NSG 'Vogelfreistätte Ammersee-Südufer“, in östlicher Richtung bis zum Hanganstieg der Altmoräne. Hier schließt unmittelbar die Teilfläche DE 8033-371.06 an die vom Vorhaben betroffene Teilfläche an.

In der Teilfläche 8033-371.05 wird der Kinschbach mit seinen naturnahen Auenbereichen als westlichster Ausläufer des FFH-Gebietes südlich bzw. südwestlich von Pähl erfasst. Der Kinschbach selbst präsentiert sich hier als weitgehend naturnaher Bachlauf. Er wird fast durchgehend gesäumt von einem schmalen gewässerbegleitenden Auegehölz. Querbauwerke sind im hier noch weitgehend frei fließenden Kinschbach, mit Ausnahme eines Staubauwerkes nahe der Mündung in die Ammer, nicht vorhanden. Als Barrieren und Zerschneidungen wirken v. a. die wenigen den Bach querenden Verkehrswege. Als weitgehend durchgängiges Fließgewässer mit teils naturnaher Aue und begleitenden Auwaldresten besitzt der Kinschbach regionale Bedeutung als Vernetzungselement für Artengemeinschaften der Gewässer und gewässergebundener Lebensraumtypen. Auch als terrestrische Wanderlinie ist er von Bedeutung.

Als prioritärer LRT 91E0* nach Anhang I der FFH-RL sind die beidseitigen, galerieartigen Restbestände bachbegleitender Erlen-Eschen-Auwälder, insbesondere aus Schwarz-Erle (*Alnus glutinosa*), Eschen (*Fraxinus excelsior*), Pappeln (u.a. Schwarz-Pappel *Populus nigra*), Weiden (*Salix alba*, *Salix purpurea*), teils Berg-Ulme (*Ulmus glabra*) anzusprechen. Die Strauchschicht ist licht, randlich jedoch dicht mit Gewöhnlicher Traubenkirsche, Roter Heckenkirsche, Wolligem

Schneeball, Rotem Hartriegel und Schwarzen Holunder bestockt. In der meist dichten Krautschicht dominieren Stickstoffzeiger wie Giersch und Goldnessel. Beigemischt sind Auwaldarten wie Waldziest, Echtes und Drüsiges Springkraut und Bachnelkenwurz. An den Rändern findet sich ein meist eutrophierter Saum aus Giersch und Brennessel zu angrenzenden Feldern und Weideflächen. Nach Westen zur Mündung in die Ammer treten kleinräumig Übergänge zu den für größere Flusstäler typischen Silberweiden-Weichholz-Auwäldern auf. Flächenhafte Auwaldausbildungen fehlen im UG.

Mit Ausnahme des Grasfrosches (*Rana temporaria*) sind keine Vorkommen anspruchsvollerer, charakteristischer Arten bekannt. Dies ist vermutlich auf das Fehlen größerer, störungsfreier Bestände im UG zu begründen.

Die kleinflächigen, linearen Vorkommen am Kinschbach weisen insgesamt, ebenso wie die Bestände im Gesamt-FFH-Gebiet einen guten Erhaltungszustand auf. Die Bestände beiderseits der Schutzgebietsquerung sind durch die Kreisstraße WM 9 bereits vorbelastet. Die Bestände direkt am bestehenden Durchlassbauwerk sind als Puffer- bzw. Randbestände einzustufen, da es sich um offene Flächen handelt die durch Himbeergestrüpp und neophytische Hochstaudenfluren geprägt sind. Vergleichbare Bestände sind somit auf geeigneten Standorten kurzfristig wieder herstellbar. Die Gehölzbestände auf der Straßenböschung werden durch die Abkoppelung vom Wasserregime der Aue und den veränderten Standortverhältnissen als Straßenbegleitgehölz eingeordnet.

Als nach Anhang II der FFH-RL erfasste Tierart ist die Groppe (*Cottus gobio*) ein charakteristischer Vertreter der Kleinfischfauna naturnaher und sauerstoffreicher Fließgewässer. Sie bevorzugt klare, meist nicht allzu tiefe, fließende Gewässer mit starker Strömung und dementsprechend grobem, steinigem oder kiesigem Substrat, Sie ist aber auch vereinzelt in geeigneten Stillgewässern (an steinigen Ufern klarer Seen) zu finden. Die Art stellt hohe Ansprüche an Wasserqualität (Gewässergüte I bis II), Strukturvielfalt und insbesondere an die Durchgängigkeit der Gewässer. Wichtig ist ein enger räumlicher Verbund von Gewässerabschnitten mit unterschiedlichen Strukturen, da Tiere verschiedener Altersstufen verschiedenartige Kleinhabitate besiedeln. Den Tag verbringt sie unter Steinen, Holz und überhängendem Ufern verborgen, erst mit Einbruch der Dämmerung geht sie auf die Jagd nach Bodentieren und kleinen Fischen sowie Fischlaich, wodurch sie in Forellengewässern von Anglern oft nicht gern gesehen wird („Nahrungskonkurrent“, „Laich- und Bruträuber“). Die Laichablage erfolgt in Klumpen in vom Männchen angelegten Gruben unter Steinen; der Laich wird von diesem bewacht. Jungfische sind raschwüchsig und bereits mit 2 Jahren geschlechtsreif. Ein besonderes Problem stellen Querbauwerke dar, da Jungtiere oft weite Strecken flussabwärts verdriftet werden, die Art aber aufgrund der fehlenden Schwimmblase kaum in der Lage ist, Barrieren zu überwinden. Die aufwärtsgerichtete Ausgleichswanderung wird bereits durch Bauwerke mit einer Höhe ab 20 cm verhindert, was bis zum Erlöschen flussaufwärts gelegener Vorkommen führen kann. Vom Oberlauf des Kinschbaches, östlich des Untersuchungsgebietes liegen Nachweise für bodenständige Vorkommen der Art vor. Es muss davon ausgegangen werden, dass auch die Fließabschnitte im UG Lebensraum der Art sind. Der Erhaltungszustand ist wie im Gesamt-FFH-Gebiet gut.

Wesentlich für die Erhaltungsziele des Schutzgebietes ist eine weitgehende Unzerschnittenheit (Biotopvernetzungsachse), eine entsprechende Gewässerdynamik und ein spezifischer Wasserhaushalt mit hoch anstehendem Grundwasser und regelmäßig wiederkehrenden Überflutungen der Aue(wälder). Bedeutsam ist ferner die Vernetzung innerhalb des Fließgewässer-Auen-Komplexes, die einen funktionalen Zusammenhang der Teillebensräume charakteristischer Arten ermöglicht.

Erforderliche Landschaftsstrukturen sind hierfür, neben dem durchgängigen Uferstreifen, der hier vornehmlich vom prioritären Lebensraumtyp 91E0 „Auwald“

gebildet wird, insbesondere ein durchgängiges und möglichst naturnahes Fließgewässer, hier der Kinschbach. Gewässer und Ufersaum stellen für die Vernetzung innerhalb des Schutzgebietes und zu Gebieten außerhalb des Schutzgebietes die wesentlichen Leit-, Wanderlinien und Ausbreitungsachsen dar.

Strukturen oder Funktionen außerhalb des Schutzgebietes besitzen (zumindest im Wirkraum des betrachteten Projektes) keine wesentliche Relevanz für den Erhaltungszustand der Lebensraumtypen und Arten von gemeinschaftlichen Interesse im Schutzgebiet oder für die Funktionserfüllung und den Schutzzweck des FFH-Gebietes an sich. Weder finden sich hier potenziell als Habitat für die gemeldeten oder tatsächlich vorkommenden Arten des Anhangs II geeignete Lebensräume im Umfeld, noch existieren entsprechend raumwirksame Vernetzungsachsen zu angrenzenden (Teil-)Lebensräumen. Auch sind notwendige Rand- und Pufferzonen und potenziell als Erweiterungsflächen für die Schaffung oder Vergrößerung von Lebensraumtypen oder Habitats geeignete Flächen, durch die Einbeziehung von Randflächen der angrenzenden landwirtschaftlichen Flur, im Wirkraum bereits in das Schutzgebiet integriert.

2.1.2 Erhaltungsziele

Erhaltungsziele des Schutzgebietes sind die Erhaltung oder Wiederherstellung der Lebensraumtypen des Anhangs I und der Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie. Ein FFH-Managementplan (Bewirtschaftungsplan nach Art. 6 Abs. 1 FFH-RL), in dem Zielsetzungen für das FFH-Gebiet formuliert werden, liegt nicht vor. Von der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern wurden vorläufige gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet DE 8033-371 „Moränenlandschaft zwischen Ammersee und Starnberger See“ mit Bearbeitungsstand Oktober 2006 zur Verfügung gestellt. Diese sind in der Unterlage 12.6.1/T Kapitel 2.2.2 aufgelistet. Darauf verweisen wir.

2.1.3 Betroffenheit der Erhaltungsziele durch die Baumaßnahme und Beurteilung der Erheblichkeit

Wesentlich für die Prüfung der Verträglichkeit des Projektes mit den Erhaltungszielen und dem Schutzzweck des Schutzgebietes ist eine detaillierte Analyse projektspezifischer Wirkungen auf die natürlichen Lebensraumtypen nach Anhang I und die Arten von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Anhang II FFH-RL.

Die ökologischen Wirkungen von Straßen sind vielgestaltig. Generell wird zwischen den bau-, betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen unterschieden. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Verlärmung, optische Reize oder Nähr- und Schadstoffeintrag ergeben sich für Flächen innerhalb der beiderseitigen mittelbaren Beeinträchtigungszone der Straßentrasse.

2.1.3.1 Baubedingte Wirkfaktoren

Emissionsbedingte Störungen entstehen während der Bauzeit insbesondere durch Lärm, Erschütterung, Stoffeinträge (z.B. Nähr-, Schadstoffeintrag), optische Reize (Bewegung, Licht) und durch den Eintrag von Schwebstoffen und Oberboden in das Fließgewässer. Durch die Umleitung des Baches, den Bau im trockenen Bachbett und die Verwendung von biologisch abbaubaren Ölen während der Bauphase am Kinschbach und somit im FFH-Gebiet ist die Gefahr von Verunreinigungen des Bodens oder des Gewässers durch Schad- oder Betriebsstoffe (z. B. im Falle eines Unfalles) nicht gegeben. Ebenfalls vermieden bzw. auf ein sehr geringes Maß verringert werden dadurch mögliche Einträge von Uferböschungen (Oberbodeneintrag, Feinkorn) und eine damit verbundene erhöhte Schwebstofffracht im Unterlauf des Kinschbaches. Ein geringfügiger Eintrag von Oberboden, Staub oder sonstigen Schwebstoffen ist während der Bauphase z.B. bei der Wiedereinleitung des Fließgewässers in das neugestaltete Bachbett nicht zu vermeiden. Dieser führt in mesotrophen Gewässern zu keiner wesentlichen

Veränderung der Vegetationszusammensetzung und der Standortqualitäten. Unter Einbeziehung der relativ starken Wasserführung kommt es schnell zu Verdünnungseffekten und zum Abtransport der diffusen Einträge, sodass dies keine erhebliche Auswirkung darstellt. Während der Bauphase ergibt sich eine zusätzliche, baubedingte Belastung (Lärm-, Lichtimmissionen) der angrenzenden Bereiche. Diese Beeinträchtigungen ergeben sich aufgrund der Bauarbeiten im Anschluss an die Böschungen (Arbeitsfeld), sind aber nur temporärer Art, betreffen nur eine sehr geringe Fläche und sind auf max. 4 bis 5 Tage (Bauzeit für den Einbau des Wellstahlrohres) beschränkt. Daher können diese minimalen, auf die Bauzeit beschränkten Wirkfaktoren vernachlässigt werden.

Es ist eine temporäre Flächeninanspruchnahme für den Arbeitsraum und die Bauarbeiten im Bachbett selbst erforderlich. Diese zusätzliche Flächeninanspruchnahme erfolgt insbesondere für die Dammschüttungen (hierfür wird eine Breite des Arbeitsfeldes mit maximal 5 m seitlich des Böschungskörpers angenommen) und die Bachumleitung (hier 10 m). Der Ausbau des Straßenkörpers im Bereich des FFH-Gebietes und der sonstigen empfindlichen Flächen erfolgt in Vor-Kopf-Bauweise. Es handelt sich um mittel- bis kurzfristig wiederherstellbare Flächen, wie landwirtschaftlich genutzte Flächen, bestehende Verkehrsflächen und Randbestände der Auwaldbereiche. Das Bachbett wird während der Bauzeit trockengelegt und der Kinschbach wird mit Hilfe eines Umleitungsgerinnes um das Baufeld herumgeleitet. Durch die vorübergehende Beanspruchung des Bachbetts treten keine Beeinträchtigungen auf, da es wieder in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt wird. Durch die Baumaßnahmen entstandene Bodenverdichtungen im Bereich der Uferstreifen werden nach Beendigung der Bauarbeiten beseitigt. An das Baufeld angrenzende Strukturen, insbesondere die Auwaldbestände werden durch geeignete Maßnahmen (Schutzzaun) vor Beschädigungen geschützt.

2.1.3.2 Anlagebedingte Wirkfaktoren

Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung durch Überbauung und/oder Versiegelung sowie Änderung der Nutzung führt zu einem unwiederbringlichen Verlust von Lebensräumen. Durch die Anlage der Dammböschungen und des Straßenkörpers mit begleitendem Wirtschaftsweg geht Auwaldfläche verloren. Die Überbauung des Kinschbaches mit einem Wellstahlrohrdurchlass bewirkt dagegen keinen Verlust, sondern lediglich eine Beeinträchtigung dieses Lebensraumes. Im Bereich der künftigen Straßenböschungen kommt es durch die Abkoppelung vom Wasserregime der Aue zu Veränderungen der Wasserverhältnisse.

Es wird eine Barrierewirkung und Zerschneidung bzw. Beeinträchtigung von Austauschbeziehungen und Wanderwegen von Arten verursacht. Die bestehende Querung am Kinschbach wird von der neuen Trassenführung aufgegriffen. Es entstehen keine neuen Quer- oder Brückenbauwerke. Das vorhandene Durchlassbauwerk weist eine Breite von 5 m und eine Länge von 17,5 m auf. Dieses wird durch einen neuen Wellstahlrohrdurchlass mit einer Breite von 8 m und einer Länge von 29 m ersetzt. Die Länge der komplett überdachten Fläche des Durchlasses (von Scheitelpunkt zu Scheitelpunkt des Rohres) wird von 11 auf 20 m verlängert. Der Lichteinfall ändert sich nur geringfügig, da bei einem angenommenen Einfallswinkel von 45° nur die ersten drei Meter innerhalb des Wellstahlrohres belichtet werden. Somit spielt die neue Länge von 29 bzw. 20 m eine untergeordnete Rolle. Die neue lichte Breite vergrößert zudem den Lichteinfall. Durch die Überbauung verlängert sich der Bereich innerhalb des Wellstahlrohres, der durch das fehlende Sonnenlicht dunkel fällt. Die Länge dieses Bereiches spielt für bestimmte Fließgewässerarten wie für manche Libellen oder Arten des Makrozoobenthos (Köcherfliegen, Eintagsfliegen) eine ausschlaggebende Rolle. Da aber bereits durch den bestehenden Durchlass (mit einer mittleren Länge von 11 m) für diese Arten die Wandermöglichkeiten stark eingeschränkt bzw. nicht mehr vorhanden sind, entstehen auch hier keine neuen erheblichen Auswirkungen. Innerhalb des neuen Wellstahlrohrdurchlasses werden trockene Uferstreifen

angelegt und das Bachbett wird mit natürlichem Substrat modelliert. Durch die Uferstreifen sollen die Wander- und Austauschmöglichkeiten insbesondere für bodengebundene Arten verbessert werden.

Aufgrund der randlichen Flächenverluste an der Kinschbachquerung entstehen keine Isolationswirkungen. Die Restflächen sind so groß, dass die ökologischen Funktionen erhalten bleiben.

Während der Bauzeit wird der Kinschbach mittels eines Umgehungsgerinnes umgeleitet. Dies erfolgt südlich des Gewässers, da dort die Auwaldbestände eine geringere Breite aufweisen und somit empfindliche Bereiche geschont werden. Beim Bau des Gerinnes wird berücksichtigt, dass durch Sohlschwellen oder sonstige Wanderhindernisse die Durchgängigkeit des Gewässers nicht herabgesetzt werden darf. Der Baubereich im Bachbett selbst wird zum Einbau des Wellstahlrohres mit Hilfe von Spundwänden o. ä. trockengelegt, um jegliche Gefahr des Eintrages von gewässerverunreinigenden Stoffen, Oberboden und sonstigen Schwebstoffen in das fließende Gewässer zu vermeiden. Das Bachbett wird vor der Zurückleitung des Bachwassers wieder mit natürlichem Substrat modelliert und von Oberboden, Bauresten und sonstigen Rückständen befreit. Die Baufahrzeuge werden während der Baumaßnahme im Bereich des Kinschbaches mit biologisch abbaubaren Ölen betrieben. Die Bauzeit für den Einbau des Wellstahlrohres wird zum derzeitigen Planungsstand mit max. 4 - 5 Tagen veranschlagt.

2.1.3.3 Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Emissionsbedingte Störungen (sowohl dauerhaft als auch temporär im Unfallfall) entstehen durch Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterung sowie Stoffeinträge (z.B. Schad- oder Nährstoffe, Streusalz), optische Reize (Bewegung, Licht) und Strahlung. Hier entstehen keine zusätzlichen emissionsbedingten Störungen, da das prognostizierte Verkehrsaufkommen der St 2056 sich in keinem relevanten Maße erhöht und im Bereich der Kinschbachquerung lediglich ein Ausbau der alten Straßentrasse der WM 9 (alt) erfolgt. Der neu angelegte Rad- und Fußweg lässt ebenfalls keine neuen emissionsbedingten Auswirkungen erwarten.

Die anfallenden Straßenabwässer werden nicht in das Fließgewässer eingeleitet, sondern flächig versickert und gelangen erst nach längerer, reinigend wirkender Fließstrecke im Untergrund ins Gewässer. Es kann somit zu keiner Verschlechterung der Wasserqualität im Kinschbach kommen. Da im Bereich der Kinschbachquerung bereits eine Straßenquerung vorhanden ist und zudem Leitplanken angebracht werden, ist die Gefahr von Schadstoffeinträgen bei Unfällen zu vernachlässigen.

Da es sich um eine bestehende Straßentrasse handelt, entstehen keine neuen Auswirkungen (Individuenverluste) durch Kollision, Fallenwirkung oder durch Anlocken nachtaktiver Arten.

2.1.3.4 Betroffenheit der Erhaltungsziele von Lebensräumen nach Anhang I der FFH-Richtlinie

Aus dem o.g. Wirkfaktoren ergibt sich, dass beim vorliegenden Vorhaben zum einen mögliche Beeinträchtigungen des betroffenen prioritären Lebensraumtyps 91E0* „Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)“ zu prüfen waren (Erhaltungsziel 15 der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele).

Baubedingte, temporäre Beeinträchtigung des Lebensraumtyps und seiner charakteristischen Arten (Grasfrosch) an der Kinschbachquerung auf 50 m Länge durch Lärmimmissionen, Erschütterungen sowie durch optische Reize für die Dauer von 4-5 Tagen (Bauzeit für den Einbau des Wellstahlrohres) und baubedingter, temporärer Verlust des Lebensraumtyps durch die Bachumleitung, den Einbau des Wellstahlrohres und durch die Dammschüttungen auf 220 m²:

Im Bereich der Kinschbachquerung sind durch die bestehende WM 9 (alt) bereits betriebs- und anlagebedingte Vorbelastungen vorhanden. Während der Bauzeit

kann es zu einer temporären Verstärkung der Lärmimmissionen, Erschütterungen und der optischen Reize kommen. Diese Beeinträchtigungen wirken jedoch nur auf die charakteristischen Tierarten und nicht auf den Lebensraumtyp selbst. Im Bereich des Kinschbaches besitzt lediglich der Grasfrosch ein gesichertes Vorkommen. Aufgrund der Vorbelastungen (WM 9 alt, angrenzende landwirtschaftliche Nutzung) und der nur linearen Ausbildung des Lebensraumtyps entlang der angrenzenden Gewässerabschnitte ist jedoch davon auszugehen, dass gegenüber den beschriebenen Wirkfaktoren empfindliche Charakterarten hier fehlen. Der Grasfrosch als einzige Charakterart ist gegenüber diesen Beeinträchtigungen kaum empfindlich. Zudem existieren ausreichend Rückzugsmöglichkeiten für empfindliche Arten entlang der Bestände nach Westen und Osten. Die temporären Beeinträchtigungen auf kleiner Fläche besitzen somit keinen Einfluss auf den Fortbestand der charakteristischen Arten (insbesondere auf den Grasfrosch) im Teilbestand und im Schutzgebiet. Für das Baufeld müssen ca. 220 m² angrenzende Auwaldrandbestände entfernt bzw. gerodet werden. Es handelt sich hierbei überwiegend um Rand- bzw. Pufferstrukturen. Diese weisen einen sehr lückigen Bestand mit einem zunehmenden Anteil an Himbeergestrüppen und neophytischen Hochstaudenfluren auf. Die Flächen gehen dem Schutzgebiet nicht dauerhaft verloren. Sofern nötig werden Auffüllungen rückgebaut. Durch landschaftsbauliche und gestalterische Maßnahmen werden geringfügige Standortveränderungen (z. B. Verdichtungen) ebenfalls wieder aufgehoben. Somit wird das Standortpotential nicht verändert und der baubedingte Anschnitt des Auwaldes kann sich nach Beendigung der Bauarbeiten durch entsprechende Gehölzpflanzungen wieder schließen. Kurz- bis mittelfristig können sich so die Flächen wieder zu einem Auwald bzw. zu einem Auwaldrandbestand zurück entwickeln, der mindestens die Funktionen des betroffenen Bestandes erfüllt. Die baubedingten Beeinträchtigungen können daher als nicht erheblich bewertet werden.

Anlagebedingte Beeinträchtigung durch den Verlust des Lebensraumtyps 91E0* durch Überbauung und Versiegelung durch das neue Durchlassbauwerk am Kinschbach auf 120 m²: Im Anschluss an die bestehende Straßenquerung der WM 9 (alt) am Kinschbach gehen für die Verbreiterung des Straßenbauwerks und die Mitführung des Wirtschaftsweges Auwaldrandflächen verloren. Es handelt sich auch hier um Rand- bzw. Pufferstrukturen. Diese weisen einen sehr lückigen Bestand mit einem zunehmenden Anteil an Himbeergestrüppen und neophytischen Hochstaudenfluren auf. Betroffen sind lineare Bestände, die aufgrund der geringen Flächenausdehnung, des hier lückigen Erscheinungsbildes und der bestehenden Vorbelastungen durch die WM 9 (alt) eine untergeordnete Bedeutung als Lebensraum insbesondere für charakteristische, anspruchsvollere Tierarten besitzen. Auswirkungen auf charakteristische Arten über den direkten Flächenverlust hinaus, etwa durch Habitatfragmentierung oder -verkleinerung sind nicht zu erwarten. Dieser direkte Flächenverlust ist mit 120 m² im Vergleich zur Gesamtfläche des Schutzgebietes sehr gering. Die Fläche entspricht zudem lediglich ca. 0,02 % der Gesamtfläche des LRT im FFH-Gebiet. Hierbei sind keine besonderen Ausprägungen des LRT im Schutzgebiet betroffen, sondern vielmehr in ähnlicher oder besserer Ausprägung und Struktur weit verbreitete Bestände (z.B. Kinschbachaue Richtung Unterhirschberg). Durch den sehr geringen Flächenverlust und da es sich zudem um schlecht ausgeprägte Randflächen des Auwaldes handelt, wird auch der funktionale Zusammenhang in keinem erheblichen Maße neu beeinträchtigt. Der Eingriff liegt weit unter den von der Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP (FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz von 2007) vorgeschlagenen Orientierungswerten für die Erheblichkeit von Flächenverlusten im Lebensraumtyp 91E0*. Die anlagebedingten Beeinträchtigungen können daher ebenfalls als nicht erheblich bewertet werden.

2.1.3.5 Betroffenheit der Erhaltungsziele von Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie

Weiterhin wurden mögliche Beeinträchtigungen der betroffenen Anhang II – Art Groppe (*Cottus gobio*)“ geprüft (Erhaltungsziel 23 der gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele).

Baubedingte, temporäre Beeinträchtigung der Art und ihres Lebensraumes durch Erschütterungen und die Bachumleitung für die Dauer von 4-5 Tagen ((Kinschbachquerung, Bauzeit für den Einbau des Wellstahlrohres):

Die Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten stellen nur eine vorübergehende Belastung dar. Zudem handelt es sich um bereits durch die WM 9 (alt) vorbelastete Bereiche. Der Kinschbach bietet der Groppe ein großräumiges Habitat, somit ist eine Zu- bzw. Abwanderung in nicht von den Bauarbeiten belastete Abschnitte möglich. Ferner sind Fischarten wie die Groppe nicht empfindlich gegenüber Lärm und optischen Reizen (Bewegung und Licht). Daher sind keine dauerhaften Auswirkungen auf die Gesamtpopulation zu erwarten, auch wenn eine kurzzeitige Abwanderung aus beanspruchten Habitatbestandteilen möglich ist. Der Kinschbach wird während der Bauphase um das Baufeld herumgeleitet. Beim Bau des Umgehungsgerinnes werden Wanderhindernisse wie Sohlschwellen vermieden. Eine Durchgängigkeit des Gewässers ist somit auch während der Bauphase gewährleistet. Nach Beendigung der Bauarbeiten wird das Gewässer bzw. das Gewässerbett sowohl im Baufeld, als auch im Durchlass in einen naturnahen Zustand rückgeführt und steht der Art danach wieder als Lebensraum zur Verfügung. Die baubedingte Beeinträchtigungen können daher als nicht erheblich bewertet werden.

Anlagebedingte Beeinträchtigung der Art und ihres Lebensraumes durch die Verlängerung des Durchlassbauwerkes über den Kinschbach: Das Durchlassbauwerk am Kinschbach wird verlängert, jedoch wird die Durchlässigkeit verbessert. Die Gewässersohle innerhalb des Wellstahlrohres wird als strukturreiches Bachbett mit natürlichen Substraten modelliert. Durch die Verbreiterung sind dynamische Prozesse (Laufverlagerung, Anlandung, Erosion) erst möglich. Bereits das bestehende Durchlassbauwerk stellt für die Art kein erhebliches Wanderhindernis dar. Probleme ergeben sich für die Groppe v.a. durch Querbauwerke im Gewässer, die sowohl jetzt als auch zukünftig an dieser Stelle nicht vorhanden sind. Als dämmerungs- bzw. nachtaktive Art bereitet ihr das Durchschwimmen von Durchlässen kaum Probleme, da sich die Verhältnisse am Gewässergrund und im Strömungsbild („Düseneffekt“) nicht wesentlich ändern. Die Verlängerung des Bauwerkes und damit der fehlende Lichteinfall spielt für diese Art somit eine untergeordnete Rolle. Die Wandermöglichkeiten bleiben auch zukünftig erhalten, so dass sich keine Auswirkungen auf die Art ergeben. Die geringfügigen, zeitlich eng begrenzten Beeinträchtigungen spielen für die Art eine untergeordnete Rolle (Erschütterung etc.). Zudem ist eine vorübergehende Abwanderung in von den Bauarbeiten unbelastete Bereiche möglich. Die Durchgängigkeit ist durch die kurzfristige Bachumleitung selbst während der Bauphase gegeben. Trenneffekte treten nicht auf. Temporär belastete oder in Anspruch genommene Habitatbestandteile stehen der Art nach Abschluss der Bauarbeiten wieder gänzlich zur Verfügung. Projektspezifische Wirkungen auf die Art und ihren Lebensraum haben keine Auswirkungen auf den Fortbestand des Vorkommens im Kinschbach. Gewässerverschmutzungen treten nicht auf. Die anlagebedingten Beeinträchtigungen können daher als nicht erheblich bewertet werden.

2.1.3.6 Kumulative Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten auf die Erhaltungsziele

Wir haben verschiedener Projekte hinsichtlich möglicher kumulativer Wirkungen überprüft:

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 27.06.2008 wurde die Erneuerung der sanierungsbedürftigen Brücke über die „Alte Ammer“ im Zuge der St 2056 genehmigt. Gleichzeitig werden Unstetigkeiten in der Linienführung der St 2056 im Bereich der Brücke beseitigt. Dieses Vorhaben betrifft aber ausschließlich die FFH-

Gebiete „Ammersee-Südufer und Raistingener Wiesen“ (DE 8032-371), „Ammer vom Alpenrand bis zum Naturschutzgebiet Vogelfreistätte Ammersee-Südufer“ (DE 8331-302) und das Vogelschutzgebiet (SPA) „Ammerseegebiet“ (DE 7932-471), nicht aber das hier untersuchte FFH-Gebiet DE 8033-371 „Moränenlandschaft zwischen Ammersee und Starnberger See“. Eine Summationswirkung mit dem vorliegende Vorhaben ist daher ausgeschlossen.

Ein weiteres Vorhaben ist die Verlegung der B 472 bei Hohenpeißenberg. Die Ortsdurchfahrt von Hohenpeißenberg soll durch eine Ortsumgehung verkehrlich entlastet werden. Die Auswirkungen der Ortsumgehung wurden vom Ingenieurbüro Blaser (2005) untersucht und die Ergebnisse in einer FFH-Verträglichkeitsuntersuchung festgehalten. Von diesem Vorhaben betroffen ist aber nur das FFH-Gebiet (DE 8331-302) „Ammer vom Alpenrand bis zum Naturschutzgebiet Vogelfreistätte Ammersee-Südufer“ und nicht das hier untersuchte Gebiet.

Der Ausbau der B 2 um einen 3. Fahrstreifen betrifft das FFH-Gebiet „Moränenlandschaft zwischen Ammersee und Starnberger See“. Allerdings erfolgen im Bereich des Kinschbaches keine baulichen Eingriffe, da die B 2 hier bereits 3-streifig ausgebaut ist. Kumulationswirkungen mit dem hier geprüften Vorhaben sind damit auszuschließen.

Mögliche Auswirkungen führen somit zu keinen Kumulationswirkungen mit dem hier geprüften Vorhaben. Weitere Pläne und Projekte sind nicht bekannt

2.1.4 Abschließende Beurteilung

Unsere Untersuchung der FFH-Verträglichkeit des Projekts hat ergeben, dass die Planfeststellungstrasse unter den dargestellten Rahmenbedingungen und den hier in diesem Beschluss festgesetzten Vermeidungs-/Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen unter enger Abstimmung mit dem Landratsamt Weilheim - Schongau, untere Naturschutzbehörde, keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraum- und artspezifischen Erhaltungsziele des Schutzgebietes, seiner maßgeblichen Bestandteile oder des gesamten Netzes „Natura 2000“ verursacht. Sowohl der betroffene Lebensraumtyp 91E0* „Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*“ als auch die betroffene Art Groppe (*cottus gobio*) mit ihren Habitaten und Teilpopulationen sind innerhalb des Untersuchungsgebiets und im gesamten FFH-Gebiet als stabil zu werten und weisen jeweils einen guten Erhaltungszustand auf. Die im vorbelasteten Bereich gelegenen Flächen im Untersuchungsgebiet besitzen keine Schlüsselfunktion für den Fortbestand des Lebensraumtyps und der Art im FFH-Gebiet. Der absolute Flächenverbrauch ist im Vergleich zum gesamten Schutzgebiet äußerst gering, zumal ein Großteil der Flächeninanspruchnahme lediglich temporär während der Bauzeit erfolgt. Zudem befinden sich die betroffenen Flächen am Rande des Schutzgebietes bzw. in Schutzgebietsabschnitten, die durch bestehende Beeinträchtigungen bereits vorbelastet sind und nur einen sehr lückigen, zum Teil offenen Bestand aufweisen. Die temporär in Anspruch genommenen Flächen sind kurz- bis mittelfristig wieder herstellbar. Die Empfindlichkeit des Eingriffsbereiches ist daher als sehr gering anzunehmen. Die Projektwirkungen sind in ihrer Intensität als gering zu werten und wirken lediglich auf einen räumlich eng begrenzten Raum. Fernwirkungen können ausgeschlossen werden, insbesondere treten keine Beeinträchtigungen der Funktionalität als raumwirksame Verbindungslinie auf. Folgewirkungen oder Kumulationseffekte mit anderen Planungen und Projekten sind zum derzeitigen Kenntnisstand nicht zu erwarten.

2.2 **FFH – Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 8331-302 „Ammer vom Alpenrand bis zum NSG-‘Vogelfreistätte Ammersee-Südufer’ und das SPA-Gebiet DE 7932-471 „Ammerseegebiet“**

In der Umgebung befinden sich zudem das FFH-Gebiet DE 8331-302 „Ammer vom Alpenrand bis zum NSG-‘Vogelfreistätte Ammersee-Südufer“ und das

Vogelschutzgebiet DE 7932-471 „Ammerseegebiet“. Diese Gebiete liegen außerhalb des Planungsgebietes. Entsprechend wurden für diese beiden Gebiete FFH-Vorprüfungen durchgeführt. Ergebnis dieser Untersuchungen ist, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele für diese Gebiete durch die Baumaßnahme mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Die geplante Ortsumfahrung verläuft parallel zu dem SPA-Gebiet DE 7932-471 „Ammerseegebiet“ in einem Abstand von 500 m (auf Höhe der Ortschaft Pähl) bis 900 m. Laut Standarddatenbogen (SDB) handelt es sich um eines der bedeutendsten süddeutschen Überwinterungs- und Rastgebiete für Wiesenvögel, Watt- und Wasservögel sowie um ein bedeutsames Brutgebiet für Wasser-, Sumpfvögel und Wiesenbrüter sowie im Naturschutzgebiet Seeholz um ein Gebiet für Waldvogelarten. Die dem Vorhaben am nächsten gelegene Teilfläche 7932-471.02 umfasst den Ammersee und seine Verlandungszonen und Uferbereiche selbst sowie die südlich des Sees gelegenen Moorflächen einschließlich der Raistingener Wiesen und der Ammer mit Begleitvegetation bis nordwestlich Weilheim.

In der Schutzgebietsabgrenzung sind in diesem Abschnitt neben den ammerbegleitenden Auwaldbeständen auch östlich des Flusslaufs gelegene, feuchte Offenlandflächen (weitgehend nicht von der Biotopkartierung erfasstes Grünland und Staudenfluren) eingeschlossen. Es ist zudem festzuhalten, dass sich die Kernlebensräume des Vogelschutzgebietes westlich der Ammer in ca. 2 - 4 km Entfernung zum Vorhaben befinden. Durch die Projektierung des Vorhabens außerhalb und mit deutlichem Abstand zum Schutzgebiet ist eine direkte Inanspruchnahme von Schutzgebietsflächen ausgeschlossen. Zudem ist sichergestellt, dass keine wesentlichen Habitatbestandteile außerhalb der Schutzgebietsgrenzen liegen. Die Gebietsmeldung ist abgeschlossen, die Auswertung der Artenschutzkartierung und vorliegender Gutachten zur Vogelwelt bestätigen den Sachverhalt. Zudem ist die Schutzgebietsgrenze identisch mit der Abgrenzung der IBA „Ammerseegebiet“ (IBA BY 009). Somit können mit Sicherheit auch maßgebliche Verluste von Habitatflächen (Brut-, Nahrungs-, Durchzugs- und Überwinterungshabitat) hier relevanter Arten ausgeschlossen werden. Darüber hinaus liegt das Schutzgebiet bei einem Mindestabstand von 500 m zur geplanten Trasse deutlich außerhalb des Bereiches in dem betriebs- und anlagebedingte (etwa Beeinträchtigungen durch Emissionen, Lärm, optische Reize, etc.) Auswirkungen auf benachbarte Flächen zu erwarten sind. Für die im Bereich der Raistingener Wiesen lebenden Arten (insbesondere Wiesenbrüter) bildet darüber hinaus der Gehölzgürtel der Ammer einen zusätzlichen Schutz. Auch erhebliche Beeinträchtigungen durch Benachbarungseffekte können somit ausgeschlossen werden. Auch Zerschneidungs- oder Trenneffekte sowohl auf den Verbund entlang der Leitlinie von nationaler Bedeutung „Ammer“, als auch auf Populationen und Teilpopulationen der Arten können somit ausgeschlossen werden.

Mittelbare Auswirkungen, etwa über geänderte Erreichbarkeit oder Nutzungsänderung in Folge der Baumaßnahme können ebenfalls ausgeschlossen werden. Die landwirtschaftliche Nutzung der Offenlandflächen bleibt durch die Wiederherstellung der landwirtschaftlichen Wegeverbindungen weiterhin sicher gestellt. Hinsichtlich der Erholungsnutzung ergeben sich keine „Anlockungseffekte“ etwa durch Parkplätze oder Erschließung bislang unerschlossener Bereiche. Viel mehr wird die ortsnahe Feierabenderholung nach Beendigung der Baumaßnahmen verstärkt in den siedlungsnahen Flächen östlich der Trasse statt finden, während westlich gelegene Flächen und damit auch die trassennächstliegenden Randflächen des SPA-Gebietes aufgrund der zwischenliegenden Straßentrasse vermutlich noch seltener aufgesucht werden.

Indirekte Auswirkungen sind grundlegend durch Fernwirkungen über Veränderungen im lokalen Wasserhaushalt denkbar, da die hier im SPA-Gebiet vorhandenen Habitate zahlreicher relevanter Arten maßgeblich von intakten Wasserverhältnissen (Grundwasserstand, Wasserqualität u.ä.) abhängig sind. Auswirkungen wären grundlegend über Änderungen des Grundwasserhaushaltes oder des

Oberflächenabflusses denkbar. In das Grundwasser wird jedoch nicht eingegriffen, auch werden keine zusätzlichen Flächen entwässert. Wesentliche Veränderungen im Schutzgebiet können daher ausgeschlossen werden, da ostseits der Ammer gelegene Flächen nicht vom Grundwasserstrom abgeschnitten werden. Auch die Straßenabwässer werden nicht über Entwässerungsgräben in die Ammer eingeleitet, sondern flächig versickert und gelangen erst nach längerer, reinigend wirkender Fließstrecke im Untergrund ins Gewässer. Es kann somit zu keiner erheblichen Verschlechterung der Wasserqualität flussabwärts kommen.

Auf eine eigene FFH-Verträglichkeitsprüfung für diese beiden Schutzgebiete, kann somit verzichtet werden.

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

Der Neubau der Ortsumfahrung Pähl im Zuge der St 2056 ist geboten, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 Kap. 2.2).

Die Ortsumfahrung von Pähl im ist im 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen in erster Dringlichkeit aufgeführt.

3.2.1 Planungsziele

Ziel der Planung ist es, dass die St 2056 neu Ortsumfahrung Pähl als regionale Straßenverbindung künftig den Hauptverkehr zwischen Ammersee und Weilheim übernimmt. Die Trennung der verschiedenen Verkehrsarten, durch einen straßenbegleitenden öffentlichen Feld- und Waldweg westlich der Staatsstraße erhöht die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Ferner wird durch die Verlagerung des Verkehrs – insbesondere des Schwerlastverkehrs sowie des saisonal bedingten Erholungsverkehrs – eine entscheidende Verbesserung der Lärm- und Abgassituation im Bereich der Gemeinde Pähl im Zuge der Ortsdurchfahrt der St 2056 alt/WM 9 neu erreicht. Der Gesamtschadstoffausstoß wird durch den gleichmäßigeren Verkehrsfluss und die Vermeidung von Verkehrsstaus im Ort reduziert und die Wohnqualität durch die Verkehrsverlagerung erhöht. Zudem wird durch das Abhängen der Raistinger Straße (WM 9 alt) die anliegende Wohnbebauung erheblich vom Verkehr entlastet. Dadurch kann insbesondere auch die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) im Ortsbereich trotz des fehlenden Gehweges verbessert werden, da eine Nachrüstung wegen der beengten Platzverhältnisse neben dem Weidachbach nicht in Betracht kommt.

3.2.2 Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastungen, künftige Verkehrssituation

Im vorhandenen Straßennetz führt die St 2056 von Hagenheim bei Landsberg am Lech (St 2057) über Dießen a. Ammersee, Vorderfischen und Pähl zur Bundesstraße 2 östlich von Pähl. Die Kreisstraße WM 9 verläuft von der St 2056 südlich von Dießen a. Ammersee über Raisting nach Pähl. Im weiteren Verlauf bildet sie den südlichen Anschluss von Pähl an die B 2 bei Wielenbach.

Das Straßenverkehrsaufkommen von Weilheim Richtung Norden teilt sich nördlich von Weilheim. Etwa 2/3 dieses Verkehrsaufkommens folgt der B 2 Richtung Starnberg und München; etwa 1/3 folgt der Kreisstraße WM 9, der St 2056 Richtung Dießen und der St 2068 Richtung Herrsching und A 96. Der Hauptverkehr zwischen Ammersee (Richtung Herrsching und A 96) und Weilheim wird derzeit nördlich von Pähl über die St 2056 und südlich von Pähl über die WM 9 abgewickelt. Sowohl die Staatsstraße 2056 als auch die Kreisstraße WM 9 verlaufen derzeit von Nord nach Ost bzw. West nach Süd durch die Ortschaft Pähl. Eine Trennung von Durchgangs- und Anliegerverkehr ist nicht vorhanden.

Nach dem in den 90er Jahren erfolgten Bau der Ortsumfahrung Wielenbach im Zuge der WM 9 ist der Bau der Ortsumfahrung Pähl – im Zuge der St 2056 – der nächste wichtige Bauabschnitt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen Weilheim und der A 96.

Für die Umfahrung Pähl im Zuge der St 2056 neu wurde eine Verkehrsuntersuchung mit Datum vom 10. Juni 2005 durch den Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, München erstellt.

Hierfür wurde am 28. und 29. März 2001 eine Verkehrszählung durchgeführt, bei der folgende Straßenbelastung ermittelt wurde:

- St 2056, Pähl – B 2 ca. 3.800 Kfz/24 h
- St 2056, nördlich Pähl ca. 9.200 Kfz/24 h
- WM 9, südlich Pähl ca. 8.800 Kfz/24 h.

Der Schwerlastverkehrsanteil betrug hierbei rund 6 %. Diese hohen Verkehrsmengen stellen gerade in der engen und kurvigen Ortsdurchfahrt eine unzumutbare Belastung der Anwohner der Gemeinde Pähl dar. Sie liegen erheblich über den durchschnittlichen Verkehrsmengen auf bayerischen Staatsstraßen (\emptyset DTV₂₀₀₅ = 3.822 Kfz/24h). In den Spitzenstunden des Verkehrs kommt es im Bereich der Ortsdurchfahrt zu erheblichen Stauungen.

Spürbare Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse im Bereich der Ortsdurchfahrt im Zuge der St 2056/WM 9 in der Gemeinde Pähl sind durch Maßnahmen im bestehenden Straßennetz aufgrund der dichten Bebauung im Ortskern von Pähl nicht möglich.

Durch die allgemeine Verkehrsentwicklung ist zudem eine weitere Verkehrszunahme in einer Größenordnung bis zu ca. 20 % entsprechend dem Prognose-Nullfall 2020 zu erwarten:

- St 2056, Pähl – B 2 ca. 4.400 Kfz/24 h
- St 2056, nördlich Pähl ca. 11.100 Kfz/24 h
- WM 9, südlich Pähl ca. 10.300 Kfz/24 h

Die Prognosebelastung für die Westumfahrung von Pähl liegt südlich der Anbindung der WM 9 nach Raisting bei etwa 10.500 Kfz/24 h und nördlich bei ca. 10.100 Kfz/24 h. In der Ortsdurchfahrt wird der Verkehr auf der Wielenbacher Straße (WM 9 alt) von ca. 10.300 Kfz/24 auf etwa 700 Kfz/24 und auf der St 2056 alt Richtung Herrsching von ca. 11.100 Kfz/24 auf ca. 3.300 Kfz/24 reduziert. Dies entspricht einer Entlastung von 70 – 93 %.

Insgesamt ist somit eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation, insbesondere an der bisherigen Doppelseinmündung St 2056 / WM 9, zu erreichen.

Zur Verbesserung der Verbindung zwischen Weilheim und dem Ammerseeraum sowie der Wohn- und Verkehrsqualität in der Gemeinde Pähl ist die Ortsumfahrung und die damit verbundene Umstufung der St 2056/WM 9 dringend erforderlich.

Im Zuge dieser Planfeststellung erfolgt auch eine Neuordnung des Netzzusammenhanges. Die Ortsumfahrung Pähl und die derzeitige Kreisstraße WM 9 zwischen dem Ende der Planfeststellung südlich des Kinschbaches sowie der Einmündung in die B 2 werden zur St 2056. Die heutige St 2056 nördlich von Pähl mit Anschluss an die B 2 östlich von Pähl wird zur WM 9 umgestuft. Die WM 9 alt zwischen künftiger Ortsumfahrung und Pähl-Mitte wird westlich bzw. südlich von Pähl zur Gemeindestraße umgestuft (siehe Unterlage 1/T, Anlage 1/T).

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. Die planfestgestellte Baumaßnahme entspricht den Vorgaben der Landes- und Regionalplanung.

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 westlich von Pähl im Zuge der St 2056 eine leistungsfähige Verbindung zwischen den Gebieten Ammersee und Weilheim herstellt.

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 der Gemeinde Pähl durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Ortsumfahrung.

3.3.2 Planungsvarianten

Die Planfeststellungsbehörde 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).

Im Verfahren wurde vom Vorhabensträger neben der Nullvariante eine ortsnahe Variante im Westen von Pähl untersucht.

Die Nullvariante wurde zu Recht ausgeschieden. Örtlich begrenzte Maßnahmen im bestehenden Straßennetz zur spürbaren Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bereich der Ortsdurchfahrt Pähl (St 2056/WM 9) sind nicht möglich. Derzeit stellt der Kreuzungsbereich St 2056 mit der WM 9 im Ortsbereich von Pähl einen verkehrlichen Engpass dar. Aufgrund der beengten Verhältnisse im Ort kann diese Situation nicht bedarfsgerecht verbessert werden. Der heute teilweise stockende Verkehrsablauf kann mit ortsbezogenen Maßnahmen daher nicht nennenswert verbessert werden. Zudem würde der gesamte Verkehr weiterhin durch den Ort Pähl fahren und die Anlieger unverändert mit verkehrsbedingten Emissionen (Lärm, Abgase) belasten.

Da der Hauptverkehrsstrom derzeit nördlich von Pähl über die St 2056 und südlich von Pähl über die WM 9 abgewickelt wird, scheiden andere als Nord-Süd verlaufende Varianten aus. Eine östlich der St 2056 und WM 9 verlaufende Variante ist aufgrund der Bebauung der Gemeinde Pähl nicht möglich.

Weitere Varianten drängen sich nicht auf:

Der Bund Naturschutz und die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald fordern, eine deutlich ortsnähere Trasse zu wählen, um die Zerschneidung der freien Landschaft soweit wie möglich zu minimieren. Dies gelte vor allem für den Abschnitt südwestlich des Ortes, wo die Trasse besonders weit entfernt vom Ort geführt werde. Durch eine ortsnähere und damit kürzere Trasse könnten zugleich Flächenverbrauch und -versiegelung verringert werden.

Auch das Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg hat angeregt, eine ortsnähere Linie entlang von Grundstücksgrenzen und Feldwegen zu wählen. Der Gemeinde Pähl würden immer noch Entwicklungsmöglichkeiten im Norden, Süden und Osten verbleiben. Der geplante Trassenverlauf bewirke, dass fast alle betroffenen landwirtschaftlichen Nutzflächen in der Mitte quer durchschnitten

werden. Dies sei aus Sicht der Landwirtschaft die schlechteste Lösung. Die verbleibenden ungünstig geformten Restgrundstücke könnten nicht mehr zweckmäßig und wirtschaftlich genutzt werden.

Eine ortsnahe Umfahrung im Westen kann bereits nach einer Grobanalyse ausgeschlossen werden, da eine solche Trassenführung sehr nahe an die zeilenförmig nach Westen ausgreifende Bebauung an der Raistingener Straße heranführen würde und die dortigen Anwesen erheblicher Lärmbelastung aussetzen würde.

Nach der Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG 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. Dem Trennungsgebot des § 50 BImSchG wird durch die etwas ortfernere Trassierung optimal Rechnung getragen. Außerdem würden begleitend notwendige aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wälle oder Wände) einer Alternativtrasse in Bebauungsnähe das Landschaftsbild deutlich wahrnehmbar beeinträchtigen.

Eine Führung der Trasse entlang von Grundstücksgrenzen und Feldwegen ist bei der Umfahrung von Pähl aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben für die Linienführung einer neuen Straße gemäß den einschlägigen Richtlinien RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995) nur sehr eingeschränkt möglich.

Eine ortsnähere Trasse würde die Gemeinde Pähl zu sehr in ihren gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten einschränken. Die Gemeinde Pähl hat eine solche Trassenführung im Vorfeld der Planung auch abgelehnt. Diese städtebaulichen Belange haben unter Berücksichtigung des Stellenwerts der gemeindlichen Planungshoheit ein hohes Gewicht in der Abwägung, da sie sich bereits in konkreten Planungen niedergeschlagen haben. Die Gemeinde Pähl betreibt derzeit das Verfahren für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Diese Planungen sehen die Darstellung von Flächen für ein Gewerbegebiet südlich von Pähl zwischen dem geplanten Anschluss Pähl Süd und der WM 9 alt vor. Eine ortsnähere Variante würde die für dieses geplante Gewerbegebiet vorgesehene Fläche durchschneiden bzw. stark einschränken. Dies wäre mit den Entwicklungsinteressen der Gemeinde Pähl nicht vereinbar.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

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

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Hierzu verweisen wir zunächst auf die Darstellung der technischen Gestaltung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1). Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

3.3.3.1 Linienführung, Gradienten, Querschnitt

Die Ortsumfahrung Pähl im Zuge der St 2056 neu ist eine anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender regionaler Verbindungsfunktion.

Entsprechend den raumordnerischen Zielsetzungen, den örtlichen Gegebenheiten und den technischen Anforderungen wurde der Trassierung eine Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 80 \text{ km/h}$ zugrunde gelegt. Nach dieser Entwurfsgeschwindigkeit, die nicht mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gleichzusetzen ist, richten sich die wesentlichen Parameter der Straßenplanung.

Die Lage und Höhe des Ausbaues der St 2056 ergibt sich weitgehend aus folgenden Zwangspunkten:

- Generelle Flächenminimierung im Bereich von landwirtschaftlichen Nutzflächen
- Geringe Eingriffe in Waldflächen im Bereich des Kinschbaches
- Vermeidung der Fällung von Einzelbäumen
- Erhaltung der Feldstadel im gesamten Streckenbereich
- Querung des Kinschbaches (FFH-Gebiet) mittels eines neuen Unterführungsbauwerkes
- Bauwerk 4 an gleicher Stelle entsprechend dem bestehenden abzubrechenden Bauwerk
- Ausreichender Abstand zur Bebauung der Gemeinde Pähl

Die gewählte Linienführung und die Gradienten werden den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht. Sie sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb der Neubaustrecke keine Unstetigkeiten auftreten und somit eine ausgewogene Streckenqualität erreicht wird.

Für die Bemessung des Regelquerschnittes wurde ausgehend von den prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2020 für den am stärksten belasteten Teilabschnitt der St 2056 mit rund 11.200 Kfz/24 h eine Fahrbahnbreite von 6,50 m mit jeweils 1,50 m Banketten gewählt. Aufgrund der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbelastung des Neubaus der Ortsumfahrung Pähl und unter Berücksichtigung ihrer Verkehrsbedeutung halten wir die gewählte Fahrbahnbreite für ausreichend und erforderlich, um das künftige Verkehrsaufkommen sicher und leicht bewältigen zu können. Eine weitere Reduzierung halten wir aus verkehrstechnischer Sicht nicht für möglich.

3.3.3.2 Anschlussstellen

Die drei Anschlüsse der St 2056 alt/WM 9 neu, der WM 9 von Raisting und der WM 9 alt/ Gemeindefeldstraße werden höhengleich ausgeführt. Um den Verkehrsfluss auf der übergeordneten St 2056 neu zu gewährleisten, wird in der St 2056 neu jeweils eine Linksabbiegespur angelegt. Ebenso wird im Zuge der Ortsumfahrung ein Rechtsabbiegestreifen mit Dreiecksinsel gebaut. In den untergeordneten Straßen wird ein Fahrbahnteiler vorgesehen.

3.3.3.2.1 Kreisverkehr oder höhenfreie Lösung am Knotenpunkt der St 2056 Umfahrung Pähl mit der Raisting Straße WM 9, Querungsmöglichkeit für landwirtschaftlichen Verkehr

Die Gemeinde Pähl, die Kanzlei Labbé & Partner und weitere Einwander kritisieren, dass die derzeitige Planung zu erheblichen Verschlechterungen der Zuwegung zu den landwirtschaftlichen Flächen und zu gravierenden Bewirtschaftungserschwernissen führe. Diese Einwander fordern anstelle der geplanten Einmündung im Abschnitt zwischen Bau-km 0 + 900 und Bau-km 1 + 000 einen Kreisverkehr über den auch der landwirtschaftliche Verkehr aus Pähl die geplante Umfahrung kreuzen könne. Alternativ könnte an dieser Stelle auch eine für landwirtschaftliche Maschinen ausreichend dimensionierte Unter- bzw. Überführung errichtet werden. Zudem solle die alte Raisting Straße im Bereich zwischen dem westlichen Ortsausgang von Pähl und der künftigen Ortsumfahrung - gegebenenfalls mit verringertem Ausbaustandard - erhalten bleiben.

Als Begründung für die Anlage eines Kreisverkehrs wird angeführt, dass dieser erforderlich sei, um die mit der Planung für die Landwirte verbundenen Bewirtschaftungserschwernisse zu verringern und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dadurch zu gewährleisten, dass der landwirtschaftliche Verkehr die Umfahrung über einen Kreisverkehr gefahrlos kreuzen könne. Die Vermischung des langsamen landwirtschaftlichen Verkehrs mit dem angestrebten schnell fließenden Verkehr auf der Umfahrungsstraße führe zu erheblichen Verkehrssicherheitsrisiken.

Den Landwirten werde zugemutet, mit den langsamen landwirtschaftlichen (Zug-) Maschinen in die mit überwiegend schnellem Verkehr belegte Umfahrungsstraße aufzufahren, um sie nach ca. 200 m mit einer den Gegenverkehr kreuzenden Linksabbiegespur wieder zu verlassen („Rechtsversatz“).

Es sei unrichtig, dass der kreuzende landwirtschaftliche Verkehr lediglich ca. 20 landwirtschaftliche Fahrzeuge pro Tag ausmache, wie im Erläuterungsbericht (Unterlage 1/T) zur 1. Tektur unter Ziffer 4.3.1 dargestellt ist. Nach einer Vermessung der landwirtschaftlichen Flächen, die westlich der geplanten Umgehungsstraße liegen und künftig über den geplanten Rechtsversatz angefahren werden müssen, durch das Vermessungsamt Weilheim i. OB, handele es sich um ca. 518 ha. Das landwirtschaftliche Verkehrsaufkommen sei erheblich höher, als im Erläuterungsbericht dargestellt:

An schönen Tagen - insbesondere an den Wochenenden - würden zum einem bis zu 15 Pferdegespanne die Umfahrung täglich kreuzen. Darüber hinaus entstehe vor allem im Herbst ein hohes kreuzendes Verkehrsaufkommen infolge des Silomaisanbaus. Anzusetzen seien bei einem Ertrag von 550 dt/ha (Durchschnitt) 8 - 10 Fahrten zum Silo je ha und Stunde. Bei einer Anbaufläche von ca. 30 ha würden sich hier ca. 300 Fahrten in einem Zeitraum von 30 Stunden ergeben. Beim Getreideanbau mit Strohbergung komme es ebenfalls zu einer Verkehrsbelastung von 8-10 Fahrten/ha bei der Ernte. Außerdem würden noch Schlepper zur Bestellung und Pflege von Ackerflächen diesen Bereich kreuzen, auszugehen sei von ca. 7 Fahrten/ha. Bei 70 ha Ackerbau würden sich so ca. 1.190 Überfahrten jährlich ergeben. Beim landwirtschaftlichen Verkehr durch Grünlandbewirtschaftung seien unter den vorliegenden Gegebenheiten bei 3 Schnitten zur Ernteeinbringung ca. 6 Fahrten je ha, zur Pflege und Heuwerbung bei einer Schlaggröße von 2 ha ca. 8 Fahrten je ha erforderlich. Bei 450 ha Grünland würden sich so ca. 3.600 Überfahrten jährlich ergeben. Dazu käme noch der landwirtschaftliche Verkehr für die Durchführung der Düngung. Bei 1,6 GV/ha Milchviehhaltung und 20 cbm Flüssigmist/Jahr/GV, ergeben sich 32 cbm Flüssigmist/Jahr und ha. Bei 518 ha seien 16.576 cbm Gülle jährlich auszubringen. Bei 8 Raummetern Transportvolumen würden sich zur Flüssigmistausbringung allein 2.072 Fahrten jährlich ergeben. Diese landwirtschaftlichen Fahrten würden selbstverständlich an Erntetagen gehäuft auftreten und sich nicht über das ganze Jahr verteilen.

Die Änderung des geplanten Anschlusses der Raistingener Straße WM 9 zu einem Kreisverkehr oder einer Unter- oder Überführung lehnen wir aus folgenden Gründen ab:

Ziel der Umfahrung Pähl ist vor allem die Verbesserung der Verkehrsverbindung zwischen Weilheim und dem Ammerseeraum. Gleichzeitig kann mit der Umfahrung die derzeit mit bis zu 11.500 Kfz/24h belastete Ortsdurchfahrt deutlich um 75 – 80 % entlastet werden. Der heute teilweise stockende Verkehrsablauf in der Ortsdurchfahrt stellt eine unbefriedigende Situation dar. Mit der Umfahrung wird das Ziel einer attraktiven Verkehrsverbindung erreicht, die Reisegeschwindigkeit wird gegenüber dem jetzigen Zustand deutlich verbessert. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass die Umfahrung von Pähl künftig durchgehend vorfahrtsberechtigt befahren werden kann. Dies ist in der vorliegenden Planung durch die untergeordneten Einmündungen gegeben. Die Kreisstraße WM 9 ist mit einer künftigen Verkehrsbelastung von ca. 3.300 Kfz/24h gegenüber der St 2056 mit einer prognostizierten Verkehrsbelastung von bis zu 11.000 Kfz/24h von der Verkehrsbedeutung her nachrangig und daher als

Einmündung an die Umfahrung vorgesehen, bei der die Einbieger von der WM 9 in die St 2056 wartepflichtig sind. In der Staatsstraße sind in den Einmündungsbereichen Links- und Rechtsabbiegespuren vorgesehen, damit der Verkehrsfluss auf der durchgehenden Strecke unbehindert bleibt.

Des Weiteren wird durch das Abhängen bzw. Einziehen der Raistingener Straße (WM 9 alt) östlich der neuen Umfahrung in Richtung der Ortschaft Pähl die anliegende Wohnbebauung erheblich vom Verkehr (bis zu 5.000 Kfz/24h) entlastet. Die Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) kann dadurch in diesem schmalen, aufgrund beengter Verhältnisse nicht ausbaubaren Ortsbereich erheblich verbessert werden.

Gegen die Anordnung eines Kreisverkehrs an der Einmündung der Kreisstraße WM 9 sprechen mehrere Gründe. Zum einem würde ein Kreisverkehr auf der freien Strecke der Streckencharakteristik der geplanten Staatsstraßenumfahrung widersprechen, gibt es doch im Streckenzug von Weilheim bis Herrsching auf freier Strecke keinen einzigen Kreisverkehr. Sämtliche Verknüpfungen sind als Einmündung in der Regel mit Linksabbiegespuren ausgestaltet. Darüber hinaus würde ein Kreisverkehr dem Ziel, den Verkehrsfluss auf der Umfahungstrecke zu verbessern, entgegenstehen. An einem Kreisverkehr wären alle Fahrbahnäste gleichrangig zu sehen, mit dem Ergebnis, dass die St 2056-Umfahrung gegenüber der WM 9 nicht bevorzugt wäre. Ein Kreisverkehr stellt faktisch für den Verkehrsfluss der St 2056-Umfahrung ein Hindernis dar, mit der Folge, dass alle Fahrzeuge auf der St 2056-Umfahrung am Kreisverkehr abbremsen und gegebenenfalls den bereits in den Kreisverkehr eingefahrenen Fahrzeugen aus der WM 9 die Vorfahrt gewähren müssen. Im ungünstigsten Fall könnten wieder Rückstauerscheinungen auf der St 2056 verursacht werden, so dass die angestrebten Ziele und Vorteile des Vorhabens (bessere Verkehrsverbindung, höhere Reisegeschwindigkeit) wieder zunichte gemacht würden.

Auch nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2006), das zwar in erster Linie für die Planung von Bundesfernstraßen durch ARS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau) eingeführt ist, aber in vergleichbaren Fällen von der Straßenbauverwaltung regelmäßig auch bei der Planung von Staatsstraßen beachtet wird, liegen die Einsatzkriterien für Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete hier gerade nicht vor.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen Ausbaugrundsätze für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne Weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BayVGH Urteil vom 26.09.2003 Az. 8 A 02.40065 Rn. 29 zitiert nach juris).

Nach dem genannten Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren sollen diese außerhalb bebauter Gebiete nicht zum Einsatz kommen, wenn die Funktion der zu verknüpfenden Straßen eine gleichrangige Verknüpfung der Knotenpunktarme verbietet und die bevorzugte Führung einer Straße ausdrücklich erwünscht ist.

Beide Ausschlusskriterien sind hier erfüllt und werden durch die Einstufung des Straßenzuges der St 2056 durch die Oberste Baubehörde in das „Vorbehaltsnetz für Kreisverkehre“ bestätigt. Dieses Vorbehaltsnetz legt ausgewählte überörtliche Straßenverbindungen fest, für die aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung Kreisverkehre an freier Strecke nicht zur Anwendung kommen sollen.

An diesem Ergebnis ändert sich auch nichts, wenn man die – nachvollziehbare – Auflistung der landwirtschaftlichen Querungen aus dem Einwendungsschriftsatz der Kanzlei Labbé & Partner vom 18.02.2009 zu Grunde legt (die übers Jahr gemittelt

übrigens ebenfalls knapp 20 Querungen pro Tag erwartet) und berücksichtigt, dass an Spitzentagen selbstverständlich auch mehr als 20 Querungen der Umfahrung Pähl durch landwirtschaftliche Fahrzeuge erfolgen werden (im Winter allerdings auch wesentlich weniger).

Der Verkehr auf der Raistingener Straße ist für das Jahr 2020 auf 3.300 Kfz/24h prognostiziert und gegenüber dem Nord-Süd-Verkehr auf der St 2056, der für 2020 mit ca. 11.100.Kfz/24h prognostiziert ist, untergeordnet. Die bevorrechtigte Führung der Staatstraße ist in diesem Fall ausdrücklich erwünscht. Aufgrund der Wahrunterstellung der landwirtschaftlichen Verkehrsmengen bedarf es auch nicht des beantragten Gutachtens eines landwirtschaftlichen Sachverständigen.

Ein Kreisverkehrsplatz kommt aus diesen Gründen an der Einmündung der WM 9 Raistingener Straße nicht in Betracht.

Eine Lösung mit Überführung wurde bereits in der Vorentwurfsphase geprüft und scheidet wegen den unverhältnismäßigen Mehrkosten für das Bauwerk von ca. 470.000 € bei der damals geprüften Feldwegüberführung und noch deutlich höheren Kosten für die von den Einwendern gewünschte Überführung als Kreisstraße sowie den nicht mehr vertretbaren Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds aus. Die untere und höhere Naturschutzbehörde haben wiederholt auf die landschaftliche Wertigkeit der weiträumigen Offenlandschaft um Pähl hingewiesen, die nicht von technischen Großbauwerken zerschnitten werden soll.

Eine Unterführung mit einer ausreichenden Durchfahrtshöhe wäre technisch aufgrund des relativ hoch anstehenden und stark schwankenden Grundwasserspiegels nur mit dem Bau einer kostspieligen Grundwasserwanne mit Pumpe möglich. Die Mehrkosten für den Bau und den laufenden Unterhalt im Vergleich zur planfestgestellten Lösung wären eher noch höher als bei einer Überführung und damit nicht mehr verhältnismäßig.

Die Querungsmöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge über einen Rechtsversatz zwischen Bau-km 0+900 und 1+000 (öffentlicher Feldweg BWV-Nr. 1.1.9T) halten wir für verkehrssicher. Die in den Planunterlagen zur 1. Tektur dargestellte Lösung mit einem „Rechtsversatz“ ist eine Regellösung nach den RAS-K1 (Richtlinien für die Anlage von Straßen- Teil Knotenpunkte Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte). Sie hat sich vielfach bewährt, insbesondere auch zur Entschärfung von Unfallhäufungs- bzw. Unfallschwerpunkten und wird von den für die Beurteilung des Unfallgeschehens zuständigen Gremien, z.B. Unfallkommissionen, regelmäßig als sehr gut geeignete Lösung der Unfallvermeidung vorgeschlagen. Auch die höhengleiche Anbindung des öffentlichen Feld- und Waldweges an die Umfahrung stellt eine Regellösung im gesamten überörtlichen Straßennetz dar, die allein auf dem Straßenzug zwischen Wielenbach und Fischen vielfach vorkommt. Hier waren und sind keine Auffälligkeiten hinsichtlich des Unfallgeschehens zu verzeichnen. Daher ist der vorgesehene Rechtsversatz fachtechnisch im Hinblick auf die anderen zu berücksichtigenden Belange als geeignete und angemessene Knotenpunktform zu betrachten.

3.3.3.2.2 „Abhängen“ der Raistingener Straße auf der Ostseite der St 2056 Umfahrung Pähl

Zahlreiche Einwender und seit der Anhörung zur 1. Tektur auch die Gemeinde Pähl fordern, auf die Sperrung der Raistingener Straße für den allgemeinen Verkehr zu verzichten, da diese Straße ohnehin durch die Umgehung sehr stark entlastet werde.

Dieser Kritik haben sich im Zuge der Anhörung zur 1. Tektur auch die Nachbargemeinde Raisting und einige private Einwender angeschlossen. Sie kritisieren insbesondere Umwege bei der Fahrt von Raisting in Richtung B 2. Für die Pendler, die sich nach München orientierten, bedeute dies eine Verschlechterung der Verkehrssituation, da sie nunmehr einen Umweg über die St 2056 fahren müssten. Die beantragte Verkehrsführung habe zur Folge, dass eine wichtige, direkte, örtliche Verbindung zwischen den Gemeinden Raisting und Pähl unterbrochen würde. Die Planung würde dabei einseitig die Neuordnung des verkehrlichen Zusammenhangs

und das Planungsziel berücksichtigen, die Belastung der entlang der Raistingener Straße in Pähl wohnenden Bevölkerung zu minimieren. Es dürfe aber nicht außer Betracht gelassen werden, dass das räumliche Beziehungsgeflecht zwischen den Gemeinden Pähl und Raisting durch eine derartige Riegelwirkung, die mit der beantragten Trasse erreicht würde, zerstört werde. Die Folge wären erheblich längere Fahrzeiten in das Gemeindezentrum von Pähl mit den dort gelegenen Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Dies würde zu gravierenden Nachteilen für die Geschäfte in Pähl führen, da viele Menschen dann gleich zum Einkaufen nach Weilheim oder Herrsching weiterfahren würden.

Die Schaffung einer höhengleichen Kreuzung am Knotenpunkt St 2056 Umfahrung Pähl mit der WM 9 Raistingener Straße lehnen wir aus Verkehrssicherheitsgründen ab. Höhengleiche Kreuzungen auf der freien Strecke zählen mit zu den unfallträchtigsten Bereichen im Straßennetz. Die Abhängung der Raistingener Straße ist ein wesentliches Planungsziel der Umfahrung von Pähl, sie ist zur besseren Entlastung der Ortsdurchfahrt erforderlich und war mit der Gemeinde Pähl ursprünglich abgestimmt. Noch in der Stellungnahme der Gemeinde Pähl zur Erstausslegung der Planunterlagen vom 18.01.2007 (Gemeinderatsbeschluss vom 11.01.2007) hat die Gemeinde gefordert, die Raistingener Straße für den allgemeinen Verkehr zu sperren und nur für den landwirtschaftlichen Verkehr freizugeben.

Die Fahrbahn der Raistingener Straße ist im Bereich der Ortsdurchfahrt von Pähl zu schmal und kann wegen des angrenzenden Baches und der nahen Bebauung nur mit sehr hohem Aufwand (Bachverlegung oder Verbauung mit Ufermauern, Eingriffe in Gartengrundstücke) ausgebaut werden. Gehwege zum Schutz der Fußgänger fehlen ebenfalls. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Anwohner und Fußgänger auf der Fahrbahn ist der geringfügige Umweg über die Anschlussstellen nördlich und südlich von Pähl insbesondere für motorisierte Verkehrsteilnehmer sicherlich zumutbar. Eine zusätzliche Anbindung in diesem kurzen Abstand sehen wir für den allgemeinen motorisierten Verkehr von und nach Pähl als nicht notwendig an.

Soweit die Gemeinde Raisting die Planung des Anschlusses der WM 9 an die St 2056 neu Umfahrung Pähl aufgrund der Umwege ihrer Gemeindebürger auf der Fahrt in Richtung der Bundesstraße B 2 kritisiert, ist dies nicht zu berücksichtigen. Die Gemeinde Raisting ist nicht berechtigt, stellvertretend für ihre Bürger deren Umwege auf der Fahrt zur B 2 als gemeindlichen Belang geltend machen. Die Gemeinde Raisting ist durch die Veränderung der Verkehrsführung einer Kreis- bzw. Staatsstraße auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinde Pähl weder in ihrer Planungshoheit noch in einem sonstigen gemeindlichen Recht betroffen. Der einzige ersichtliche gemeindliche Belang der Gemeinde Raisting, nämlich die im Erörterungstermin geltend gemachten Umwege des Schulbusses, an dessen Kosten die Gemeinde über den Schulverband Raisting – Pähl beteiligt ist, hat nicht das Gewicht, dass er sich gegen die verkehrlichen Erwägungen des Vorhabensträgers durchsetzen könnte.

Soweit die genannten Umwege von privaten Einwendern selbst geltend gemacht wurden, sind sie in die Abwägung einzubeziehen. Den moderaten Umweg von ca. 800 m nach Norden über die Anbindung der Ortsdurchfahrt von Pähl für eine überschaubare Zahl Raistingener Bürger, die nach Osten in Richtung B 2 fahren wollen, halten wir angesichts der angeführten Vorteile der gewählten Knotenpunktlösung, dem Interesse an einer Verkehrsberuhigung der Raistingener Straße in Pähl und einer wirksamen Entlastung der Pähler Ortsdurchfahrt für zumutbar.

Etwaige wirtschaftliche Einbußen der Geschäftsleute in Pähl bilden keine in den Schutz eines Gewerbebetriebes einzubeziehende Rechtsposition. Durch den Bau der Ortsumfahrung wird der Durchgangsverkehr von den Geschäften im Ortskern von Pähl abgezogen. Grundsätzlich steht Anliegern einer Straße aber kein Anspruch darauf zu, dass der Verkehr auf dieser Straße erhalten bleibt. Ebenso wenig bildet der unveränderte Fortbestand eines bestimmten Verkehrs eine in den Schutz eines Gewerbebetriebes einzubeziehende Rechtsposition. Die Lage an einer stark benutzten Straße, die dem Geschäftsbetrieb Kundschaft zuführt, ist lediglich ein

zufälliger Vorteil der in den Eigentumsschutz des Art. 14 GG nicht einbezogen werden kann und daher in der Abwägung gegenüber dem Interesse an der Verkehrsentslastung des Ortskerns von Pähl zurücktreten muss.

3.3.3.3 Nachgeordnetes Wegenetz

Zur Aufnahme des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Geh- und Radverkehrs wird im Bereich der Ortsumfahrung Pähl westlich der neuen Trasse ein straßenbegleitender öffentlicher Feld- und Waldweg erstellt. Dieser beginnt in Fortführung des im Norden bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges und endet bei der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße nach Wielenbach in die St 2056 neu/WM 9 alt südlich des Kinschbaches. Der öffentliche Feld- und Waldweg erhält zwei Anbindungen an die St 2056 neu; die erste ca. 110 m nördlich der Einmündung St 2056 alt/WM 9 neu und die zweite direkt gegenüber der Einmündung WM 9 alt/Gemeindestraße. Die westlichen öffentlichen Feld- und Waldwege werden an diesen öffentlichen Feld- und Waldweg angebunden.

Der landwirtschaftliche Verkehr aus Pähl (Raistingener Straße) wird kurz vor der Umfahrung nach Süden umgelenkt und nördlich des Weidachbaches an die Umfahrung angebunden. Er bildet zusammen mit der WM 9 einen Rechtsversatz für den Wirtschaftsverkehr.

Die übrigen ostseitig bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwege enden an der Ostseite der neuen Straße ohne Anschluss.

Alle übrigen Feld- und Waldwege werden zur Aufrechterhaltung der Erschließung soweit erforderlich den neuen Gegebenheiten angepasst bzw. aufgelassen.

3.3.3.3.1 Durchschneidung von Feldwegen im Trassenbereich von Bau-km 1 + 200 bis Bau-km 2 + 100

Die Kanzlei Labbé & Partner kritisiert die vorgesehene Vernetzung der landwirtschaftlichen Flächen östlich und westlich der geplanten Ortsumfahrung im Trassenbereich von Bau-km 1 + 200 bis Bau-km 2 + 100. Es sei problematisch, dass die überwiegende Anzahl der östlich der Trasse bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwege künftig an der Ostseite der neuen Ortsumfahrung ohne Anschlussmöglichkeit enden. Letzteres gelte insbesondere für die in ost-westlicher Richtung verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldwege bei Bau-km 1 + 200, 1 + 600, 1 + 800 und 2 + 100. Das Entstehen derartig vieler abgeschnittener Wege (Sackgassen) wird abgelehnt. Um die mit der Planung verbundenen Bewirtschaftungsschwernisse zu verringern, beantragt sie eine Änderung der Planung in diesem Bereich. Zum Erhalt des bereits vorhandenen Wegenetzes sollten auf Höhe der zuvor geschilderten ostseitigen öffentlichen Feld- und Waldwege Überquerungsmöglichkeiten der Trasse vorgesehen werden. Insbesondere gelte dies für den vorhandenen öffentlichen Feld- und Waldweg bei Bau-km 1+600, der etwa in der Mitte der Planfeststellungsstrasse liegt.

Die geforderten zusätzlichen Überquerungsmöglichkeiten auf Höhe der durch die Planung unterbrochenen ostseitigen öffentlichen Feld- und Waldwege lehnen wir ab.

Wie oben dargestellt, ist auf der Westseite der St 2056 neu ein straßenbegleitender öffentlicher Feld- und Waldweg vom Baubeginn im Norden von Pähl bis zum Anschluss an die Gemeindestraße nach Wielenbach im Süden mit zwei Anschlüssen an die St 2056 neu vorgesehen, um den landwirtschaftlichen Verkehr abwickeln zu können. Alle Felder um Pähl sind über das bestehende und das zusätzlich neu geplante Wegenetz erreichbar. Ein Wenden auf dem eigenen/bewirtschafteten Flurstück halten wir für zumutbar. Andere Gründe für die Nutzung der Wege bestehen nicht, die Anzahl der entstehenden Sackgassen ist daher nicht von entscheidender Bedeutung.

Die St 2056 Umfahrung Pähl dient dem überörtlichen Verkehr und ist anbaufrei. Einmündungen von Wirtschaftswegen sollen daher möglichst vermieden werden. Der straßenbegleitende öffentliche Feld- und Waldweg auf der Straßenwestseite ist mit je

einer Einmündung in Norden (Bau-km 0+120) und im Süden (Bau-km 1+800) (zusätzlicher Anschluss in der Mitte über die Kreisstraße WM 9 bei Bau-km 0+900) an die St 2056 neu angeschlossen. Dadurch ist der Grundsatz der Anbaufreiheit im Interesse der Landwirtschaft ohnehin schon erheblich aufgeweicht. An drei weiteren Stellen (Bau-km 0+040, Bau-km 1+100 und Bau-km 2+600) sind außerdem Zufahrtsmöglichkeiten von den östlich der Trasse gelegenen öffentlichen Feld- und Waldwegen. Diese drei Stellen sind u. E. ausreichend. Etwaige geringfügige Umwegfahrten (max. 500 m) für Landwirte, die von den östlich der St 2056 neu gelegenen Wirtschaftswegen auf die Westseite gelangen möchten, halten wir für zumutbar. Weitere Kreuzungen mit Wirtschaftswegen würden die Verkehrssicherheit stark beeinträchtigen.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird unserer Ansicht nach durch eine ausreichende Anzahl von Kreuzungen und Ersatzwegen angepasst, um den landwirtschaftlichen Verkehr bedarfsgerecht abwickeln zu können.

3.3.3.3.2 Ostseitiger Bewirtschaftungsweg bei Bau-km 2 + 200 bis Bau-km 2 + 600

Die Kanzlei Labbé & Partner beantragt zusätzlich zum vorgesehenen westseitigen Bewirtschaftungsweg (BWV-Nr. 1.1.6) die Errichtung eines weiteren Parallelwegs von Bau-km 2 + 300 bis Bau-km 2 + 600 entlang der Ostseite der Planfeststellungstrasse. Dieser sei zur besseren Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen östlich der geplanten Ortsumfahrung und südlich des Kinschbachs erforderlich. Ansonsten müsste auf Höhe des Bau-km 2+300 (neuer Kreuzungsbereich) zunächst auf die Trasse in südliche Richtung aufgefahren werden, um diese dann in Höhe des Bau-km 2+600 in östliche Richtung wieder zu verlassen. Dies führe zu unzumutbaren Umwegen, Bewirtschaftungsnachteilen und Gefahren beim Ein- und Ausbiegen.

Einen weiteren Wirtschaftsweg auf der Ostseite der geplante St 2056 Umfahrung Pähl im Bereich der Kinschbachquerung lehnen wir ab. Ein Anspruch auf die Erstellung eines weiteren Anwandweges besteht nicht. Auch bei der vorgesehenen Lösung ohne zusätzlichen Weg können die landwirtschaftlichen Flächen über die Anschlussstelle Süd und die zukünftige St 2056 ebenso erreicht werden, wie über bestehende Wirtschaftswegen etwas weiter östlich der zukünftigen Staatsstraße. Die Benutzung der Staatsstraße durch den landwirtschaftlichen Verkehr ist daher auch ohne zusätzlichen Parallelweg nicht zwingend erforderlich, die Umwege bei Meidung der neuen Staatsstraße halten wir für zumutbar.

Der Kinschbach und seine Begleitvegetation sind zudem Bestandteil des FFH-Gebiets DE 8033-371 „Moränenlandschaft zwischen Ammersee und Starnberger See“ (Teilfläche 8033-371.05). Die beidseitigen, galerieartigen Restbestände bachbegleitender Erlen-Eschen-Auwälder sind als prioritärer Lebensraumtyp 91E0* nach Anhang I der FFH-RL anzusehen. Eingriffe in diesen Lebensraumtyp unterliegen äußerst strengen Anforderungen. Zudem würde eine weitere Verbreitung des Wellstahldurchlasses die Durchgängigkeit des Gewässers für die Anhang II der FFH-RL erfasste Groppe (*Cottus gobio*), die in den Erhaltungszielen des Schutzgebiets aufgeführt ist, weiter verringern. Die bisherige FFH-Verträglichkeitsprüfung in den Unterlagen 12.6.1T und 12.6.2T, die zum Ergebnis einer noch unerheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets kommt, müsste im Falle einer Verbreitung des Durchlasses und zusätzlicher Grundinanspruchnahme am Kinschbach grundlegend überarbeitet werden. Dabei ist nicht von vorneherein auszuschließen, dass durch den zusätzlichen Eingriff durch den Bau eines ostseitigen Wirtschaftswegs die Gebietsbeeinträchtigung u. U. als erheblich angesehen werden könnte.

Da aber ohnehin kein Anspruch auf die Errichtung dieses Wegs besteht, ist der vermeidbare Eingriff in Umwelt und Natur am Kinschbach zu unterlassen und von der Errichtung des zweiten Anwandweges in diesem sensiblen Bereich abzusehen.

3.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

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

Der Bau St 2056 Umfahrung Pähl entlastet die Anwohner in Pähl 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.

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung (s.o. C.3.2.2).

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak im Prognosejahr 2020 eine Verkehrsmenge von 11.200 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 6 % annimmt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die vom Vorhabensträger angenommene Erhöhung der Verkehrsstärke um 15 % ist nachvollziehbar. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Es genügt den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen, den Lärmschutz auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung und nicht auf Spitzenbelastungen auszulegen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

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

3.3.4.1.4 Ergebnis

Eine Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder einer wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau.

Eine wesentliche Änderung liegt dagegen vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A)

oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Bei der Umfahrung von Pähl handelt es sich um einen Straßenneubau.

Für das Anwesen Raistingener Straße 13, das am nächsten zur geplanten Umfahrung gelegen ist, wurde eine schalltechnische Berechnung gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) durchgeführt (siehe Unterlage 11). Dabei wurden bei den Berechnungen der Beurteilungspegel für die geplante Umfahrung Pähl die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens des Ing.-Büros Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak für das Prognosejahr 2020 als Grundlage verwendet. Am untersuchten Anwesen liegt demnach der Schallpegel bei 53,4 dB(A) tags und 43,0 dB(A) nachts. Wir verweisen insoweit auf die Unterlagen zur schalltechnischen Berechnung (Unterlagen 11.1 und 11.2). Die in der 16. BImSchV angegebenen Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts werden damit deutlich unterschritten. Dieses Ergebnis hat das Bayerische Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme bestätigt. Es sind daher wegen des Neubaus der Ortsumfahrung von Pähl keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Da die schalltechnische Berechnung die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelags voraussetzt, haben wir dessen Verwendung in diesem Beschluss unter A.3. angeordnet

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten, sind in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsmenge nicht zu erwarten.

3.3.4.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 11.200 Kfz/24 h belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht

zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich. Aus den in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerten kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 11.200 Kfz/24 h und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen. Insbesondere können die nach Art. 13d Abs. 2 BayNatSchG erforderlichen Erlaubnisse für Eingriffe in Biotope bzw. Befreiungen nach Art. 49 Abs. 1 BayNatSchG für Eingriffe in Flächen innerhalb des Geltungsbereiches einer Landschaftsschutzgebietsverordnung aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls und wegen der naturschutzfachlichen Ausgleichbarkeit der Eingriffe erteilt werden.

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

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einflussbereich des Straßenbauvorhabens liegt das gemeldete FFH-Gebiet DE 8033-371 „Moränenlandschaft zwischen Ammersee und Starnberger See“. Die unter C 2 durchgeführte Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG auf der Grundlage der Unterlagen 12.5, 12.6.1 und 12.6.2 sowie 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.

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.

3.3.5.3 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für den Bau der St 2056 Ortsumfahrung Pähl im Ergebnis nicht als rechtliches Hindernis.

3.3.5.3.1 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, im Weiteren als n.F. bezeichnet) 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 Unterlagen 12.1 bis 12.4) 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 St2056 Ortsumfahrung Pähl 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.

3.3.5.3.2 Prüfmethodik

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 12.7 der festgestellten Planunterlagen) enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders, bzw. streng geschützten Arten. Für jede nachgewiesene streng geschützte 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 sowie Auswirkungen auf den Wasser- und Grundwasserhaushalt. Der Prüfung hinsichtlich der potentiellen Betroffenheiten der Verbotstatbestände liegt eine individuenbezogene Betrachtungsweise zugrunde. Dabei werden die vorgesehenen Schutz-, Vermeidung- und Minimierungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gem. § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG n.F. berücksichtigt.

3.3.5.3.3 Vermeidungsmaßnahmen

Wesentliche Minimierungs- und Schutzmaßnahmen, insbesondere zur Senkung der Zerschneidungs- und Trenneffekte und zur Senkung des Kollisionsrisikos sowie zur Vermeidung baubedingter Tötungen sind:

- Vermeidungsmaßnahme V1: Sicherung der Wasserqualität und der ökologischen Durchgängigkeit des Kinschbaches während der Bauphase
- Vermeidungsmaßnahme V2: Sicherung und Verbesserung der Wandermöglichkeiten entlang des Kinschbaches
- Vermeidungsmaßnahme V3: Unattraktive Gestaltung und Pflege der Straßennebenflächen für jagende Greifvögel
- Vermeidungsmaßnahme V4: Weitgehender Verzicht auf Gehölzpflanzungen auf Straßennebenflächen im Bereich des Offenlandlebensraumes
- Vermeidungsmaßnahme V5: Schutz von Grundwasser und Oberflächengewässern vor Stoffeinträgen während der Bauphase
- Vermeidungsmaßnahme V6: Schutz angrenzender Flächen und Strukturen in der Bauphase
- Vermeidungsmaßnahme V7: Steuerung der Zeiten für Rodung und Baufeldräumung
- Vermeidungsmaßnahme V8: Etablierung extensiv genutzten Grünlandes als günstige Nahrungsfläche für Greifvögel und Fledermäuse der Offenlandlebensräume
- Vermeidungsmaßnahme V9: Überflughilfe für Fledermäuse an der Querung des Weidachbachs
- Vermeidungsmaßnahme V10: Größtmögliche Brückenöffnung über den Weidachbach
- Vermeidungsmaßnahme V11: Technische Ausformung der Rückhaltebecken.

Bzgl. der Einzelheiten zu Gestaltung und Funktion der einzelnen Vermeidungsmaßnahmen verweisen wir auf Unterlage 12.4 Kap. 3.1).

3.3.5.3.4 Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität - CEF-Maßnahmen

Die Erfüllung des Verbotstatbestands des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG aufgrund der Inanspruchnahme und Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten von zwei Brutpaaren des Schwarzkehlchens und von drei Brutpaaren des Braunkehlchens kann nur mit Hilfe der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF 1 (Maßnahme zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität - CEF-Maßnahme) vermieden werden. Die Bruthabitate werden durch die neue Straßentrasse zerschnitten und somit für diese Vogelarten für die Brut und Aufzucht nicht mehr nutzbar. Um diese Beeinträchtigung zu kompensieren, werden vor Beginn der Baumaßnahme Ausweichhabitate für das Schwarz- und Braunkehlchen geschaffen.

Ziel der Maßnahme CEF 1 ist die Entwicklung extensiver, falls möglich extensiv beweideter Flächen - die auch derzeit den für diese Arten einzig als Bruthabitat nutzbaren Lebensraum in der grünlandbewirtschafteten Aue bilden - mit vertikal stark gliederten Vegetationsstrukturen. Zum Erhalt des lokalen Vorkommens des Schwarz- und Braunkehlchens wird nordwestlich des vorhandenen Bruthabitats eine ca. 3,76 ha große Ausweichfläche geschaffen. Die ackerbaulich genutzte Fläche wird in Grünland umgewandelt und nach einer Vegetationsperiode zusammen mit den anderen Grünlandflächen extensiv beweidet oder es wird auf der Fläche eine sehr kleinteilige, abschnittsweise Turnusmahd vorgenommen. Die erste Mahd kann hierbei bis Ende April erfolgen, die zweite und weitere Mahd erst wieder ab Anfang

bis Mitte Juli. Es erfolgt auf den gesamten Flächen eine Nutzungsextensivierung durch den Verzicht auf Düngung. Auf den Einsatz von Pestiziden wird ebenfalls verzichtet. Zur strukturellen Anreicherung der Flächen werden zudem magere Hochstaudenfluren angelegt und Einzelbüsche gepflanzt.

3.3.5.3.5 Ergebnis

Insgesamt kommt die Untersuchung in Unterlage 12.7 der festgestellten Planunterlagen dabei zu dem Ergebnis, dass durch den Bau und Betrieb der St 2056 Umfahrung Pähl unter Berücksichtigung der Minimierungs-, Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen keine Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 4 und 5 BNatSchG erfüllt werden. Bzgl. der Prüfung der Verbotstatbestände für die einzelnen Arten verweisen wir auf die Aussagen der Unterlage 12.4. Diese ist als Grundlage für die Prüfung des speziellen Artenschutzrechts nach §§ 42 ff. BNatSchG geeignet. Dies hat auch die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern in ihren Stellungnahmen vom 20.01.2009 bestätigt. Signifikante betriebsbedingte Tötungen von Individuen der Arten des Anhangs IV der FFH-RL und europäischer Vogelarten über Einzelexemplare hinaus sind ebenfalls nicht zu erwarten.

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

3.3.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.4.1 Eingriffsregelung

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

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

Gemäß Art. 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. Werden als Folge eines Eingriffs Biotop zerstört, die für dort wild lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist.

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

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

3.3.5.4.2 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. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot.

Zum einen sind verschiedene Schutzmaßnahmen wie die Anlage von Baustraßen, die Nichteinrichtung von Lagerflächen und Zufahrten auf Biotopflächen, dem FFH-Gebiet sowie in schützenswerten Gehölzbeständen und im Nahbereich der Gräben vorgesehen. In den zentralen Bereichen des Offenlandlebensraumes erfolgen diese nur in Absprache mit der Umweltbaubegleitung.

Als Minimierungsmaßnahme V 1 ist vorgesehen, den Kinschbach während der Bauarbeiten umzuleiten und das Fließgewässer an sich mit Hilfe von Spundwänden o. ä. trocken zulegen. Dadurch kann die Gefahr einer Verschmutzung des Gewässers mit Schad-, Betriebsstoffen oder Einträge von Uferböschungen (z. B. Oberbodeneintrag) weitgehend vermieden werden. Durch das Umgehungsgerinne wird die Durchgängigkeit während der Bauzeit insbesondere für empfindliche Fischarten gewährleistet. Die Umleitung des Baches erfolgt südlich des Gewässers, um empfindliche Auwaldbereiche zu schonen. Wanderhindernisse wie Sohlschwellen im Umgehungsgerinne werden nicht errichtet. Weiter wird die Bauphase am Kinschbach in die Sommermonate verlegt, um rheophilen Fischarten das Wandern im Frühjahr zu ermöglichen. Des Weiteren wird in der Minimierungsmaßnahme V 2 zur Minimierung der Beeinträchtigung des Kinschbaches und der Kinschbachaue an der Kinschbachquerung bei Bau-km 2+500 das vorhandene Durchlassbauwerk durch einen neuen und breiteren Wellstahlrohrdurchlass mit LW 8,0 m, LH 3,0 m ersetzt. Die Gewässersohle innerhalb des Durchlasses wird als strukturreiches Bachbett mit natürlichem Substrat modelliert. Zusätzlich werden trockene Uferstreifen innerhalb des Durchlasses angelegt.

Ferner sind verschiedene Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 8) geplant. Die neu entstehenden Straßennebenflächen werden durch standortgerechte Gehölzpflanzungen und Ansaaten sowie Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen landschaftsgerecht gestaltet. Ziel dieser Maßnahmen ist die Einbindung der technischen Anlagen in die Landschaft und gleichzeitig die Anreicherung des von der Baumaßnahme betroffenen Raumes mit prägenden Strukturen, extensiv genutzten Flächen und mageren Standorten. Zum anderen sollen Verkehrsraum und Knotenpunkte kenntlich gemacht und der Verkehr optisch geführt werden. Die Gestaltung orientiert sich an den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege (RAS-LP 2). Die durch die Baumaßnahmen angeschnittenen Waldflächen am Kinschbach werden durch gezielte Anlage von strukturreichen Waldmänteln und -säumen stabilisiert und funktional aufgewertet. Die für den Arbeitsstreifen beeinträchtigten Auwaldrandbestände werden durch Initialpflanzungen von vor Ort gewonnenen Weiden-Stecklingen und dem Zulassen einer natürlichen Sukzession wieder hergestellt.

Wir verweisen insofern auch auf die in Unterlagen 12.1 (Maßnahmenblätter) und 12.3/12.4 detailliert erläuterten Vermeidungs- (V 1 – V 13) und Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 8).

3.3.5.4.3 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Flächeninanspruchnahme des Bauvorhabens beträgt einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen 15,61 ha, davon 15,15 ha neu in Anspruch genommene Flächen und führt zu quantitativen als auch qualitativen Verlusten an Lebensräumen, insbesondere durch Eingriffe in offene Grünlandlebensräume. Es werden insgesamt 3,26 ha Fläche neu versiegelt, 0,47 ha bestehende Straßenfläche werden entsiegelt.

Die ökologischen Wirkungen von Straßenbaumaßnahmen sind vielgestaltig. Nach ihren Ursachen lassen sich drei wesentliche Gruppen unterscheiden:

- anlagebedingte Projektwirkungen, d. h. Wirkungen die vom Baukörper der Straße sowie seiner Nebenanlagen hervorgerufen werden,
- baubedingte Projektwirkungen, d. h. Wirkungen die mit der Baudurchführung verbunden sind
- sowie betriebsbedingte Projektwirkungen, d. h. Wirkungen die durch den Straßenverkehr und die Unterhaltung der Straße einschließlich der Nebenanlagen verursacht werden.

Die Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben resultieren aus der Versiegelung und Überbauung von Flächen für die baulichen Anlagen selbst und aus vorübergehender Inanspruchnahme für Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Baustraßen und Lagerflächen sowie aus anlage- und betriebsbedingten Zerschneidungswirkungen und betriebs- oder baubedingten Stoffeinträgen und Störungen. Im Folgenden werden die zu erwartenden Beeinträchtigungen, nach Konfliktypen gegliedert, beschrieben.

Die Eingriffe in die Arten- und Biotopausstattung durch das Bauvorhaben erfolgen im Wesentlichen in Lebensräumen von lokaler bis regionaler naturschutzfachlicher Bedeutung. Betroffen sind dabei v. a. offene, landwirtschaftlich genutzte Grünlandstandorte mit Resten naturnaher Feuchtvegetation und an diese Offenlandschaft angepassten Tierartvorkommen. Im Bereich des Kinschbaches und seiner begleitenden Weichholzaue wird kleinflächig in Lebensräume von überregionaler Bedeutung eingegriffen.

Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges entstehen zum einen durch die Verschiebung der St 2056 und Schaffung einer weiteren Trennlinie zwischen Ammer und Lebensräumen in der Moränenlandschaft. Teile der Ammerniederung werden dadurch funktional weitgehend vom Flusslauf und den daran anschließenden Kernflächen des großflächigen Lebensraumkomplexes abgeschnitten. Dabei wird der störungsfreie Raum östlich der Ammer verringert. Abgeschnitten werden vom Lieferbiotop Ammer Lebensräume von lokaler bis regionaler Bedeutung. Betroffen sind dabei v. a. bodengebunden oder bodennah wandernde Arten wie Insekten, Amphibien und Kleinsäuger. Durch die Grabendurchlässe sind in geringen Umfang Austauschbeziehungen möglich (z. B. am Burgleitenbach/Weidachbach), größere Wanderbewegungen werden jedoch parallel zum Neubau umgeleitet. An der Kinschbachquerung kommt es zu keiner funktionalen Änderung von Austauschbeziehungen. Zwar wird das Bauwerk aufgrund des begleitenden Wirtschaftsweges verbreitert, dafür wird die lichte Weite des Bauwerks deutlich vergrößert und zusätzlich bislang fehlende trockene Uferstreifen mit durch den Durchlass geführt.

Beeinträchtigungen der Naturgüter Boden, Wasser, Klima und Luft erfolgen in erster Linie durch die Versiegelung von Nutzflächen und Kleinstrukturen. In Bereichen mit weitgehend unbeeinflusstem Bodenaufbau spielt dabei auch die Überbauung bzw.

die Veränderung von Grundflächen eine gewisse Rolle. Durch die Trassenführung in Dammlage, rechtwinklig zur Fließrichtung der Kaltluft, kommt es zu sehr eng begrenzten Veränderungen des Lokalklimas. Ferner werden, in ebenfalls eng begrenztem Raum, Grund- und Oberflächengewässer durch Drainierung und Entwässerung der Straße verändert. Des Weiteren ergibt sich eine mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Flächen.

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie der Erholungseignung entstehen durch die aufgrund der Boden- und Grundwasserverhältnisse notwendige Errichtung des Straßenkörpers in Dammlage. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch gering, da die Straßenoberkante wegen des nach Westen abfallenden Geländes deutlich unter dem Niveau von Pähl liegt. Die Überführung der WM 9 (alt) in Richtung Raisting über die Ortsumgebung wird im Gelände ebenfalls nicht massiv wahrgenommen.

Wie in den Unterlagen 12.1/T und 12.2/T detailliert dargestellt ist, verbleiben zusammenfassend insbesondere folgende unmittelbare und mittelbare straßenbedingte Beeinträchtigungen bzw. der Verlust von Flächen, die sich auf den Ausgleichsbedarf je nach Empfindlichkeit der Biotoptypen auswirken:

- K V (K1 - K 9): Neuversiegelung durch die Trasse und Nebenanlagen auf 3,26 ha
- K 1: Versiegelung von landwirtschaftlichen Nutzflächen und Kleinstrukturen außerhalb von Lebensräumen, Überbauung von landwirtschaftlichen Nutzflächen und Kleinstrukturen außerhalb von Lebensräumen
- K 2: Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope außerhalb von Lebensräumen
- K 3: Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Zäsur der offenen, weitläufigen Landschaft durch das lineare Bauwerk und Verlärmung von siedlungsnahen Erholungsflächen
- K 4: Lebensraum für Offenlandarten: Beeinträchtigung wertgebender Tierarten durch Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung ihres Lebensraums
- K 5: Lebensraum Auwaldkomplex am Kinschbach: Beeinträchtigung wertgebender Tierarten durch Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung ihres Lebensraums
- K 6: Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Verbreiterung der Öffnung des ansonsten geschlossenen Auwaldgürtels am Kinschbach.

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

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima

und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen der bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Danach ist für den Bau der Straße und der dadurch verursachten Folgen eine naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche in einer Größe von 10,17 ha erforderlich.

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.

Das Ausgleichskonzept orientiert sich an den räumlichen und fachlichen Zielsetzungen der verschiedenen übergeordneten Planungsvorgaben wie dem Landesentwicklungsprogramm (LEP), dem Regionalplan der Region 17 Oberland, dem Landschaftsplan der Gemeinde Pähl, dem Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Weilheim-Schongau (ABSP) und der Konfliktsituation durch die Baumaßnahme und dem zur Kompensation des Eingriffes erforderlichen Ausgleichsbedarf.

Im Wesentlichen zielt es auf einen weitgehenden Erhalt der weiträumig offenen, durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten Landschaft mit wenigen markanten Einzelstrukturen. Zudem soll insbesondere die Kinschbachaue als überregional bedeutsame Vernetzungsachse gefördert werden. Hieraus ergeben sich folgende fachliche Zielsetzungen:

- Weitgehender Erhalt der offenen landwirtschaftlich geprägten Landschaft; insbesondere auch als Lebensraum für Arten des Offenlandes
- optische Trennung von Straße und Wirtschaftsweg / Rad- und Fußweg durch Pflanzung von Einzelbäumen
- optische Kennzeichnung von Kreuzungspunkten durch punktuelle Pflanzung von kleinen Feldgehölzen und Einzelbäumen
- Erhalt bzw. Förderung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Gräben und begradigter Bachläufe
- Belassen der ursprünglichen Profile umgestalteter Gräben und Bachläufe (altarmähnliche Strukturen) und Förderung von feuchten Hochstaudenfluren / Schilfflächen angrenzend an die Gräben
- Landschaftsgerechte Begrünung der neu entstandenen Böschungen und der Sickermulden sowie der entsiegelten Fahrbahnflächen bzw. Rückführung dieser in eine landwirtschaftliche Nutzung
- Förderung landschaftstypischer Mangelhabitate durch Anlage wechselfeuchter Mulden und magerer Straßenebenenflächen
- Optimierung der Kinschbachaue mit Auwäldern, Sukzessionsflächen und wechselfeuchten Mulden als überregional bedeutsame Vernetzungsachse
- Wiederherstellung von strukturreichen Bereichen am Kinschbach.

Folgende Maßnahmen sind dabei mit einer naturschutzfachlich anrechenbaren Fläche von 10,32 ha vorgesehen:

- A 1: Anlage von feuchten Hochstaudenfluren und Schilfbeständen durch Schaffung feuchter Standorte und entsprechender Pflege, Pflanzung von standortheimischen Einzelbäumen (Verwendung autochthoner Gehölze) und Nährstoffentzug von Grünlandflächen durch dreischürige Mahd mit Schnittgutabfuhr in den ersten Jahren, anschließend einschürige Pflege, Verzicht auf Düngung (1,14 ha, anrechenbare Fläche 1,00 ha)

- A 2: Anlage von feuchten Mulden als Überschwemmungsflächen mit Ansaat einer speziellen Grünlandmischung, Zulassen einer natürlichen Sukzession (insbesondere Auwald) und Umwandlung der angrenzenden Ackerflächen in extensiv genutztes Grünland, Nährstoffentzug durch dreischürige Mahd mit Schnittgutabfuhr in den ersten Jahren, anschließend einschürige Mahd, Verzicht auf Düngung (0,35 ha, anrechenbare Fläche 0,34 ha)
- A 3 = V 8 = CEF 1: Extensive Nutzung der Grünlandflächen, möglichst durch extensive Beweidung und ggf. herbstliche Nachmahd. Alternativ durch kleinteilige, abschnittsweise Turnusmahd, Entwicklung von vertikal stark gegliederten Vegetationsstrukturen. Nutzungsextensivierung durch Verzicht auf Düngung, Verzicht auf Pestizideinsatz. Umwandlung der Ackerfläche in extensiv genutztes Grünland, Nährstoffentzug durch zwei- bis dreischürige Mahd mit Schnittgutabfuhr im ersten Jahr, erste Mahd nicht vor Anfang Juli, anschließend ebenfalls extensive Nutzung (Beweidung oder Turnusmahd) der Fläche Entwicklung magerer Hochstaudenfluren zur Strukturanreicherung zwischen den Flurstücken. Abschnittsweise Turnusmahd alle zwei Jahre und Verzicht auf Düngung und Pestizideinsatz. Pflanzung von standortheimischen Einzelbüschen. Die Maßnahmen auf der Fläche müssen gem. Auflage A.3.3.3 so rechtzeitig vor Baubeginn erfolgen, dass die extensiven Flächen dem Braun- und Schwarzkehlchen als Ausweichhabitat dienen können (anrechenbare Fläche 3,76 ha).
- A 4: Extensive Nutzung der Streuwiesen durch einmalige Mahd ab 1. September mit Schnittgutabfuhr. Verzicht auf Düngung und Pestizideinsatz (anrechenbare Fläche 2,31 ha).
- A 5: Ordnungsgemäße Pflege der Mähwiese auf Schwemmlandboden durch 1. Mahd ab 15. Juni und 2. bzw. 3. Mahd (soweit erforderlich) bis Ende Oktober (2,76 ha).

Die Maßnahme A1 schafft einen Ausgleich für Eingriffe in straßennahe Biotop, Grabensysteme, den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen und die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Die Maßnahme A2 schafft einen Ausgleich für Eingriffe in die Biotopflächen insbesondere in die Auwaldbereiche und die Fließgewässerlebensräume des Kinschbaches. Der Verlust von Gehölzflächen wird über die natürliche Sukzession kompensiert. Darüber hinaus stellt dies einen Ausgleich für Eingriffe in das Landschaftsbild am Kinschbach dar.

Die Maßnahme A3 gleicht die Eingriffe und Beeinträchtigungen in die Lebensräume von Arten des Offenlandes aus. Die Fläche wird durch Sicherungs- und Entwicklungsmaßnahmen als Lebensraumkomplex für Offenlandarten langfristig erhalten und nutzbar. Die Maßnahme ist gem. Auflage A.3.3.3 so rechtzeitig vor Baudurchführung der Straße durchzuführen, dass die Fläche als Ausweichhabitat für die Offenlandarten dienen kann. Darüber hinaus wird durch Schaffung einer ganzjährig günstigen Nahrungsfläche für Greifvögel und Fledermäuse des Offen- bzw. Halboffenlandes, insbesondere für die im Raum seltenen Milanarten und die Breitflügel- sowie die Fransenfledermaus eine „Ablenkfläche“ erstellt, die Lockeffekte in den kollisionsgefährdeten Straßenraum vermindert.

Die Maßnahmen A4 und A5 gleichen ebenfalls Eingriffe und Beeinträchtigungen in die Lebensräume von Arten des Offenlandes aus. Sie befinden sich außerhalb des Plangebiets, aber im selben Naturraum und im räumlich funktionalen Zusammenhang zu den beeinträchtigten Lebensräumen. Es handelt sich bei diesen Flächen um Vorratsflächen, die bereits seit einigen Jahren im Auftrag des Staatlichen Bauamtes gepflegt werden.

Die Ausgleichsfläche A4 besteht aus den Flurstücken 932, 934 und der nördlichen Teilfläche des Flurstücks 936 in der Gemarkung Dießen. Es handelt sich um

mehrere Einzelflächen im gleichen Grünlandkomplex. Die südliche Teilfläche der Flurnummer 936 ist bereits Ausgleichsfläche für eine andere Baumaßnahme.

Die Ausgleichsfläche A5 ist eine Teilfläche des Flurstücks 2034 in der Gemarkung Raisting. Die restliche nicht benötigte Fläche bleibt als Vorratsfläche zum Ausgleich für zukünftige Eingriffe.

Die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung sowie der Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima durch die Ortsumfahrung in einem Gebiet von überwiegend regionaler, in Teilbereichen auch von überregionaler (Kinschbach) naturschutzfachlicher Bedeutung können damit innerhalb des Planungsgebietes in engem räumlichem und funktionalem Zusammenhang zum Eingriff durch die hier festgesetzten Ausgleichsflächen und entsprechenden landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen werden. In dem naturschutzfachlich wertvollsten Bereich im Planungsgebiet, dem FFH-Gebiet am Kinschbach, wird der Bau unter größter Berücksichtigung von Minimierungsmaßnahmen bestandsorientiert durchgeführt und der bestehende Straßenverlauf aufgegriffen. Hier wird der Eingriff auf eine Fläche von 147 m² begrenzt. Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen (Baufeld etc.) beträgt 333 m². Eine Beeinträchtigung der Durchgängigkeit durch das neue Durchlassbauwerk oder während der Bauphase wird durch entsprechende Minimierungsmaßnahmen ebenfalls vermieden.

Beeinträchtigungen von Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss werden durch Gestaltungs-(G-)maßnahmen auf den Straßenbegleitflächen und den Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt minimiert und ausgeglichen. Das Landschaftsbild wird dadurch wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Die Erholungseignung wird durch die Anlage eines Radweges optimiert.

Die in diesem Beschluss festgestellten Ausgleichsmaßnahmen sind im Einzelnen in der Unterlage 12.3/T/12.4/T Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen dargestellt sowie in den Maßnahmenblättern der Unterlage 12.1/T detailliert erläutert.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 14.1/T, 14.2/T) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen, wie z. B. die Verlegung einer Ausgleichsfläche auf eine naturschutzfachlich gleichwertige Fläche, im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen. Die Ausgleichsflächen sind sinnvoller und fachgerechter Bestandteil des notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichskonzeptes, das in der konkreten Ausgestaltung erforderlich ist, um den Eingriff der Straßenbaumaßnahme in Natur und Landschaft auszugleichen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.3 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Ersatzmaßnahmen nach Art. 6a Abs. 1 Satz 1 3. Alt. BayNatSchG sind nicht notwendig.

3.3.5.5 Einwendung zur Thematik Umwelt und Natur

3.3.5.5.1 Dammlage der Trasse zwischen Bau-km 0+000 und 0+850

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald und die Einwenderin 1003 kritisieren die gravierende und irreversible Zerstörung des Landschaftsbildes im Ammertal durch die sehr weiträumige Umfahrung als auch die sehr hohe Dammlage.

Die Dammlage zwischen Bau-km 0+000 und 0+850 sieht auch die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern in ihrer Stellungnahme vom 20.01.2009 kritisch. Die in Dammlage verlaufende Straße führe in einer weithin einsehbaren Lage zu einer technischen Überprägung der Landschaft und stellt damit einen nachhaltigen Eingriff in das Landschaftsbild dar. Gemäß Art. 6a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG seien eingriffsvermeidende Maßnahmen unter Berücksichtigung geltender bau- und sicherheitstechnischer Erfordernisse strikt anzuwenden.

Im Rahmen einer Besprechung am 16.10.2008 zwischen dem Staatlichen Bauamt Weilheim und der Höheren Naturschutzbehörde wurde mögliche Senkung der Straßengradiente erörtert und einvernehmlich festgestellt, dass eine Absenkung der Geh- und Radwegunterführung (Bauwerk 2 bei Bau-km 0+700) auf die Höhe der Oberkante des vorgesehenen Durchlasses DN 600 (Bau-km 0+682) möglich wäre. Das Ausmaß der dadurch erreichten Absenkung, sowie die Frage, ob darüber hinaus noch eine Gradientenabsenkung möglich sei, blieb allerdings strittig.

Der Forderung der Höheren Naturschutzbehörde nach einer Minimierung der Dammhöhe unter Berücksichtigung geltender bau- und sicherheitstechnischer Erfordernisse, insbesondere der Parameter für die Linienführung gemäß RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995) sind wir in Auflage A.3.3.4 soweit wie möglich nachgekommen. Die Höhenlage der Trasse bestimmt sich durch gegebene Zwangspunkte wie den hohen Grundwasserstand, den geologischen Aufbau des Untergrundes, die Höhenlage der Raistingener Straße, des Weidachbachs und des Bauwerks BW 2 sowie den Vorgaben für die Linienführung in Lage und Höhe gemäß RAS-L. Ein Abweichen von den Vorgaben der RAS-L ist aus Gründen der Verkehrssicherheit der neuen Straße nicht geboten.

Das Staatliche Bauamt Weilheim hat eine größtmögliche Absenkung der Gradienten unter Beachtung der Vorgaben RAS-L zugesagt, falls sich das Bauwerk BW 2 im Rahmen der Bauausführungsplanung aufgrund günstiger Randbedingungen zusätzlich absenken lässt. Für eine weitere Gradientenabsenkung erforderliche Details zum Grundwasserstand und zum geologischen Aufbau des Untergrunds wird das staatliche Bauamt Weilheim durch ein im Zuge der Baureifplanung zu erstellenden Gutachten klären.

3.3.5.5.2 Bestandserfassung und die Beschreibung der Beeinträchtigung

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald meint, dass Bestand und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, wie auch der Erholungsfunktion unzureichend beschrieben seien. Sollten die entsprechenden Abwägungen auf Basis dieser Unterlagen erfolgen, seien Fehlentscheidungen unvermeidbar. Diese pauschale Kritik weisen wir zurück. In den Umweltunterlagen (Unterlage 12.1/T bis 12.7), insbesondere im LBP wurden alle Schutzgüter entsprechend den rechtlichen Vorgaben abgearbeitet und ausreichend berücksichtigt. Die Bestandserfassung und die Beschreibung der Beeinträchtigung haben auch die untere und die höhere Naturschutzbehörde in ihren Stellungnahmen im Verfahren nicht kritisiert.

3.3.5.5.3 Ausgleichsfläche A 1

Der Bund Naturschutz rügt, dass die vorgesehene Ausgleichsfläche A 1 unmittelbar an der geplanten Umgehungsstraße liege. Eine optimale Entwicklung dieser Ausgleichsfläche werde durch die verschiedenen unvermeidbaren Störeinflüsse der

Straße nicht möglich sein. Anstelle der Ausgleichsfläche A 1 sollten deshalb geeignete, straßenfernere Flächen beschafft werden.

Diese Kritik weisen wir zurück. Die Ausgleichsflächen sind entsprechend der auszugleichenden Funktionen konzipiert. Die Maßnahme A1 schafft einen Ausgleich für Eingriffe mit vergleichsweise geringer Eingriffsschwere, nämlich u.a. in straßennahe Biotop. Die Flächen innerhalb des Beeinträchtigungsbandes wurden mit einem Faktor von 0,5 angerechnet, außerhalb der mittelbaren Beeinträchtigung der Straße mit einem Faktor von 1,0. Das Ausgleichsflächenkonzept wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Weilheim-Schongau abgestimmt und von dieser gebilligt.

3.3.5.5.4 Beeinträchtigung des Weißstorchs

Der Verein zum Schutz der Bergwelt befürchtet eine erhebliche Entwertung von Nahrungshabitaten des Weißstorchs durch Überbauung und Schaffung eines Störkorridors. Der von den Störchen besonders bevorzugte Bereich der Pähler Wiesen werde in seiner Osthälfte ziemlich genau in der Mitte durchschnitten. Im südlichen Ammerseebecken bestünde eine in dieser Form in Südbayern einzigartige Ansiedlung des Weißstorchs. In den Jahren 2005 bis 2006 hätten bereits zwei Paare dieser Vogelart in der westlich benachbarten Gemeinde Raisting gebrütet. Seit dem Jahr 2002 würden sich darüber hinaus etliche „Übersommerer“ im südlichen Ammerseebecken aufhalten. Im Gebiet zwischen Pähl, Wielenbach und Fischen im Osten sowie Raisting im Westen befänden sich mehrere 100 ha umfassende zusammenhängende Wiesenlandschaft, die als Nahrungsraum für Großvogelarten eine hohe Bedeutung besitzen. Neben dem Weißstorch gelte dies auch in den letzten fünf Jahren in hohem Maße für den Silberreiher sowie für den Schwarz- und Rotmilan, allesamt Vogelarten des Anhangs 1 der V-RL. Während der Silberreiher deutlich die ebenen Wiesen westlich der Ammer und östlich von Raisting bevorzuge, besäßen die Pähler Wiesen westlich dieser Ortschaft im Bereich der bereits sanft ansteigenden östlichen Randflanke des Ammerseebeckens eine hohe Bedeutung als Nahrungshabitat für den Weißstorch. In den Jahren 2002 und 2005 hielten sich dort regelmäßig über 15 bis 20, zeitweise annähernd 40 übersommernde Störche auf. Es handele sich im südlichen Ammerbecken somit um eine in den letzten fünf Jahren ansonsten in Südbayern nicht anzutreffende und mithin einmalige Konzentration. Der Sicherung der Nahrungshabitate des Weißstorchs, ein im Art. 13d Abs. 3 BayNatSchG formuliertes Anliegen des staatlichen Naturschutzes in Bayern, würde mit einem Straßenbau in der vorliegenden Form zuwidergehandelt.

Diese Bedenken teilen wir nicht. Die im Bereich der Umfahrung Pähl gelegenen Flächen stehen weder in direktem Zusammenhang mit Nist- oder Brutplätzen des Weißstorchs, noch sind sie ein besonders bedeutsames Rast- oder Überwinterungshabitat. Sie besitzen keine besondere Qualität für die Art, die auch auf vergleichbaren Offenlandstandorten im Raum, etwa in den Raistingener Wiesen oder auf den Grünlandflächen bei Dießen auf dem Durchzug angetroffen werden kann. Für durchziehende Weißstörche besteht daher die Möglichkeit, den vorhabensbedingten Belastungen kleinräumig auszuweichen. Die im LBP (Unterlage 12.1/T) dargelegten Minimierungsmaßnahmen führen dazu, dass bestehende Zerschneidungseffekte funktionaler Beziehungen entlang der Trasse nicht verstärkt werden. Die Ausgleichsmaßnahmen A 3 – A 5 schaffen Lebensräume, die auch als Nahrungshabitat des Weißstorchs dienen können. Der Weißstorch als kulturfolgende Art reagiert auch nicht besonders empfindlich auf Störungen durch Straßengeräusche, so dass er die Flächen beiderseits der Umfahrung weiterhin nutzen kann. Die besondere artenschutzrechtliche Prüfung (C.3.3.5.3.5) hat ergeben, dass Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG für den Weißstorch nicht erfüllt werden, besondere konfliktvermeidende Maßnahmen sind für die Art daher nicht erforderlich.

3.3.6 Gewässerschutz

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Es nimmt ausreichend Rücksicht (§ 4 Abs. 1 Satz 2 WHG) auf wasserwirtschaftliche Interessen. Mit einem Versiegen oder einer wesentlichen Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen oder erheblichen Auswirkungen auf die Nutzbarkeit von Grundstücken ist nicht zu rechnen. Das öffentliche Wasserrecht vermittelt über §§ 4 und 8 WHG und Art. 18 BayWG lediglich Rücksichtnahmepflichten, weil das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießt (§§ 1 a Abs. 4; 2 Abs. 2 WHG). Auch erlaubnisfreie Benutzungen (§ 33 WHG) vermitteln kein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge oder Güte.

Von Bau-km 2 + 610 bis Bau-km 2 + 681 tangiert die St 2056 neu am südöstlichen Rand die Schutzzone II eines rechtlich festgesetzten Trinkwasserschutzgebiets im Gleichlauf mit der WM 9 alt. Dabei handelt es sich um ein Vorbehaltsgebiet, in dem zur Zeit keine Trinkwasserförderung erfolgt. Die bestehende Spitzrinne mit Bordstein am Ausbaustreckenende der WM 9 alt wird ca. 70 m nach Westen verlängert. Das Straßenwasser wird in den Straßensinkkasten mit Anschluss an den bestehenden Regenwasserkanal eingeleitet (siehe auch Pkt. 4.5). Der Regenwasserkanal führt zu einem im Zuge der Umgehung Wielenbach WM 9 errichteten Regenklärbecken.

3.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das anfallende Oberflächenwasser nahezu entlang der gesamten Trasse über die Bankette abzuleiten. Lediglich im Bereich von Bau-km 2 + 610 bis Bau-km 2 + 681, in dem die St 2056 neu im Gleichlauf mit der WM 9 alt die Schutzzone II des Wassergewinnungsgebietes tangiert, wird am tiefen Straßenrand ein durch eine Spitzrinne abgesetzter Hochbord vorgesehen. Das anfallende Wasser entlang des Hochbords wird in den bestehenden Straßensinkkasten am Ende der Baustrecke eingeleitet und in ein im Zuge der Umgehung Wielenbach WM 9 errichtetes Regenklärbecken entwässert.

In den Dammbereichen wird das Oberflächenwasser breitflächig über die Böschungen abgeleitet. Entsprechend den topographischen Verhältnissen wird es entweder im angrenzenden Gelände unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten obersten Bodenschicht breit- und oberflächig versickert oder in eine Dammfußmulde eingeleitet. Zur größtmöglichen Vorreinigung des Straßenwassers werden die Dammfußmulden mit geringem Längsgefälle ausgeführt. Der Überlauf der Mulden mündet in die bestehenden Entwässerungsgräben, die die St 2056 neu queren. Diese werden mit Durchlässen unterführt.

Zur schadlosen Ableitung und Vorreinigung des Straßenoberflächenwassers wird bei Bau-km 1+000 das Regenrückhaltebecken RRB 1 und bei Bau-km 1+300 das Regenrückhaltebecken RRB 2 erstellt. Das Becken RRB 1 entwässert in den Weidachbach, das Becken RRB 2 in einen Entwässerungsgraben auf Fl.Nr. 1256 der Gemarkung Pähl.

Diese Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummern 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung

der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A.4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Weilheim – Schongau hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Weilheim vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies schon in § 5 WHG gesetzlich geregelt ist. Eine Bauabnahme nach Abschluss der Baumaßnahmen gemäß Art. 69 Abs. 1 BayWG ist vom Vorhabensträger nicht zu fordern, weil nach Art. 69 Abs. 2 Satz 2 BayWG die Bauüberleitung von einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes ausgeübt wird. Die vom Wasserwirtschaftsamt vorgeschlagene Befristung der gehobenen Erlaubnis bis zum 31.12.2029 haben wir nicht ausgesprochen. Die Genehmigung der Umfahrung von Pähl ist nicht bis Ende 2029 befristet, so dass nach einem Auslaufen der gehobenen Erlaubnis eine ungenehmigte Nutzung durch den Straßenbaulastträger erfolgen würde, die nur durch ein erneutes Wasserrechtsverfahren behoben werden könnte. Bei einem unveränderten Straßenzustand im Jahr 2029 wäre das vermeidbarer bürokratischer Aufwand und etwaige künftige erlaubnispflichtige Änderungen der Straßenentwässerung müssen ohnehin mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt und wasserrechtlich genehmigt werden.

3.3.6.3 Grundwasser, Anpassung des Drainagesystems

Die Kanzlei Labbé & Partner befürchtet, dass durch die Trasse möglicherweise auf das Grundwasser negativ eingewirkt werde. Insoweit beantragen sie die Einholung eines hydrogeologischen Gutachtens zur Klärung dieser Frage. Nachteilige Wirkungen müssten durch Auflagen verhindert werden.

Es ist im Zuge von Straßenbauvorhaben nie ganz auszuschließen, dass Geländeeinschnitte zu Veränderungen der Grundwasserverhältnisse führen, mit der Folge, dass Nachbargrundstücken möglicherweise weniger Grundwasser zufließt, der Grundwasserhorizont absinkt, Hausbrunnen spürbar beeinträchtigt werden usw. Straßendämme hingegen können zu Aufstau o.ä. führen. Das Staatliche Bauamt Weilheim wird für die Ausführungsplanung das vorhandene geologische Gutachten erweitern lassen und die Trasse entsprechend den Vorgaben des Gutachters optimieren. Mögliche Einwirkungen auf das Grundwasser werden damit weitgehend minimiert. Eines weiteren Gutachtens bedarf es unserer Ansicht nach nicht.

Das erweiterte hydrogeologische Gutachten muss anders als von der Kanzlei Labbé & Partner im Erörterungstermin gefordert, nicht schon vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorliegen. Die bestehenden Unterlagen halten wir für zusammen mit den Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamts Weilheim, das diesbezüglich keine Bedenken gegen die Planung geäußert hat, für ausreichend. Die Zusagen des Staatlichen Bauamts Weilheim im Erörterungstermin und die Auflagen A 3.1.6 und A 3.5.4 stellen sicher, dass das Drainagesystem in Abstimmung mit dem Wasser- und Bodenverband Ammermoos VI im Zuge der Baureifplanung auf der Basis der alten Drainagepläne und des dann erweiterten hydrogeologischen Gutachtens angepasst wird. Damit ist ein ausreichender Schutz vor nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser gewährleistet.

3.3.6.4 Entwässerung, Durchlässe und Kulturgräben

Den in der Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbands Ammermoos VI vom 11.01.2007 erhobenen generellen Forderungen zur Verlegung der Kulturgräben sind wir mit den Auflagen unter A.3.2.2 weitgehend nachgekommen.

In seiner Stellungnahme vom 11.01.2007 im Zuge der Erstausslegung der Planunterlagen hat der Wasser- und Bodenverband generell gefordert, sämtliche Durchlässe mit mind. 50%igem Zuschlag zum derzeitigen Bestand auszuführen. Die gehäuften Hochwasservorkommen in der Region hätten zur Folge, dass die landwirtschaftlichen Flächen, die Drainagenanlagen und die landwirtschaftlichen Kulturgräben im Stande sein müssen, reichlich Wasser aufzunehmen und abzuführen. In Hochwassersituationen wären größere Durchlässe ein wichtiger Bestandteil für ein funktionelles Entwässerungssystem.

Soweit die Vergrößerung der Durchlässe nicht im Zuge der 1. Tektur berücksichtigt wurde, lehnen wir eine generelle Vergrößerung ab. Diese hätte zur Folge, dass es grabenabwärts, an alten, kleineren Rohrdurchlässen zu Rückstauungen und ggf. Überflutungen kommen kann. Ein funktionelles Entwässerungssystem im Hochwasserfall kann durch größere Durchlässe im Straßenkörper allein nicht geschaffen werden. Diese wären nur dann sinnvoll, wenn grabenabwärts die vorhandenen Durchlässe ebenfalls vergrößert werden würden.

Nach wie vor kritisiert der Wasser- und Bodenverband eine Vielzahl von Detaillösungen, insbesondere fordert er eine größere Dimensionierung von einigen Durchlässen.

So wird gerügt, dass der bestehende Durchlass (BWV-Nr. 2.2.5), der den öFW (BWV-Nr. 1.2.25) bei Bau-km 1+186 kreuzt, unverändert mit DN 400 erhalten bleiben soll. Das geplante Regenrückhaltebecken RRB 2 solle an den Graben auf Fl.Nr. 1256 der Gemarkung Pähl angeschlossen werden. Laut vorliegender Planung könne die max. Einleitungsmenge des Wassers in dieses Becken 36,5 l/s betragen. Der bestehende Durchlass sei daher mit einem Durchmesser mit mindestens DN 1000 zu ersetzen.

Wir halten den bestehenden Durchlass für ausreichend. Das Staatliche Bauamt Weilheim hat die Leistungsfähigkeit der Rohrleitungen (bei Vollfüllung) nach dem Prandtl-Colebrook Verfahren bemessen. Demnach ist ein Betonrohr mit DN 400 bei einem Gefälle von 0,1% in der Lage 66 l/s abzuleiten. Mit größerem Gefälle steigt die Leistungsfähigkeit weiter an und ist daher für die maximale Einleitungsmenge ausreichend.

Nicht ausreichend ist nach Ansicht des Wasser- und Bodenverbands der Durchlass bei Bau-km 1+730 mit einem Durchmesser DN 500 (BWV-Nr. 2.2.8). Mit der Straßenplanung werde zusätzlich Oberflächenwasser der neuen St 2056 eingeleitet. Auch das Oberflächenwasser des ehemaligen Hühnerstallgebäudes sowie von deren Zufahrtstrasse werde in diesen Graben eingeleitet. Der Wasser- und Bodenverband fordert daher eine Erhöhung der Durchlassbemessung um 50% für diesen Graben. Hier sei auch die geplante 90° Kurve direkt vor dem Durchlass problematisch. Es könne zu Ausspülungen der Grabenböschung sowie Verstopfungen des Durchlasses durch Schlamm und Unrat kommen.

Wir halten den vorgesehenen Durchlass für ausreichend. Aus den angrenzenden Flächen kommen ca. 150 l/s in den Graben. Aus der Einzugsfläche A5 (Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) ca. 80 l/s. Bei 0,5% Neigung, kann ein Durchlass DN 500 268 l/s ableiten. Da die Neigung eher bei 1% liegt, erhöht sich die Leistungsfähigkeit noch einmal. Die 90° Kurve ist nicht zu vermeiden. Durchlässe sollen sowohl aus Stabilitätsgründen als auch aus Gründen des Naturschutzes (die Rohrlängen sollen möglichst kurz gehalten werden) möglichst rechtwinklig unterqueren. Der Graben bei Bau-km 1+730 knickt bereits heute im Bestand um 90° nach Westen ab. Um die Rohrlänge zu verringern wurde der Graben geringfügig nach Norden verlegt. Der 90° Bogen bleibt bestehen. Vor und hinter dem Durchlass

kommt es nochmals zu geringfügigen Richtungsänderungen. Größere Ausspülungen sind nicht zu erwarten, das Staatliche Bauamt Weilheim sagt aber zu, die Grabensohle mit Rassengitter- oder Wasserbausteinen an den durch Erosion gefährdeten Punkten zu sichern, falls dies erforderlich ist.

Weiterhin kritisiert der Wasser- und Bodenverband die Größe des Durchlasses bei Bau-km 2+050 (BWV-Nr. 2.2.10). Der vorgesehene Durchmesser DN 1000 sei nicht ausreichend, erforderlich sei ein Durchmesser DN 1500.

Die geforderte Vergrößerung halten wir nicht für erforderlich. Der derzeit an dieser Stelle befindliche Durchlass DN 1000 (der unter BWV-Nr. 2.2.11 beseitigt wird) ist ausreichend. Es besteht daher keine Veranlassung den neuen Durchlass zu vergrößern. Eine Vergrößerung hätte zudem zur Folge, dass in den Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 1.2.31) eine Kuppe gebaut werden müsste, die neue Grundbetroffenheiten verursachen würde.

3.3.6.5 Einleitungsgebühren

Zudem fordert der Wasser- und Bodenverband Ammermoos VI die Festlegung einer angemessenen Einleitungsgebühr. Der Grund und Boden, welcher für die neue St 2056 benötigt wird, gehe von den jetzigen Grundstückseigentümern auf den neuen Eigentümer (Freistaat Bayern) über. Die Beitragspflicht der jetzigen Grundstückseigentümer gehe somit auf den Freistaat Bayern über.

Regelungen über Einleitungsgebühren sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie richten sich nach den für den Wasser- und Bodenverband Ammermoos VI geltenden Rechtsvorschriften des Wasserverbandsrechts bzw. nach den für diesen Verband geltenden satzungsrechtlichen Bestimmungen und sind außerhalb des Verfahrens unter Beteiligung des WWA Weilheim festzulegen.

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 15,61 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

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

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht zu erwarten.

3.3.8 Forstwirtschaft / Wald

Die beeinträchtigten Waldflächen im Planungsgebiet sind laut Waldaktionsplan Wälder mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild. Es existieren keine Waldflächen die als Schutzwald nach Art. 10 BayWaldG ausgewiesen sind. Somit ist ein Ausgleich der beeinträchtigten Waldflächen nach BayWaldG nicht erforderlich.

Nach naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten wird jedoch der Eingriff in die am Kinschbach gelegenen Auwaldflächen ausgeglichen. Durch die geringfügige Verbreiterung der Fahrbahn, die Anlage eines parallel zur WM9 verlaufenden Radweges und dem Bau eines neuen Wellstahlrohrdurchlasses, werden hier Auwaldbereiche beansprucht. Der bestehende Straßenverlauf wird an der Querung Kinschbach/WM 9 aufgegriffen, dennoch wird hier eine Waldfläche von 0,01 ha von regionaler Bedeutung beeinträchtigt, die mit einem Ausgleichsfaktor von 1,0 ausgeglichen wird. Der Ausgleich nach BayNatSchG für Waldverluste erfolgt durch die zur Sukzession ausgewiesenen Standorte auf der Ausgleichsfläche A2 (0,07 ha), die sich mittel- bis langfristig in einen naturnahen Waldbestand entwickeln.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen (Baufeld etc.) beträgt 0,02 ha. Diese Auwaldrandbereiche werden durch Initialpflanzungen von vor Ort gewonnenen Weiden-Stecklingen und durch das Zulassen von Sukzession wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt. So können sich mittelfristig diese Flächen wieder zu einem Auwald bzw. Auwaldrandbestand entwickeln.

3.3.9 Denkmalschutz

Nach Auskunft des Landesamts für Denkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 12.01.2007 ist von der beantragten Planung ein bekanntes Bodendenkmal (8032/0063 Altstraße unbekannter Zeitstellung im Luftbild) unmittelbar betroffen und sieben weitere verschiedene Bodendenkmäler liegen im Nahbereich der Planung.

- 8033/0005 Gde. Pähl, Gem. Pähl. Reihengräberfriedhof des Frühmittelalters
- 8032/0067 Gde. Pähl, Gem. Pähl. Grabhügelgruppe der Hallstatt- und Frühlatènezeit
- 8032/0044 Gde. Pähl, Gem. Pähl. Altweg unbekannter Zeitstellung. Evtl. zu 8033/0129 gehörig.
- 8033/0129 Gde. Pähl, Gem. Pähl. Altweg unbekannter Zeitstellung
- 8032/0049 Gde. Pähl, Gem. Pähl. Altweg unbekannter Zeitstellung.
- 8132/0036 Gde. Pähl, Gem. Pähl. Straße unbekannter Zeitstellung: Evtl. zu 8032/0063 gehörig.
- 8032/0070 Gde. Pähl, Gem. Pähl. Altweg unbekannter Zeitstellung.

Das Vorhaben kann dennoch auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. oben C.2.2) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Insbesondere die Verwirklichung der mit der Planung verfolgten verkehrlichen und raumordnerischen Planungsziele ist für die Abwägung von erheblichem Gewicht. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Auf die Darstellungen zur Erforderlichkeit der Baumaßnahme wird verwiesen (C.3.2). Maßnahmen, wie eine weitere Minimierung des Ausbaustandards oder eine Verschiebung der Trasse, sind ebenfalls nicht möglich (C3.3.3) und würden auch nicht zu geringeren Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern führen.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch 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 (unter Ziff. A.3.6) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Ziff. A.3.6 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

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.3.1 und A.3.7.2. wird verwiesen.

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 13,3 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch eine 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.

Lärmschutzaufgaben sind unter C 2.4.4 behandelt.

3.4.1.2.1 Drainagen und Vernässungsschäden

Die Kanzlei Labbé & Partner weist darauf hin, dass durch den Trassenbau die bisherigen hydrogeologischen Verhältnisse verändert würden. Es müsse sichergestellt sein, dass vorhandene Drainagen und Entwässerungsgräben auch nach Durchführung der Baumaßnahme in ihrer Funktionsfähigkeit erhalten blieben. Auf jeden Fall sei für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen auch während der Bauzeit Sorge zu tragen.

Sie beantragt, im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens von einer Fachfirma ein entsprechendes Meliorationsprojekt ausarbeiten zu lassen, das verbindlicher Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses werden solle. Dieses Projekt müsse insbesondere folgenden Anforderungen genügen:

Sämtliche Drainagen müssten durchgehend funktionsfähig erhalten werden; es sei darauf zu achten, dass bei Anpassungsmaßnahmen die Drainagen nicht durch Wurzeln und Anpflanzungen in ihrer Funktion beeinträchtigt würden. Bodenmechanische Setzungsvorgänge seien ebenfalls zu berücksichtigen. Die Anpassung der Drainagen- und Entwässerungssysteme an die künftigen Gegebenheiten müsse vor der Durchführung der Trassenbauarbeiten erfolgen. Für sämtliche Änderungen an den vorhandenen Systemen sei sowohl seitens der durchführenden Baufirma als auch insbesondere des Straßenbaulastträgers eine Gewährleistung für die ununterbrochene Funktionsfähigkeit zu übernehmen.

Die Kanzlei Labbé & Partner beantragt weiterhin, den Vorhabensträger durch Auflage zu verpflichten, sämtliche Schäden durch Vernässungen zu ersetzen, sofern er nicht im Einzelfall nachweisen kann, dass diese Vernässungen nicht durch die Maßnahme verursacht wurden.

In einigen Bereichen, die von der geplanten Trasse durchschnitten werden, sei zu befürchten, dass durch die Trassierung die Oberflächenentwässerung nachhaltig gestört werde. Bis dato seien die anliegenden Flächen problemlos landwirtschaftlich nutzbar. Es müsse sichergestellt werden, dass nach Durchführung der Baumaßnahme die verbleibenden Grundstücksrestflächen nicht nachteilhaft verändert werden. Dies gelte sowohl für das bestehende Wasserdargebot als auch für eine schadlose Ableitung des Oberflächenwassers.

Die Kanzlei Labbé & Partner beantragt daher, eine Beweissicherung über den gegenwärtigen Zustand der im Umgriff und im Einflussbereich der vorgesehenen Baumaßnahme liegenden Flächen durchzuführen. Eine solche Beweissicherung sei erforderlich, um nachteilige Veränderungen der Flächen feststellen zu können.

Zudem beantragt sie, den Vorhabensträger mittels einer Auflage im Planfeststellungsbeschluss zu verpflichten, für Schäden, die an den nicht unmittelbar betroffenen verbleibenden Flächen auftreten, Entschädigungen zu leisten, sowie dem Vorhabensträger aufzugeben, die gesamte Entwässerungssituation nochmals in Abstimmung mit den landwirtschaftlichen Betrieben zu überprüfen und gegebenenfalls technische Nachbesserungen einzuplanen.

Soweit den Forderungen der Kanzlei Labbé & Partner (die teilweise auch vom Wasser- und Bodenverband Ammermoos VI erhoben wurden) nicht durch die Auflage A.3.5.4 stattgegeben wird, werden sie zurückgewiesen.

Insbesondere können die Drainagen nicht vor dem Bau der Straße angepasst werden, da sie beim Bau evtl. zerstört werden und dann nochmals erneuert werden müssten. Dadurch würden doppelte Kosten entstehen. Die Anpassung erfolgt im Zuge der Bauarbeiten. Während der Bauzeit kann keine Gewährleistung für ununterbrochene Funktionsfähigkeit gegeben werden. Mit kurzzeitigen Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit der bestehenden Drainagen während der Bauzeit muss gerechnet werden, diese sind zumutbar. Nach Abschluss der

Baumaßnahme muss das bestehende Drainagesystem wieder funktionstüchtig sein. Falls das genehmigte Drainagesystem nachweislich wegen der Baumaßnahme (Straßenkörper) beeinträchtigt sein sollte, sagt das Staatliche Bauamt Weilheim Nachbesserungsarbeiten im Bereich des Straßenkörpers zu.

Für die Planung des Straßendamms wurde bereits ein geologisches Gutachten erstellt. Für die Ausführungsplanung wird dieses Gutachten erweitert und entsprechend den Vorgaben des Gutachters gebaut. Erhebliche Vernässungen können damit vermieden werden. Die Planung ist zudem mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim abgestimmt. Von dieser Fachbehörde kamen keine Bedenken zu diesem Thema.

Zu den beantragten generellen Entschädigungspflichten können wir den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss nicht verpflichten. Etwaige Schadensregulierungen sind außerhalb der Planfeststellung privatrechtlich abzuwickeln.

Genauso wenig können wir den Vorhabensträger zur beantragten Beweissicherung über den gegenwärtigen Zustand der im Umgriff und im Einflussbereich der vorgesehenen Baumaßnahme liegenden Flächen verpflichten, da kein Rechtsanspruch Betroffener auf eine solche Beweissicherung besteht. Anders als bei vielen Straßenbaumaßnahmen im Nahbereich von Bebauung, wo eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten auch im Interesse des Vorhabensträgers liegt und daher oft zugesagt wird, ist eine Beweissicherung hier problematisch, da das bestehende Wasserdargebot abhängig von jährlichen Schwankungen (trockneres oder feuchteres Jahr) ist. Daher ist keine repräsentative Erhebung möglich; Veränderungen können zwar festgestellt werden, nicht aber deren Ursache.

3.4.1.2.2 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).

Aus diesem Grund können wir den Anträgen der Kanzlei Labbé & Partner nicht entsprechen, den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss durch Auflage zu verpflichten, auf Verlangen des jeweiligen Grundstückseigentümers solche unwirtschaftlichen Restflächen gegen Zahlung einer angemessenen Entschädigung zu erwerben, sowie Bewirtschaftungerschwernisse voll umfänglich zu entschädigen.

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 gegebenenfalls bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer.

3.4.1.2.3 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 Schutzaufgaben, 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.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zum Ausdruck gebracht, dass er geeignete Tauschflächen nicht verbindlich zusagen kann, sich aber bemüht, Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

3.4.1.2.4 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.

3.4.1.2.5 Nachteile durch Bepflanzung

Durch die Regelung in A.3.5.3 wird sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Die Straßenbepflanzung, insbesondere die Standorte von im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen höheren Bäumen (Unterlage 12.2), ist unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen.

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

3.4.1.2.6 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

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben werden. Der Gemeinde Pähl, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Gemeinde Pähl Einsicht nehmenden Einwendungsführern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

Die privaten Einwendungen wurden auch im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange mitbetrachtet. Auf diese Ausführungen wird vorab verwiesen. Im Folgenden werden nur noch die Einwender behandelt, zu denen darüber hinaus besondere Ausführungen erforderlich sind.

3.4.2.1 Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner

3.4.2.1.1 Einwender 1101 und 1121

Die Einwender sind Eigentümer mehrerer überplanter Grundstücke, die von Ihnen bisher im Vollerwerbsbetrieb bewirtschaftet werden. Aus der Fl.Nr. 1505 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 22.223 m² werden 5.190 m² dauerhaft und 3.450 m² vorübergehend, aus der Fl.Nr. 1527 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 10.843 m² werden 35 m² dauerhaft und 220 m² vorübergehend und aus der Fl.Nr. 1555 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 35.771 m² werden 680 m² dauerhaft und 860 m² vorübergehend benötigt.

Die Einwender kritisieren, dass insbesondere das Grundstück Fl.Nr. 1505 ungünstig durchschnitten werde.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 1505 kann nicht verzichtet werden, da es zum Bau der Trasse der St 2056 neu Umfahrung Pähl, zum Bau des Anschlusses an die Kreisstraße WM 9 (Raistinger Straße) sowie für den

straßenbegleitenden öffentlichen Feldweg BWV-Nr. 1.1.4 benötigt wird. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung ungünstiger Zerschneidungen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995) in diesem Bereich nicht möglich.

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Bezüglich der weiteren Einwendungen verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen insbesondere auf C.3.3.3.2.1 und C.3.4.1.1.

3.4.2.1.2 Einwender 1104

Der Einwender 1104 ist Eigentümer eines überplanten landwirtschaftlichen Grundstücks, das er selbst bewirtschaftet. Aus der Fl.Nr. 1192 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 47.270 m² werden 410 m² dauerhaft und 340 m² vorübergehend benötigt.

Die für die Umfahrung von Pähl dauerhaft benötigte östliche Teilfläche der Fl.Nr. 1192 reiche bis wenige Meter an den auf der Fl.Nr. 1192 vorhandenen Stadl heran. Dieser nach Osten hin offene Stadl, der erst im Jahre 1994 errichtet worden sei, verfüge noch über ein ca. 3 Meter tiefes Vordach an der östlichen Seite, das in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt worden sei. Der Bereich an der Ostseite des Stadls werde zum Rangieren und zum Abstellen diverser landwirtschaftlicher Gerätschaften benötigt. Dies wäre künftig nicht mehr bzw. nur noch in sehr eingeschränktem Maße möglich, da sich exakt in diesem Bereich die für die Maßnahme dauerhaft benötigten Teilflächen befänden.

Die Kanzlei Labbé & Partner beantragt daher für den Einwender 1104, den Vorhabenträger zu verpflichten, auf seine Kosten den Stadl auf Wunsch des Eigentümers nach Westen hin zu versetzen. Hilfsweise wird die Festsetzung einer angemessenen Entschädigung für den Wegfall der Nutzbarkeit des Stadls beantragt.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für die planfestgestellte Errichtung bzw. Anpassung der gerade im Interesse der Landwirtschaft geplanten öffentlichen Feldwege BWV-Nr. 1.1.8 T und 1.2.29 (Thaler Weg) erforderlich sind. Zur beantragten Versetzung des Stadels können wir den Vorhabensträger nicht verpflichten. Die Fläche des Stadels selber ist im Interesse des Eigentümers aus der dauerhaft oder vorübergehend beanspruchten Fläche ausgespart worden, der Stadel kann also an Ort und Stelle verbleiben. Die beantragte Versetzung wegen etwaiger Bewirtschaftungsschwernisse und des Wegfalls von Stellfläche ist damit eine Frage der Entschädigung. Diese sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Bezüglich der weiteren Einwendungen verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen insbesondere auf C.3.3.3.2.1, C.3.4.1.1 und C.3.4.1.2.2.

3.4.2.1.3 Einwender 1105

Die Einwender sind Eigentümer eines überplanten landwirtschaftlichen Grundstücks, das sie selbst bewirtschaften. Aus der Fl.Nr. 1192 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 25.720 m² werden 2.760 m² dauerhaft und 2.170 m² vorübergehend benötigt.

Die Einwender rügen, dass das Grundstück Fl.Nr. 1202, bei dem es sich um das größte landwirtschaftliche Grundstück der Einwender handelt, sehr ungünstig durchschnitten werde. Dies habe insbesondere längere und umständlichere Anfahrtswege für das westlich der geplanten Trasse verbleibende Restgrundstück

zur Folge. Dies führe zu Bewirtschaftungserschwernissen, da das Grundstück nicht mehr zusammenhängend bewirtschaftet werden könne.

Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann nicht verzichtet werden, da sie zum Bau der Trasse der St 2056 neu Umfahrung Pähl sowie für den straßenbegleitenden öffentlichen Feldweg BWV-Nr. 1.1.6 erforderlich ist. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung ungünstiger Zerschneidungen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995) in diesem Bereich nicht möglich.

Fragen der Entschädigung, auch für etwaige Bewirtschaftungserschwernisse sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Bezüglich der weiteren Einwendungen verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen insbesondere auf C.3.3.3.2.1 und C.3.4.1.1.

3.4.2.1.4 Einwender 1113 und 1114

Die Einwender sind Eigentümer dreier überplanter Grundstücke, die selbst bewirtschaftet werden. Aus der Fl.Nr. 1194 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 12.470 m² werden 3.800 m² dauerhaft und 1.790 m² vorübergehend, aus der Fl.Nr. 1004 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 10.531 m² werden 150 m² dauerhaft und 460 m² vorübergehend und aus der Fl.Nr. 651 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 18.664 m² werden 4.170 m² dauerhaft und 3.380 m² vorübergehend benötigt.

Die Einwender kritisieren, dass das Grundstück Fl.Nr. 1194 sehr ungünstig durchschnitten werde. Es verblieben östlich und westlich der geplanten Ortsumfahrung kleine Restflächen. Auch das Grundstück Fl.Nr. 651 werde sehr ungünstig durchschnitten. Insbesondere westlich der geplanten Ortsumfahrung verbleibe eine sehr kleine und kaum mehr wirtschaftlich zu bewirtschaftende Restfläche.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie zum Bau der Trasse der St 2056 neu Umfahrung Pähl, sowie zum Bau des südlichen Anschlusses der Ortsdurchfahrt von Pähl (Gemeindestraße BWV-Nr. 1.2.44 T) erforderlich sind. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung ungünstiger Zerschneidungen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995) in diesem Bereich nicht möglich.

Fragen der Entschädigung, wie auch der Übernahme von Restflächen (siehe C.3.4.1.2.2) sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Bezüglich der weiteren Einwendungen verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen insbesondere auf C.3.3.3.2.1 und C.3.4.1.1.

3.4.2.1.5 Einwender 1117

Der Einwender ist Eigentümer dreier überplanter Grundstücke, die er selbst bewirtschaftet. Aus der Fl.Nr. 1308 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 4.397 m² werden 110 m² dauerhaft und 320 m² vorübergehend, aus der Fl.Nr. 1309 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 971 m² werden 30 m² dauerhaft und 90 m² vorübergehend und aus der Fl.Nr. 1310 Gemarkung Pähl mit einer Gesamtfläche von 15.752 m² werden 7.300 m² dauerhaft und 2.400 m² vorübergehend benötigt.

Der Einwender rügt, dass insbesondere das Grundstück Fl.Nr. 1310 sehr ungünstig durchschnitten werde und westlich der geplanten Trasse eine sehr kleine unwirtschaftliche Restfläche verbleibe.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie zum Bau der Trasse der St 2056 neu Umfahrung Pähl, zum Bau des Anschlusses an die Kreisstraße WM 9 (Raistinger Straße) sowie des öffentlichen Feldwegs BWV-Nr. 1.1.6 benötigt wird. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung ungünstiger Zerschneidungen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995) in diesem Bereich nicht möglich.

Fragen der Entschädigung, wie auch der Übernahme von Restflächen (siehe C.3.4.1.2.2.) sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Bezüglich der weiteren Einwendungen verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen insbesondere auf C.3.3.3.2.1 und C.3.4.1.1.

3.4.2.1.6 Einwender 1120

Der Einwender, der die für die Trasse benötigten Flächen aus den Fl.Nrn 1258, 1260 und 1262 der Gemarkung Pähl bereits an den Vorhabensträger verkauft hat, beantragt eine sichere Querungsmöglichkeit über die Trasse der Umfahrung Pähl möglichst südlich der Fl.Nr. 1262 etwa bei Bau-km 1+600. Seine Rinder würden mehrmals jährlich auf die westlich der geplanten Trasse gelegenen Viehweiden (Fl.Nr. 1234, 1230 und 1222) in seinem Eigentum getrieben. Der Viehtrieb konnte bisher über das vorhandene Wegenetz im Bereich der künftigen Umgehungsstraße erfolgen. Aufgrund der Durchschneidung dieses Wegenetzes durch die geplante Umgehungsstraße sei dies künftig nicht mehr möglich. Die Trassenführung entwerte so seine verbleibenden Grundstücke, die zur Gänze als Weide nicht mehr nutzbar seien.

Die an die Fl.Nr. 1262 der Gemarkung Pähl (von der eine große Teilfläche beim Einwender verbleibt) nördlich und südlich angrenzenden öffentlichen Feldwege auf den Fl.Nrn 1245 und 1203 der Gemarkung Pähl, auf denen der Viehtrieb zu den westlich der Umfahrung Pähl gelegenen weiteren Weideflächen des Einwenders bisher möglich war, werden durch das Vorhaben abgeschnitten. Ein Anschluss der Wege ist lediglich an den Parallelweg auf der Westseite der St 2056 neu geplant (BWV-Nr. 1.2.25 und 1.2.27). Daher kann der Einwender für den gelegentlichen Viehtrieb zwischen den Weideflächen nur die Geh- und Radwegunterführung (Bauwerk 2) bei Bau-km 0+700 sowie den begleitende Wirtschaftsweg nutzen. Dies führt für ihn zu erheblichen Umwegen beim Viehtrieb über mehrere hundert Meter.

Eine Unterführung etwa für den öffentlichen Feldweg auf der Fl.Nr. 1203 bei Bau-km 1+600 lehnen wir ab. Bei einer einfachen Ausführung als Wellstahldurchlass mit einer lichten Höhe von nur 2 m und ohne Grundwasserwanne würden zwar nur Kosten von 70.000 € entstehen, die Bauwerkssohle läge aber ca. 1,3 m unter der Geländeoberkante. Es bestünde daher die Gefahr einer zeitweisen Überflutung, da der Grundwasserstand um bis zu 3 m schwankt. Aus diesem Grund könnte ein regelmäßig benutzbarer Viehdurchlass nur mit einem ca. 410.000 € massiven Durchlassbauwerk mit Grundwasserwanne und Pumpe ausgeführt werden, diese Mehrkosten halten wir für unverhältnismäßig.

Eine Erhöhung des Straßendamms zur Schaffung eines Viehdurchlasses oder eine Überführung kommt sowohl aus trassierungstechnischen Gründen als auch aufgrund des Schutzes des weiten Offenlandschaft nicht in Frage und würde zudem neue Grundbetroffenheiten schaffen.

Der Einwender kann auch nicht darauf vertrauen, dass die Verbindung zwischen seinen Weideflächen über öffentliche Feldwege dauerhaft unverändert bleibt. Nach Art. 17 Abs. 1 BayStrWG steht nicht einmal den Anliegern ein Anspruch darauf zu, dass eine Straße (dazu zählen auf öffentliche Feld- und Waldwege) nicht geändert oder eingezogen wird. Dies gilt erst recht für bloße Nutzer eines öffentlichen

Feldwegs. Der Betrieb ist durch die räumliche Trennung der verschiedenen Viehweiden insoweit von vornherein mit einem Manko behaftet. Er nutzt im Rahmen seines Betriebskonzepts öffentliche Wege zum Viehtrieb. Die unveränderte Aufrechterhaltung dieser rechtlich nicht abgesicherten Nutzungsmöglichkeiten besitzt keinen Grundrechtsschutz. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nur konkrete subjektive Rechtspositionen, die einem Rechtsträger bereits zustehen, nicht dagegen Chancen und Aussichten, auf deren Verwirklichung kein rechtlich gesicherter Anspruch besteht (vgl. BGH, Urt. v. 01.02.1982 III ZR 93/80 – juris, Rn. 28, st. Rspr.). Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet insbesondere nicht, jede sich bietende Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums auszunutzen. Das alles gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff wie hier unzweifelhaft gegeben ist (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urt. v. 24.05.1996, 4 A 39/95 – juris, Rn. 20 m. w. N). Bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück muss der Eigentümer damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Das Gesetz räumt ihm hiergegen einen Vertrauensschutz nicht ein (vgl. BVerwG, aaO, Rn. 21).

Der Einwender hat die nicht vom Vorhaben betroffenen Flächen aus den Fl.Nrn 1258, 1260 und 1262 der Gemarkung Pähl inzwischen an seine Tochter abgetreten, die selbst keine Einwendungen erhoben hat. Eine Beweidung dieser Flächen ist nach den Angaben der jetzigen Grundstückseigentümerin ab dem Frühjahr 2009 nicht mehr vorgesehen, so dass sich auch die Querungsproblematik nicht mehr stellt. Die jetzige Grundstückseigentümerin hat mit Schreiben vom 30.03.2009 gegenüber dem Staatlichen Bauamt Weilheim die vom Einwender 1120 erhobenen Einwendungen zurückgenommen.

Fragen der Entschädigung, wie auch der Bereitstellung von Ersatzflächen (siehe C.3.4.1.2.3) sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Bezüglich der weiteren Einwendungen – insbesondere auch der Querungsmöglichkeit für landwirtschaftliche Maschinen - verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen insbesondere auf C.3.3.3.2.1 und C.3.4.1.1.

3.4.2.2 Einwender ohne Rechtsanwalt

3.4.2.2.1 Einwenderin 1000

Die nicht von Grundabtretungen betroffene Einwenderin kritisiert die Zerschneidung der Landschaft und die Beeinträchtigung der Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Weitere Aspekte seien die Naturgüter Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Benachbarungs- und Immissionswirkung.

Sie befürchtet auch, dass Radfahrer und Spaziergänger den geplanten Geh- und Radweg entlang der mit Abgasen und Lärm belasteten Umgehungsstraße nicht annehmen würden, da es in unmittelbarer Nähe einen wunderschönen, naturnahen "grünen Weg" am Ammerdamm entlang gebe, wo erholungssuchende, naturliebende Menschen die Natur genießen könnten.

Es sei anzunehmen, dass den Geschäftsleuten in Pähl (z. B. Edeka, Apotheke, Gasthäuser) wirtschaftliche Einbußen entstehen, wenn sie nur noch mit Umwegen angefahren werden könnten.

Zudem kritisiert sie, dass der Wert ihres Anwesens durch den Bau der Straße gemindert werde.

Die erhobenen Einwendungen weisen wir zurück. Bzgl. der Eingriffe in Natur und Landschaft verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.3.5.4.1. Sämtliche

Eingriffe können entsprechend den einschlägigen Vorschriften der Naturschutzgesetze minimiert oder ausgeglichen werden.

Der Parallelweg auf der Westseite der geplanten Umfahrung Pähl dient vor allem der landwirtschaftlichen Erschließung. Für Fußgänger und Radfahrer bietet er eine sichere Anbindung von Pähl an die umliegenden Gemeinden, seine Attraktivität und Erholungseignung ist zweitrangig.

Zu den wirtschaftlichen Einbußen der Geschäftsleute in Pähl verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.3.3.2.2. Die Einwenderin gehört offenbar selbst nicht zum Kreis dieser Geschäftsleute, die keinerlei derartige Einwendungen im Verfahren vorgebracht haben. Eine Berührung eigener Interessen ist insoweit nicht erkennbar.

Etwas Wertminderungen des Anwesens der Einwenderin in der Moosstraße 4 sind entschädigungslos hinzunehmen. Das Anwesen liegt ca. 500 m von der geplanten Trasse entfernt. Aus der Unterlage 11.1 ergibt sich, dass die Lärmgrenzwerte für ein Wohngebiet von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts am Anwesen der Einwenderin bei weitem unterschritten werden, da sie bereits am höchstens 200 m von der Trasse entfernten Anwesen Raistingeringer Straße 13 deutlich eingehalten werden.

3.4.2.2.2 Einwender 1002

Der Einwender kritisiert, dass sein Grundstück, Fl.Nr. 649 der Gemarkung Pähl, ist nach Planung zur 1. Tektur von der Südseite her nicht mehr erreichbar sei. Der Stadel (mit land- und forstwirtschaftlichem Inventar) auf dem Grundstück befindet sich jetzt am Kreuzungspunkt der Umgehungsstraße und der südlichen Ortsanbindung. Aufgrund des vorgesehenen Höhenunterschieds zwischen der Straßentrasse und seinem Grundstück von ca. 1,5 m sei eine Zufahrt von der Straße nicht mehr möglich. Er benötige eine direkte und ungehinderte Zufahrt von der Südseite aus zu diesem Stadel - eine Zufahrt über die Wiese sei keine Alternative. Als mögliche Abhilfe fordert der Einwender die Verlegung der südlichen Ortsanbindung um einige Meter nach Süden, so dass eine vernünftige Zufahrt im Bereich des Stadels geschaffen werden könne.

Eine Verlegung des südlichen Anschlusses der Ortsdurchfahrt von Pähl (Gemeindestraße BWV-Nr. 1.2.44 T) nach Süden halten wir nicht für erforderlich. Eine Verlegung der gesamten Anschlussstelle nach Süden würde zu einem höheren Grundbedarf für die Anbindung an die bestehende Straße zur „Hühnerfarm“ bei anderen Grundstücken führen und neue Betroffenheiten auslösen, die durch die derzeit vorgesehene Lösung vermeidbar sind.

Das Staatliche Bauamt Weilheim sagt zu, die Erschließung des Grundstücks Fl.Nr. 649 der Gemarkung Pähl, gleichwertig wiederherzustellen, sofern sich vorhabensbedingt eine Änderung gegenüber der bestehenden Erschließungssituation ergibt. Ein Anspruch auf eine bestimmte Art der Erschließung besteht allerdings nicht.

Etwas Beeinträchtigungen der Nutzung des bestehenden Stadels, z.B. beim Rangieren an der Südseite, sind Fragen der Entschädigung. Diese sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Das Staatliche Bauamt Weilheim hat mit Schreiben von 28.04.2009 unter Vorlage eines vom Einwender unterschriebenen Vermerks mitgeteilt, dass im Zuge eines Ortstermins am 21.04.2009 mit dem Einwender 1002 eine Einigung bezüglich der Zufahrt erzielt werden konnte, so dass die Einwendung insoweit erledigt ist.

3.4.2.2.3 Einwenderin 1005

Die Einwenderin wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihres landwirtschaftlichen Grundstücks Fl.Nr. 1281 der Gemarkung Pähl. Aus dem Grundstück mit einer

Gesamtfläche von 20.940 m² werden 4.370 m² dauerhaft und 1460 m² vorübergehend benötigt.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie zum Bau der Trasse der St 2056 neu Umfahrung Pähl und des öffentlichen Feldwegs BWV-Nr. 1.1.6 benötigt werden. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995) in diesem Bereich nicht möglich.

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau der St 2056 Ortsumfahrung von Pähl von Str.-km 29,440 (St 2056) bis Str.-km 9,470 (WM 9) 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.

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

Hinweis:

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

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

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung.oberbayern.bayern.de abgerufen werden.

München, 18. Mai 2009
Regierung von Oberbayern

Matthias Steck
Regierungsrat