

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2078-10



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**St 2078 Ausbau östlich Pang
Abschnitt 660, Station 0,135 bis Abschnitt 680, Station 0,975**

München, 20. Oktober 2010

Inhaltsverzeichnis

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	I
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	III
<u>A. Entscheidung</u>	1
1. Feststellung des Plans	1
2. Festgestellte Planunterlagen	1
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	2
3.2 Bauausführung	3
3.4 Verkehrslärmschutz	3
3.5 Landwirtschaft	4
3.6 Denkmalschutz	4
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	5
4.1 Gegenstand / Zweck	5
4.2 Plan	5
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	5
4.3.1 Betrieb und Unterhaltung	6
4.3.2 Anzeigepflichten	6
5. Straßenrechtliche Verfügungen	6
6. Entscheidungen über Einwendungen	7
7. Kostenentscheidung	7
<u>B. Sachverhalt</u>	8
1. Beschreibung des Vorhabens	8
2. Vorgängige Planungsstufen	9
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	9
<u>C. Entscheidungsgründe</u>	11
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	11
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	11
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	12

2. Materieell-rechtliche Würdigung	12
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	12
2.2 Planrechtfertigung / Planungsziel	12
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	14
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	14
2.3.2 Planungsvarianten	15
2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	20
2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz	23
2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege	31
2.3.6 Gewässerschutz	39
2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	40
2.3.8 Versorgungsleitungen	41
2.4 Private Einwendungen	41
2.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	41
2.4.2 Einzelne Einwander	45
2.5 Gesamtergebnis	53
2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	53
3. Kostenentscheidung	54
Rechtsbehelfsbelehrung	54
Hinweis zur Auslegung des Plans	54

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
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
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
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
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
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
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2078-10

Vollzug des BayStrWG;

St 2078 Ausbau östlich Pang

Abschnitt 660, Station 0,135 bis Abschnitt 680, Station 0,975

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der Staatsstraße St 2078 östlich von Pang von Abschnitt 660, Station 0,135 bis Abschnitt 680, Station 0,975 mit den sich aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	-
2		Übersichtskarte	1:25.000
3		Übersichtslageplan	1:5.000
6	1, 2	Straßenquerschnitt	1:50
7.1	1, 2	Lageplan	1:1.000
7.2		Bauwerksverzeichnis	-
8	1, 2	Höhenplan	1:1.000/100

11		Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen	-
12.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil	-
12.2		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:2.000
12.3		Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1:2.000
12.4		Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	-
13		Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	-
14.1	1 - 3	Grunderwerbsplan	1:1.000
14.2		Grunderwerbsverzeichnis	-

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 Netzproduktion GmbH, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

3.1.2 Den Stadtwerken Rosenheim, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasser-, Kanal- und Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.3 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

3.2 Bauausführung

- 3.2.1 Abweichend von den Planunterlagen dürfen in der Entwässerungsmulde zwischen Bau-km 0-229 und Bau-km 0-070 im Rahmen der in Unterlage 12.1 beschriebenen Gestaltungsmaßnahme G1 keine Bäume im Bereich der Ortsdurchfahrt von Aising angepflanzt werden.
- 3.2.2 Abweichend von den Planunterlagen dürfen auf der Südseite der Straße zwischen Bau-km 0-229 und Bau-km 0-070 das Bankett nur mit einer Breite von 1,0 m und die Entwässerungsmulde nur mit einer Breite von 2,0 m ausgeführt werden.
- 3.2.3 Vor Fertigstellung des Ausbavorhabens ist bei km 0+990 auf der Höhe der bestehenden Trenninsel/Sperrfläche eine sichere Querungsmöglichkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr herzustellen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.
- 3.3.2 Mit der Durchführung der in den Planunterlagen 12.1 und 12.3 beschriebenen und dargestellten Ausgleichsmaßnahme muss spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme begonnen worden sein. Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.
- Die Unterhaltungspflege der Ausgleichsmaßnahme ist für einen Zeitraum von 15 Jahren nach Abnahme der Ausgleichsmaßnahme sicherzustellen.
- 3.3.3 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.3.5 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen.

3.4 Verkehrslärmschutz

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 Landwirtschaft

- 3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 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 die Vorschriften des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6 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.
- 3.6.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern 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.

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 Vorhabens-träger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststel-lungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zustande kommt, behält sich die Planfeststel-lungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

- 3.6.4 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Staatsstraße St 2078 zwischen Bau-km 0+555 und Bau-km 0+600 in das Grundwasser erteilt.

Der Stadt Rosenheim wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Staatsstraße St 2078 zwischen Bau-km 0-229 bis Bau-km 0+000 in das Grundwasser erteilt.

Hinweis:

Sollte während der Bauausführung das Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser zur Bauwasserhaltung erforderlich werden, ist vom Vorhabensträger eine wasserrechtliche Erlaubnis gesondert zu beantragen. Dasselbe gilt, wenn sich im Zuge der Baumaßnahme Grundwasserabsenkungen als notwendig erweisen soll-ten. Wird unbeabsichtigt Grundwasser erschlossen, ist dies unverzüglich anzuzei-gen.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den durch Roteintra-gung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier-

nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.1 Betrieb und Unterhaltung

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

4.3.2 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

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

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, 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. 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 Staatsstraße St 2078 führt von München durch das Mangfalltal bis zur Bundesstraße B 15 südlich von Rosenheim. Sie stellt für den Rosenheimer Raum eine wichtige West-Ost-Achse dar, die auf dem Stadtgebiet von Rosenheim die Stadtteile Schwaig, Hohenofen, Pang und Aising miteinander verbindet. Aufgrund ihrer räumlichen Lage erfüllt die Staatsstraße im Planfeststellungsabschnitt die Funktion einer Bedarfsumleitungsstrecke für die nahe gelegene Bundesautobahn A 8.

Der Ausbauabschnitt befindet sich auf dem Stadtgebiet der rd. 60.000 Einwohner zählenden kreisfreien Stadt Rosenheim. Ein Teil des Abschnitts mit einer Länge von rd. 230 m befindet sich innerhalb der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrt (OD), der rd. 980 m lange Rest verläuft außerhalb der OD. Der unselbständige Geh- und Radweg (bzw. Gehweg innerorts) wird auf einer Länge von insgesamt 1,475 km angebaut. Östlich des Ausbauabschnitts wurde die Fahrbahn der St 2078 bereits im Jahre 2003 zwischen ihrer Einmündung in die B 15 und der Einmündung des Gewerbegebiets Süd der Stadt Rosenheim ausgebaut. Westlich des Ausbauabschnitts wurde in den letzten Jahren die Kreuzung der St 2078 mit der St 2010 innerhalb der OD von der Stadt Rosenheim zum einem Kreisverkehr ausgebaut. Der vorliegende Planungsabschnitt schließt die Lücke zwischen diesen beiden bereits ausgebauten Teilstücken.

Die derzeitige Strecken- und Verkehrscharakteristik ist durch eine schmale Fahrbahn und geringe Kurvenradien geprägt. In der OD weist die Fahrbahn eine Breite von deutlich unter 6 m auf. Gehwege sind nicht vorhanden. Die unstete Linienführung und die an die Straße heranreichenden Grundstückseinfriedungen behindern die Sicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer. Auch außerhalb der OD beträgt die Fahrbahnbreite im Mittel lediglich 5,75 m. Ein frostsicherer Unterbau besteht nicht. Im Anschluss an die OD liegt ein Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zur Straße, das bereits infolge eines Verkehrsunfalls schwer beschädigt worden ist. Weiter östlich verläuft die Straße in einer engen Kurve mit einem Radius von 50 m. Die Siedlung Schönau ist über eine Einmündung mit unzureichenden Sichtverhältnissen an die St 2078 angeschlossen. Weder Geh- und Radwege noch eine Busbucht oder Wartebereiche bestehen. Das Straßenbild ist geprägt von Verdrückungen, Flickstellen und Frostaufbrüchen.

Die St 2078 wies lt. amtlicher Straßenverkehrszählung im Jahre 2005 im Planfeststellungsabschnitt eine Verkehrsbelastung von rd. 12.500 Kfz/24h auf. Nach den vorgelegten gutachterlichen Verkehrsuntersuchungen ist im Jahre 2009 von einer Verkehrsbelastung zwischen 9.800 und 10.500 Kfz/24h auszugehen.

Die vorliegende Planung sieht innerhalb der OD neben der Verbreiterung der Fahrbahn auf 6,50 m die Anlegung eines 2,5 m breiten Gehwegs vor, der vom nördlichen Fahrbahnrand durch einen Bordstein getrennt ist. Auf der gegenüberliegenden Seite werden ein 1,0 m breites Bankett und eine 2 m breite Sickersmulde angelegt. Außerhalb der OD wird die Fahrbahn auf eine Breite von 7,5 m aufgeweitet. Der parallel zum nördlichen Fahrbahnrand verlaufende Geh- und Radweg erhält eine befestigte Breite von 2,5 m. Er ist durch einen 1,75 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Durch den bestandsorientierten Ausbau werden die Trassierung der Staatsstraße und ihr Unterbau den verkehrlichen Erfordernissen angepasst. Im Bereich der Siedlung Schönau werden zwei Busbuchten und eine Querungshilfe errichtet.

Nähere Einzelheiten zum Umfang der Baumaßnahme sind der Planunterlage 1 zu entnehmen, auf die verwiesen wird.

2. Vorgängige Planungsstufen

Der Ausbau der St 2078 östlich von Pang ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der Kategorie „1. Dringlichkeit“ enthalten, soweit die gesetzliche Straßenbaulast dem Freistaat Bayern obliegt. Ein Raumordnungsverfahren wurde nicht durchgeführt.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 07. Januar 2010 beantragte das Staatliche Bauamt Rosenheim als Behörde des Freistaats Bayern und zugleich in Vertretung für die Stadt Rosenheim, für den Ausbau der Staatsstraße St 2078 östlich von Pang das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen. Dem Antrag war eine Vereinbarung vom 03.01.2010/07.01.2010 zwischen dem Freistaat Bayern und der Stadt Rosenheim über die gemeinsame Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und die Vertretungsregelung beigelegt.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 27.01.2010 bis 01.03.2010 bei der Stadt Rosenheim nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Rosenheim oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 15.03.2010 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Rosenheim,
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim,
- Bayerische Landesamt für Umwelt,
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege,
- Wehrbereichsverwaltung Süd,
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg,
- Vermessungsamt Rosenheim,
- Bayerischer Bauernverband,
- Regionalverkehr Oberbayern,
- Stadtwerke Rosenheim,
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH,
- Wasser- und Bodenverband Gittersbach,
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.,
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.,
- Landesjagdverband in Bayern e. V.,

sowie den betroffenen Sachgebieten der Regierung.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich das Staatliche Bauamt Rosenheim anschließend.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 27.07.2010 im Rathaus von Rosenheim erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Rosenheim vom 13.07.2010. 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 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 § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG 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.

Der planfestgestellte Ausbau der Staatsstraße betrifft zum Teil ihre Ortsdurchfahrt (OD), die gemäß Art. 42 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG in der Straßenbaulast der Stadt Rosenheim steht. Die Ausbauabschnitte innerhalb und außerhalb der OD stehen selbständig nebeneinander, konnten jedoch in einem Planfeststellungsverfahren gemeinsam behandelt werden. Die beteiligten zuständigen Straßenbaulastträger haben eine Vereinbarung über die gemeinsame Durchführung des Planfeststellungsverfahrens einschließlich der Regelung der Vertretungsmacht im Planfeststellungsverfahren abgeschlossen. Die Stadt Rosenheim hat dem Antrag zum Ausbau der St 2078 innerhalb der Ortsdurchfahrt ausdrücklich zugestimmt. Aufgrund des übereinstimmenden Willens der beteiligten Baulastträger, den gesamten Straßenzug auszubauen, und des unmittelbaren räumlichen Zusammenhangs der Ausbauab-

schnitte haben wir aus Gründen der Verfahrenseffizienz nur ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Durchführung von zwei getrennten Planfeststellungsverfahren hätte für die Planbetroffenen keine erweiterten Rechtsschutzmöglichkeiten eröffnet und wäre mit einem unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand verbunden gewesen.

Einwendungen gegen die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wurden nicht erhoben.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

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

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2 Planrechtfertigung / Planungsziel

Die Planrechtfertigung ist dem Fachgesetz – dem BayStrWG – zu entnehmen. Sie ist danach gegeben, wenn die Maßnahme gemessen an den Zielen der Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 und Art. 9 Abs. 1 BayStrWG vernünftigerweise geboten ist. Nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG bilden die Staatsstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz, das dem Durchgangsverkehr dient oder zu dienen bestimmt ist. Nach Art. 9 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG sind die in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten.

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

Die Staatsstraße St 2078 wies nach der letzten amtlichen Verkehrszählung des Jahres 2005 eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von rd. 12.700 Kfz/24h bei einem Schwerverkehr von rd. 650 Kfz/24h auf. Diese damalige Verkehrsbelastung könnte jedoch durch Verkehrsverlagerungen auf die St 2078 aufgrund von Bauarbeiten an der Bundesstraße B 15 beeinflusst worden sein. In den zwei vorhergehenden amtlichen Verkehrszählungen waren Verkehrsbelastungen zwischen rd. 8.500 Kfz/24h (Schwerverkehr rd. 400 Kfz/24h) (1995) und rd. 9.040 Kfz/24h (Schwerverkehr rd. 348 Kfz/24h) (2000) zu verzeichnen. Bereits diese Zahlen belegen die hohe Verkehrsbelastung der St 2078 im Ausbauabschnitt, die weit über dem Durchschnitt der bayerischen Staatsstraßen liegt (Staatsstraßen in Bayern z. B. im Jahre 2005: Gesamtbelastung rd. 3.822 Kfz/24h; Schwerverkehr rd. 238 Kfz/24h).

Die Verkehrsuntersuchung des Sachverständigen Prof. Kurzak vom 14.09.2009 weist für den Ausbauabschnitt im Jahre 2009 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung zwischen 9.800 Kfz/24h und 10.500 Kfz/24h aus (vgl. Unterlage 1, Beilage 1). Darüber hinaus hat der Sachverständige ermittelt, mit welcher Verkehrsbelastung im Ausbauabschnitt zukünftig zu rechnen ist. Der Prognose wurde das Jahr 2025 und damit ein ausreichender Prognosehorizont zugrunde gelegt. Je nachdem, ob bis zum Prognosejahr der Neubau der B 15 Westtangente Rosenheim fertig gestellt ist, kommt es zu unterschiedlichen verkehrlichen Auswirkungen auf die St 2078. Im ungünstigsten Fall ohne Entlastungswirkung der Westtangente ist mit einer Verkehrsbelastung des Ausbauabschnitts zwischen 10.200 und 10.800 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von rd. 4,1% zu rechnen (vgl. Unterlage 1, Beilage 1, Abb. 3). Im Fall der Realisierung der Westtangente ist eine Belastung von 8.300 bis 9.000 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von rd. 3,8% zu erwarten. Diese Zahlen zeigen, dass die Verkehrsbedeutung der St 2078 im Ausbauabschnitt im Prognosezeitraum überdurchschnittlich hoch bleiben wird. Angesichts dessen besteht an der Erforderlichkeit des verkehrssicheren und leistungsfähigen Ausbaus kein vernünftiger Zweifel.

Die St 2078 weist im Ausbauabschnitt eine unstete Linienführung sowie eine geringe Fahrbahnbreite auf. Es bestehen derzeit keine Geh- und Radwege, so dass sämtlicher Verkehr auf den engen Fahrbahnen abgewickelt werden muss. Daraus resultiert insbesondere für die nicht motorisierten, schwächeren Verkehrsteilnehmer eine abstrakte Gefährdung. Besonders der Bereich der Einmündung der Karkopfstraße in die St 2078 und die dortige enge Kurve ist als Gefahrenstelle hervorzuheben.

Die Planung zielt darauf ab, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit zu erreichen. Um das Planungsziel zu erreichen, sieht die Planung

vor, dass innerhalb der Ortsdurchfahrt die Straßenbreite an das überdurchschnittliche Verkehrsaufkommen angepasst, ein von der Fahrbahn abgetrennter Geh- bzw. Geh- und Radweg angelegt und der Straßenraum durch die Anlegung einer Querungshilfe und die Straßenbepflanzung gegliedert und gestaltet wird. Außerhalb der OD wird die Straßenbreite ebenfalls an die Verkehrsbedürfnisse angepasst. Es wird ein frostsicherer Straßenunterbau geschaffen und die unstete Linienführung in der engen Kurve im Bereich der Karkopfstraße wird beseitigt. Für die sichere Anbindung des Ortsteils Schönau wird eine Linksabbiegespur hergestellt sowie Busbuchten und eine Querungshilfe angelegt. Entlang der freien Strecke wird ein von der Fahrbahn abgesetzter Geh- und Radweg angelegt.

Die Planung zielt daneben auf einen Ausbau ab, der möglichst wenig neue Eingriffe erfordert und sich am Bestand der vorhandenen Staatsstraße orientiert.

Soweit die Notwendigkeit des Straßenausbaus im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue oder bessere Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltem Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Baumaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2006) führt eine Entwicklungsachse von München über Rosenheim nach Freilassing/Landesgrenze. Die Staatsstraße St 2078 folgt dieser Achse. Ihre Ertüchtigung steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen.

Im Regionalplan der Region Südostoberbayern ist der Ausbau der St 2078 zwischen der B 15 und Aising/Rosenheim unter B VII Ziff. 3.2.5 (Z) als Ziel im Zusammenhang

mit der Beseitigung von Unfallschwerpunkten und dem Bau von Ortsumgehungen zur Verringerung der örtlichen Belastungen als vordringlich durchzuführende Bau-
maßnahme aufgeführt.

2.3.2 Planungsvarianten

Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschla-
genen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabens-
alternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

Von einigen Einwendungsführern wurde die Sanierung der Staatsstraße anstelle ih-
res Ausbaus gefordert. Dieses alternative Vorgehen ist mit der „Nullvariante“ gleich-
zusetzen, da eine Sanierung den Bestand der Straße unangetastet lässt. Daneben
wurde gefordert, die Straße im Bereich der Siedlung Schönau deutlich von den dor-
tigen Gebäuden abzusetzen. Teilweise wurde der Entfall des Geh- und Radwegs
entlang der Staatsstraße zugunsten der Aufwertung anderer, von der Staatsstraße
deutlich abgesetzter Wegeverbindungen gefordert. Vorgeschlagen wurde daneben,
auf die geplante Abflachung der engen Kurve im Bereich des östlichen Endes der
OD zu verzichten bzw. die Abflachung zu verändern.

Inwieweit es sich bei den Alternativen um echte Planungsvarianten handelt oder le-
diglich um Einzelkritik zu Teilaspekten der Planung kann dahinstehen. Wir gehen
nachfolgend unter Gewichtung des Für und Wider auf die einzelnen Kritikpunkte ein.

Vergleich der Varianten

Da die Planung darauf abzielt (vgl. Seite 14), den Ausbau am Bestand der bereits
vorhandenen Staatsstraße zu orientieren, konnten in einer Grobanalyse bereits alle
Varianten ausgeschlossen werden, die nicht den bestehenden Verlauf der Staats-
straße zur Grundlage haben, sondern völlig davon abweichen und als Neubau der
Staatsstraße an anderer Stelle zu bewerten sind. Als Planungsziel ist die Bestands-
orientierung des Straßenausbaus weder willkürlich noch unter Abwägungsgesichts-
punkten kritikwürdig. Denn die möglichst weitgehende Verschonung Dritter vor Ein-
griffen in ihr Privateigentum, die weitgehende Schonung zusammenhängender
landwirtschaftlicher Produktionsflächen und die Minimierung der Baukosten durch
Nutzung der bereits vorhandenen Straßensubstanz sind vernünftige Erwägungen,
die berücksichtigungsfähig sind (vgl. BVerwG vom 25.09.2002, 9 A 5/02 – juris, Rn.
41 f.).

Mit der „Nullvariante“ lassen sich sämtliche Planungsziele nicht erreichen. Sie
kommt daher nicht als vorzugswürdige Alternative in Betracht. Die bloße Straßensa-

nierung verbessert die Verkehrssicherheit nicht, denn die unstete Linienführung und die unzureichenden Straßenabmessungen blieben erhalten. Insbesondere die unfallträchtige enge Kurve im Bereich der Einmündung der Karkopfstraße würde unverändert bleiben, wo es in der Vergangenheit nach den Erkenntnissen des Vorhabens-trägers bereits zu einigen, zum Teil spektakulären Unfällen gekommen ist. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Fahrradfahrer, würden weiterhin einem erhöhten Gefährdungspotenzial ausgesetzt, weil sie sich den engen Verkehrsraum mit dem motorisierten Verkehr teilen müssten. Die Leistungsfähigkeit der Straße bliebe bei einer bloßen Sanierung ebenfalls hinter den Anforderungen zurück, die die Staatsstraße erfüllen muss. Die Straßenbreite ist für die Verkehrsbelastung, insbesondere für den Schwerverkehr, nicht mehr ausreichend. Der derzeitige Ausbauzustand entspricht nicht mehr dem in der Richtlinie für die Anlagen von Straßen – Teil Querschnitte, Ausgabe 1996 (RAS-Q-96) als anerkannte Regel der Technik dargestellten erforderlichen Maß. Es ist vernünftig, den Ausbau der Staatsstraße nach den Erfordernissen der einschlägigen technischen Regelwerke vorzunehmen. Eine bloße Straßensanierung würde zwar zu keinen neuen Eingriffen in fremde Grundstücke führen und wäre mit geringeren Kosten verbunden – wobei auch in diesem Falle ein frostsicherer Unterbau hergestellt werden müsste – er würde jedoch die verkehrlichen Probleme, die den Anlass zur Ausbauplanung gegeben haben, nicht lösen. Die Sanierung ist zur Problembewältigung nicht geeignet. Wir erachten die mit dem vorgesehenen Ausbau erzielte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Staatsstraßenverbindung für höherrangig gegenüber den Vorteilen einer bloßen Straßensanierung. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der im Rahmen des Anhörungsverfahrens von Einwendern geäußerten Befürchtung, der geplante Ausbau führe zu höheren Geschwindigkeiten und zu einem vermeidbaren Verkehrszuwachs auf der St 2078. Staatsstraßen sind innerhalb des Staatsgebiets dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt und bilden zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz. Der Erfüllung der den Staatsstraßen zugewiesenen gesetzlichen Funktion widerspräche es, solche Straßen durch ihre Gestaltung für den Verkehr möglichst unattraktiv zu machen oder in einem solchen Zustand zu belassen, um Verkehr zu vermeiden. Der geplante Ausbau dient daher im Gegenteil der Erfüllung der gesetzlichen Funktion, die der St 2078 als Staatsstraße zugewiesen ist. Der Ausbau ist auch nicht zwangsläufig mit höheren Geschwindigkeiten verbunden, da sich insbesondere an der bestehenden verkehrsrechtlich angeordneten Beschilderung der Ortsdurchfahrt von Rosenheim/Aising im Bereich der Kurve an der Karkopfstraße nichts ändern wird. Im Bereich der Siedlung Schönau wird die Verkehrsbehörde ebenfalls prüfen, ob die vor-

handenen verkehrsrechtlich angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen auch nach dem Ausbau Bestand haben müssen. In der Planfeststellung sind verkehrsrechtliche Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen jedoch grundsätzlich nicht zu regeln, sondern können nachträglich bei Bedarf durch die Straßenverkehrsbehörde vorgenommen werden. Die voraussichtliche Steigerung der Verkehrsbelastung auf der St 2078 infolge des geplanten Ausbaus wird nach der Verkehrsprognose des Sachverständigen Prof. Kurzak unabhängig vom Bau der Westtangente Rosenheim bei rd. 400 Kfz/24h (Schwerverkehr: Zunahme von rd. 10 Kfz/24h) (vgl. Unterlage 1, Beilage 1, Abb. 4 u. 6) liegen. Diese Belastungszunahme führt im Vergleich zur Situation der „Nullvariante“ zu keiner unzumutbaren Verschlechterung der Belastungssituation der Straßenanlieger und stellt keinen Grund dar, die bloße Straßensanierung als vorzugswürdige Alternative gegenüber dem geplanten Ausbau zu bewerten.

Die geforderte Abrückung der Straßenachse von der Siedlung Schönau erachten wir für keine vorzugswürdige alternative Trassierung, denn sie würde schon dem Planungskonzept des bestandsorientierten Ausbaus nicht gerecht und damit ein wesentliches Planungsziel verfehlen. Zudem wäre eine Verschwenkung mit schwerwiegenden Nachteilen für andere Belange, insbesondere mit deutlich größeren Eingriffen in fremde Grundstücke verbunden. Dabei verkennen wir nicht, dass gemäß § 50 BImSchG bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen schädliche Immissionen für ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete soweit wie möglich vermieden werden sollen. Zweifelhaft ist jedoch bereits, ob der geplante bestandsorientierte Ausbau raumbedeutsam im Sinne dieser Vorschrift ist. Der Bayer. Verwaltungsgerichtshof sieht als raumbedeutsam im Sinne von § 50 BImSchG in erster Linie den Neubau von Straßen oder deren wesentliche Änderung im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG, § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 1 16. BImSchV an (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 40024 – juris, Rn. 94). Die vorliegende Planung stellt jedoch weder einen Neubau noch eine wesentliche Änderung im Sinne der Immissionsschutzvorschriften dar. Auch aus raumordnerischer Sicht ist der geplante Ausbau der St 2078 nicht zwingend als raumbedeutsam einzustufen. Zwar ist er im Regionalplan enthalten, andererseits gibt es keine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens. Auch wenn es sich bei der Staatsstraße um eine wichtige Verkehrsverbindung für den Raum Rosenheim als Teil der Region Südostoberbayern handelt, sind die Auswirkungen des Ausbaus auf einen kleinen Ausschnitt des Stadtgebiets von Rosenheim begrenzt. Zusammenfassend halten wir den Ausbau der St 2078 für nicht raumbedeutsam (vgl. auch Verkehrslärmschutz-

richtlinie 1997, Ziff. B IV. 7 (1)). Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass es sich bei der Siedlung Schönau nicht um ein bauleitplanerisch festgesetztes Wohngebiet handelt. Ob die Siedlung in den Anwendungsbereich des § 50 BImSchG fällt ist daher zweifelhaft. Wenn es sich um eine Splittersiedlung im Außenbereich gemäß § 35 BauGB handelt, müssen die Eigentümer der dortigen Grundstücke damit rechnen, dass hier öffentliche Verkehrswege projektiert werden, weil der Außenbereich u. a. auch dazu bestimmt ist, Verkehrswege aufzunehmen. Weil es sich hierbei im Grundsatz um eine unvermeidbare Funktion des Außenbereichs handelt, hat die Rechtsprechung insoweit eine Vorbelastung angenommen. Die Formulierung des § 50 BImSchG zeigt, dass das Optimierungsgebot den Schutz der Wohnbevölkerung in festgesetzten oder tatsächlichen Wohngebieten gegenüber bewohnten Anwesen im Außenbereich verfolgt (vgl. BayVGH a.a.O., Rn. 95 m.w.N.). Es kann vorliegend letztlich dahinstehen, ob der geplante Ausbau raumbedeutsam ist und ob die Siedlung Schönau eine Splittersiedlung im Außenbereich darstellt oder ob es sich um einen Ortsteil handelt, der als tatsächliches Wohngebiet anzusehen wäre, weil eine Trassenverschwenkung auch aus den nachfolgenden Gründen abgelehnt wird.

Unabhängig von der oben dargestellten Frage, ob der Anwendungsbereich des § 50 BImSchG eröffnet ist, ist der in der Vorschrift enthaltene Trennungsgrundsatz als Optimierungsgebot und Abwägungsdirektive nicht konkurrenzlos, sondern kann im Rahmen der Abwägung überwunden werden (vgl. BayVGH a.a.O.). Im vorliegenden Fall würde die Verschwenkung der Straßenachse bereits dem Planungsziel des bestandsorientierten Ausbaus widersprechen. Eine Trassenverschwenkung, die zur Einhaltung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte führen würde, wäre nach einer Studie des Vorhabensträgers, aus straßenbautechnischen Gründen als unvertretbar zu verwerfen. Denn eine solche Trassenführung würde enge Kurvenradien und Unstetigkeiten aufweisen, die mit den geltenden Richtlinien und damit dem derzeitigen Stand der Technik nicht übereinstimmen. Die damit verbundenen Gefahren für die Verkehrssicherheit erachteten wir für nicht hinnehmbar, zumal die damit erzielbare bloße Einhaltung der Lärmgrenzwerte den Anforderungen des Trennungsgrundsatzes, Lärm soweit wie möglich, also auch grundsätzlich unterhalb der Grenzwerte zu vermeiden, nur unzureichend gewährleistet. Die Trassenverschwenkung wäre zudem mit erheblichen Eingriffen in fremdes Grundeigentum verbunden und würde großflächig zusammenhängende landwirtschaftliche Grundstücke massiv zerschneiden. Im Übrigen würde die Verschwenkung nach den Angaben des Vorhabensträgers zu erheblichen Mehrkosten von ca. 335.000 € führen, was angesichts des Aufwands für eine Neutrassierung im Vergleich zum bestandsorientierten Ausbau nach-

vollziehbar ist. In Abwägung aller Gesichtspunkte scheidet eine Verschwenkung der Trasse im Bereich Schönau auch unter Berücksichtigung des Trennungsgrundsatzes gemäß § 50 BImSchG aus (vgl. BVerwG vom 5.3.1997, 11 A 25/95 – juris, Rn. 114). Im Grunde genommen würde durch eine Verschwenkung der Trasse nach Süden Lärmsanierung betrieben werden, obwohl der Gesetzgeber die Anwendung der Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dahin eingeschränkt hat, dass sie keine Regelung zu Fragen der Lärmsanierung treffen und dementsprechend Vorbelastungen durch Verkehrslärm nicht berücksichtigen (vgl. BayVGH a.a.O., Rn. 94). Insgesamt meinen wir daher, dass sich keine andere Trassierung als vorzugswürdig aufdrängt.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde von Verfahrensbeteiligten der geplante Geh- und Radweg entlang des nördlichen Fahrbahnrandes der Staatsstraße außerhalb der Ortsdurchfahrt kritisiert. Während der Bund Naturschutz den Verzicht auf den Weg forderte hielt der Allgemeine Deutsche FahrradClub dessen Erweiterung um einen zusätzlichen südlichen Weg für erforderlich. Beide Alternativen erachten wir für nicht vorzugswürdig. Bei dem geplanten Weg handelt es sich um einen unselbständigen Geh- und Radweg, der die Trennung der Verkehrsarten zum Ziel hat, die sich auf der St 2078 bewegen. Um dieses Ziel zu erreichen ist eine möglichst enge Bindung an die Fahrbahn erforderlich, da der Weg sonst nicht angenommen wird. Entfiere der Weg teilweise, würde er für den Radverkehr nicht mehr attraktiv mit der Folge, dass die Radfahrer doch wieder die Fahrbahn der St 2078 benutzen würden. Andererseits erachten wir die Forderung nach einem weiteren Weg südlich der Staatsstraße nicht geeignet, den Anbau eines nördlichen Geh- und Radwegs durchgreifend in Zweifel zu ziehen, denn der geplante Weg führt zur angestrebten Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Ob der Straßenbaulastträger zukünftig darüber hinaus einen weiteren Weg plant braucht vorliegend nicht geklärt zu werden.

Der von einigen Einwendungsführern geforderte Verzicht auf die Kurvenabflachung im Bereich der Einmündung der Karkopfstraße bzw. deren geänderte Ausgestaltung ist ebenfalls nicht als Planungsalternative vorzugswürdig. Die Einwender begründen ihre Forderung damit, dass die enge Kurve eine erwünschte geschwindigkeitsdämpfende Wirkung habe, die mit der Planung entfalle. Unabhängig von der Frage, ob die Kurve tatsächlich eine solche Wirkung entfaltet, würde die Aufrechterhaltung des nach den einschlägigen Richtlinien für die Planung von Straßen zu geringen Kurvenradiuses der Funktion der Staatsstraße als wichtige Verkehrsverbindung nicht gerecht. Die Planung würde die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Ver-

kehr in einem wesentlichen Element verfehlen. Es ist nicht Aufgabe der Straßenplanung, entgegen den anerkannten Regeln der Technik Hindernisse in Straßenzüge einzubauen bzw. solche zu belassen, die die Befahrung der Straße erschweren bzw. gefährlich machen. Die Planung dieses Trassierungselements nimmt im Übrigen größtmögliche Rücksicht auf die dadurch hervorgerufenen Betroffenheiten öffentlicher und privater Belange, indem ein Kurvenradius gewählt wurde, der an der unteren Grenze des Regelkonformen liegt, um möglichst wenig neue Beeinträchtigungen Dritter zu verursachen. Hingewiesen wird zudem darauf, dass im Bereich der Einmündung der Karkopfstraße derzeit die verkehrsrechtliche Ortsdurchfahrt beginnt und die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung durch die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung erreicht wird, die das Ortsschild für jeden Kraftfahrer nach außen kenntlich macht. Das wird sich durch die Planung nicht ändern. Im Übrigen bleibt die verkehrsrechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die Straßenverkehrsbehörde außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses möglich.

2.3.3 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. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Der Ausbau erfolgt bestandsorientiert. Daher durfte bei der Auswahl der Entwurfs-elemente die Frage der Bestandsnähe eine größere Rolle spielen als fahrdynamische Gesichtspunkte. Die bestehenden Verhältnisse sowohl am westlichen als auch am östlichen Ende des Ausbauabschnitts bilden für die Planung in Lage und Höhe Zwangspunkte, die zu beachten sind. Dass der Ausbauabschnitt an die beiden bereits bestehenden ausgebauten Teilstücke anschließen können muss, liegt auf der Hand. Einen weiteren Zwangspunkt bildet die Erschließung der Siedlung Schönau bei Bau-km 0+550.

2.3.3.1 Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Die der Planung zugrunde liegenden Entwurfsgeschwindigkeiten wurden in Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten ausgewählt und sind nicht zu beanstanden. Im Übergangsbereich von der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt bis zum Beginn der Linksabbiegerspur zur Siedlung Schönau wurde als Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 70 \text{ km/h}$, im übrigen Streckenteil bis zum Bauende bei Bau-km 0+950 $V_e = 80 \text{ km/h}$ zugrunde gelegt. Dementsprechend wurden die den anerkannten Regeln der Technik entsprechenden Entwurfselemente ausgewählt. Die Grenzparameter werden eingehalten. Zur Minimierung der Beeinträchtigung der Inanspruchnahme privater Grundstücke, wurde der Radius der Kurve im Bereich der Einmündung der Karkopfstraße auf das zulässige Minimum reduziert.

2.3.3.2 Querschnitt

Innerhalb der Ortsdurchfahrt erhält die Straße denselben Querschnitt, den sie auch im westlichen Anschlussbereich aufweist. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m. An die Fahrbahn schließt sich nordseitig ein durch einen Bordstein abgegrenzter 2,50 m breiter Gehweg an. An den südlichen Fahrbahnrand schließt ein 1,0 m breites Bankett und eine 2 m breite Sickermulde an.

Außerhalb der Ortsdurchfahrt erhält die Fahrbahn einen Regelquerschnitt RQ 10,5 m, entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Straßen – Teil Querschnitte Ausgabe 1996 (RAS-Q-96). Die befestigte Fahrbahn erhält eine Breite von 7,50 m. Der Geh- und Radweg wird mit einer befestigten Breite von 2,50 m ausgebildet und von der Fahrbahn durch einen 1,75 m breiten Grünstreifen getrennt.

Die Straßenabmessungen erachten wir unter Berücksichtigung der berührten Belange für angemessen. Ein geringerer Straßenquerschnitt außerhalb der Ortsdurchfahrt wäre in Anbetracht der hohen Anzahl von Schwerverkehrsfahrzeugen nicht regelkonform. Zwar könnte bei der Wahl eines geringeren Querschnitts die Flächeninanspruchnahme reduziert werden, jedoch wären damit Abstriche bei der Erreichung der Planungsziele verbunden, die wir für nicht gerechtfertigt halten. Wie bereits ausgeführt, wird die Straße im Ausbauabschnitt überdurchschnittlich vom Verkehr belastet. Ein Ausbau, der nicht den anerkannten Regeln der Technik entspricht und nicht geeignet ist, die Leistungsfähigkeit der Staatsstraße sicherzustellen sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wäre im Vergleich zu den geringeren Eingriffen in private Grundstücke nicht hinnehmbar.

Innerhalb der OD ist es gerechtfertigt, dass sich die Straßenabmessungen an den bereits bestehenden ausgebauten Anschlussstrecken orientieren. Die Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt ist aufgrund verkehrsrechtlicher Anordnung auf 50 km/h beschränkt. Zusätzlich wird die unmittelbare Nähe zum Kreisverkehrsplatz mit der St 2010 am westlichen Beginn des Ausbaubereichs zu einer weiteren Geschwindigkeitsdämpfung führen. Zudem wird die Ortsdurchfahrt der St 2078 nach Realisierung der Planung im Ausbaubereich keine unstete Linienführung mit Kurven aufweisen, die Lenk- und Ausweichmanöver erforderlich machen und faktisch zu einer zusätzlichen Verminderung der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche führen könnten. Diese Gesichtspunkte rechtfertigen es, eine geringere Straßenbreite vorzusehen als außerhalb der OD. Darüber hinaus vermeiden die geringeren Abmessungen die sonst erforderliche Inanspruchnahme von bebauten Grundstücken und führt damit zu geringeren Eingriffen in das Eigentumsgrundrecht Dritter.

2.3.3.3 Geh- und Radweg

Hinsichtlich der geprüften alternativen Radwegführungen außerhalb der Ortsdurchfahrt wird auf Ziffer 0, Seite 19 verwiesen. Innerhalb der OD ist die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn vorgesehen. Dies erachten wir für planerisch gerechtfertigt. Eine getrennte Radverkehrsführung ist gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen EAR 95 erforderlich, wenn aufgrund der zulässigen Geschwindigkeit, der hohen Verkehrsmenge oder aufgrund eines besonders hohen Lkw-Anteils ein Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht verträglich ist. Vorliegend erachten wir unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls den Mischverkehr für nicht unverträglich, weil es sich um eine kurze und überschaubare Strecke im Nahbereich der Einmündung der St 2078 in die St 2010 am Aisinger Kreisverkehr handelt und die Gefahr, dass Radfahrer von Kraftfahrern übersehen werden oder Kraftfahrer mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind und Radfahrer allein deswegen bereits gefährden, eher gering ist. Zudem ist die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf den beiden Staatsstraßen St 2078 und St 2010 in der Ortsdurchfahrt von Rosenheim der Regelfall und den Verkehrsteilnehmern geläufig.

Im Anhörungsverfahren wurde die Radverkehrsführung im Mischverkehr vom Allgemeinen Deutschen FahrradClub (ADFC) für richtig befunden, vom Bund Naturschutz dagegen kritisiert. Nach Ansicht des Bund Naturschutz komme eine Kombination aus nordseitigem kombinierten Geh- und Radweg und südseitigem Angebotsstreifen in Betracht. Die damit verbundenen Eingriffe, insbesondere in die nördlich der Straße gelegenen Wohngrundstücke erachten wir jedoch für nicht gerechtfertigt, weil ein

Mischverkehr den Regeln der Technik entspricht und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit bereits ausreichend Rechnung trägt. Die darüber hinausreichende Beeinträchtigung Dritter in ihrem Eigentumsgrundrecht für einen zusätzlichen nordseitigen Geh- und Radweg wäre unverhältnismäßig. Andererseits erachten wir die vom ADFC geforderte Verringerung der Fahrbahnbreite von 6,50 m auf 6,00 m für nicht erforderlich im Hinblick auf die Sicherheit der Fahrradfahrer. Die Straße weist innerhalb der Ortsdurchfahrt im weiteren Verlauf eine Breite von 6,50 m auf. Die Verringerung der Breite auf dem kurzen Teilstück des Ausbauabschnitts kann daher eher zu einer Gefährdung der Radfahrer führen, weil die Verkehrsteilnehmer möglicherweise davon ausgehen, dass ein Überholen von Radfahrern bei Gegenverkehr wie im übrigen Streckenverlauf auch im Ausbauabschnitt möglich ist und die Fahrbahnbreite bzw. die Gefährdung der Radfahrer falsch einschätzen. Die geforderte Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zum Schutz der Radfahrer bleibt der Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses vorbehalten.

Zur sicheren Querung der Staatsstraße für den Radfahrer- und Fußgängerverkehr ist im Bereich der Einmündung der Zufahrt zum Möbelhaus WEKO in die St 2078 eine bauliche Querungsmöglichkeit herzustellen, die den nördlich der Staatsstraße verlaufenden Geh- und Radweg mit der Zufahrt verbindet (vgl. Auflage A.3.2.3). Es ist zu erwarten, dass die Schaffung der neuen Geh- und Radwegverbindung entlang der St 2078 zu einem erhöhten Aufkommen an nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern führen wird, die zum Möbelhaus gelangen wollen. Daher ist die zusätzlich Errichtung einer Querungsmöglichkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich.

2.3.4 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 Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Die weitere Verbesserung des Immissionsschutzes durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile ist nicht erforderlich, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

2.3.4.1 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). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

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

2.3.4.1.1 § 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 Eröffnung seines Anwendungsbereichs unterstellt – die richtige Lösung. Auf die Variantenabwägung unter Ziff. 0, Seite 17 wird verwiesen.

2.3.4.1.2 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.

2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose des Sachverständigen Prof. Kurzak vom 14.09.2009, die eine Verkehrsmenge von 10.200 bis 10.800 Kfz/24h im Prognosejahr 2025 für den Prognose-Nullfall und von 10.600 bis 11.200 Kfz/24h für den Planfall zugrunde legt (vgl. Unterlage 1, Beilage 1, Abb. 3 und 4), beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Zu Gunsten der lärmbeeinträchtigten Anlieger des Ausbauabschnitts wurde für die Verkehrslärberechnung auf das Prognoseszenario abgestellt, das zur höchsten Verkehrsbelastung auf der St 2078 führt. Die oben genannten Zahlen treten in diesem Fall nur auf, wenn die geplante Bundesstraße B 15 Westtangente Rosenheim bis zum Prognosejahr 2025 noch nicht unter Verkehr sein sollte. Wie die Verkehrsuntersuchung zeigt, wird die Inbetriebnahme der Westtangente zu einer spürbaren Entlastung des Ausbauabschnitts der St 2078 führen (vgl. Unterlage 1, Beilage 1, Abb. 5 und 6), die wir jedoch vorliegend – wie ausgeführt zu Gunsten der Anlieger – außer Betracht lassen. Die Verkehrsuntersuchung wurde im Anhörungsverfahren nicht beanstandet. Die Kritik, der geplante Ausbau führe zu einer steigenden Verkehrsbelastung und mache die durch den Bau der Querspange Panorama-Schwaig eingetretene Entlastung des Ausbauabschnitts wieder zunichte, ist im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, sie richtet sich jedoch nicht gegen die Verkehrsprognose.

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (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 gewährleis-

tet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159).

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

2.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Vorliegend handelt es sich um keinen Neubau der St 2078, sondern lediglich um einen bestandsorientierten Ausbau. Die Änderungen an der Linienführung beschränken sich auf untergeordnete Streckenabschnitte.

Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Nach den Berechnungen des Vorhabensträgers führt der geplante Ausbau zu keiner wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 16. BImSchV. Die durch den geplanten Ausbau, der einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, verursachte Zunahme des Verkehrs im Ausbauabschnitt von 400 Kfz/24h (vgl. Unterlage 1, Beilage 1, Abb. 3 und 4) führt zu keiner die Wesentlichkeit verursachenden Lärmsteigerung im oben erläuterten Sinn. Auf Planunterlage 11 wird verwiesen. Das gilt abweichend

von der Darstellung in den Planunterlagen 1 und 11 auch für das als Immissionsort IO 9 (Brannenburger Straße 35) bezeichnete Anwesen, denn das Bayer. Landesamt für Umwelt hat bei der Überprüfung der Ergebnisse der Lärmberechnung festgestellt, dass die zugrunde liegende Lärmberechnung mit einem falschen Eingabeparameter zu Gunsten der lärmbeeinträchtigten Anlieger durchgeführt wurde und die ursprünglich angenommene Wesentlichkeit der Änderung für den Immissionsort IO 9 in Wahrheit nicht vorliegt. Abweichend von den Planunterlagen wird daher für den Immissionsort IO 9 kein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach angeordnet. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesagt, den ursprünglich vorgesehenen passiven Lärmschutz zu gewährleisten.

Die im Anhörungsverfahren lediglich pauschal geäußerten Zweifel an der Verkehrslärmberechnung, die auf die häufige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrsteilnehmer auf dem Streckenabschnitt gestützt wurde, greifen nicht durch. Nach § 3 Satz 1 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu berechnen, welche auf die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990) (RLS-90) verweist. Hiernach ist die Stärke der Schallimmission von einer Straße oder einem Fahrstreifen u. a. unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu berechnen. Dass diese häufig nicht eingehalten wird, spielt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts keine Rolle (vgl. BVerwG vom 04.09.2003, 4 B 76/03 – juris, Rn. 2). Verkehrswidrigem Verhalten ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu begegnen. Daneben ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrslärmberechnungen im Bereich der Siedlung Schönau davon ausgehen, dass keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet ist. Diese Annahme wirkt zu Gunsten der Anwohner, da sich eine zukünftige Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung durch die Verkehrsbehörde jedenfalls ausschließlich positiv auf die Lärmbetroffenheiten auswirken würde.

2.3.4.2 Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG (vgl. Ziff. 2.3.4.1.1, Seite 25) als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02 - 2005), verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen. Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen vorgenommen und bestätigt, dass die lufthygienischen Grenzwerte der 22. BImSchV im Ausbaubereich an den nächstgelegenen Anwesen nicht erreicht oder überschritten werden.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist (vgl. BAST, Untersuchungen zu Fremdstoffbelastungen im Straßenseitenraum, Verkehrstechnik Heft V 122, 2005). Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität

Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien und der 39. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

2.3.4.3 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 bis zu 10.800 Kfz/24h belasteten Straße werden für die bisher bereits einer ähnlich hohen Belastung ausgesetzten 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, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung in der prognostizierten Größenordnung und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete.

Schutzgebiete nach §§ 20 ff. BNatSchG sind im Planungsgebiet vorhanden, werden jedoch durch Straßenbaumaßnahmen nicht betroffen. Das Naturdenkmal „Happinger Gemeindemoos“ wird lediglich durch die landschaftspflegerische Maßnahme A 1 betroffen, die eine ökologische Aufwertung der in Anspruch genommenen Fläche vorsieht.

Gesetzlich geschützte Biotop gemäß § 30 BNatSchG werden von der Baumaßnahme nicht betroffen. Ebenso werden Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und – gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume durch das Planvorhaben nicht beeinträchtigt.

2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.3.5.1.2.1 Zugriffsverbote

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG unterliegen die Zugriffsverbote einer gesetzlichen Einschränkung. Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insofern wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutz-fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom 08.01.2008, ergänzt durch die vorläufige Fassung einer weiteren Aktualisierung mit Stand 02/2009.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.4 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG vom 18.06.2007, 9 VR 13/06 - juris, Rn. 20; BVerwG vom 13.03.2008, 9 VR 9/07 - juris, Rn. 31).

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Beanstandungen sind insoweit nicht vorgebracht worden.

2.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az 9 A 14/07 – juris Rn. 91).

Die Berücksichtigung einer Signifikanzschwelle im Rahmen der Prüfung des Tötungsverbots begegnet keinen europarechtlichen Bedenken. Ein Konflikt mit Art. 12 Abs. 1 lit. a FFH-RL bzw. Art. 5 lit. a V-RL besteht nicht, weil kollisionsbedingte Tötungen im Straßenverkehr den europarechtlichen Tötungstatbestand nicht erfüllen,

da es sich dabei um unbeabsichtigte Tötungen handelt (vgl. EuGH vom 20.05.2010, Rs. C-308/08, Rn. 56 ff.).

Das Tötungsverbot wird durch das geplante Vorhaben nicht erfüllt. Der bestandsorientierte Ausbau, der zu keiner wesentlichen Änderung der Verkehrsbelastung des Ausbauabschnitts führt, verursacht keine erheblichen Zusatzbelastungen für die betroffenen geschützten Tierarten, d. h. die bisher bereits gegebene Situation, an die sich die Tiere angepasst haben, wird vorhabensbedingt nicht erschwert.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Im Untersuchungsgebiet wurden streng geschützte Tierarten sowie europäische Vogelarten nachgewiesen bzw. können potenziell vorkommen. Für sämtliche Arten sind Störungen durch das Vorhaben während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeit auszuschließen. Der geplante Ausbau der St 2078 orientiert sich am Bestand und führt zu keiner nennenswerten Änderung der Verkehrsbelastung. Die mit dem Straßenverkehr verbundenen Störungen führen bereits derzeit zu einer Vorbelastung, die durch den Ausbau nicht erheblich ansteigen wird. Ausgeprägte Leitstrukturen bestehen entlang der Straße nicht bzw. werden durch die Baumaßnahmen nicht berührt, so dass keine nennenswerte Zerschneidungswirkung eintreten wird. Im Hinblick auf die baubedingten Störungen ist von keiner Verwirklichung des Störungsverbots auszugehen, da sich auch jene Störungen auf den bereits erheblich vorbelasteten Korridor der St 2078 beschränken, der keine besondere Lebensraumqualität für geschützte Arten aufweist.

Hinsichtlich aller betroffenen Tierarten ist zu erwarten, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen nicht verschlechtert.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Den Begriff der Beschädigung legen wir im Sinne einer funktionalen Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten aus. Ob und inwieweit mittelbare Einwirkungen aufgrund funktionaler Erwägungen den Beschädigungs- und Zerstörungstatbestand erfüllen können, lassen wir dahinstehen, da wir vorsorglich davon ausgehen, dass neben physischen Beschädigungen auch mittelbare Beeinträchtigungen wie z.B. durch die Wirkfaktoren Lärm oder optische Störwirkungen die Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte auslösen.

Es können im Einzelnen auch Überschneidungen mit dem Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auftreten.

Für alle bestätigt oder potenziell vorkommenden Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL und alle Vogelarten kann ausgeschlossen werden, dass infolge bau- und anlagenbedingter Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren gehen. Rodungen von Gehölzstrukturen sind nicht vorgesehen. Die straßenbegleitende landwirtschaftliche Flur wird intensiv genutzt und bietet zudem wegen der bereits bestehenden Vorbelastung durch den Straßenverkehr keine besondere Lebensraumqualität. Störungsempfindliche Arten kommen im vorbelasteten Ausbaubereich nicht vor bzw. können ohne Probleme in weiter von der Straße entfernte Gebiete ausweichen, so dass die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG ohne vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen weiter erfüllt wird.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Im Untersuchungsraum sind keine Pflanzen der besonders geschützten Arten nachgewiesen. Von potenziellen Vorkommen ist nicht auszugehen.

Die Erteilung von Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich. Ergänzend wird auf Unterlage 12.4 verwiesen.

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12.1 des Plan-Geheftes beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Ein irgendwie geartetes Rangverhältnis, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation einen Gewichtungsvorrang sichert, ist der Abwägung unbekannt (vgl. BVerwG vom 07.03.1997, 4 C 10/96 – juris, Rn. 20, zu § 17 FStrG). Auch den Na-

turschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand oder unzumutbare Abstriche bei den mit der Planung verfolgten Zielen weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen. Gerade die Bestandsorientierung des Ausbaus dient der größtmöglichen Schonung von Natur und Landschaft, weil sie mit den geringsten erstmaligen Beeinträchtigungen verbunden ist.

2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12.1) verwiesen. Mit Hilfe der Schutzmaßnahmen S 1 werden vorhandene Biotop- und Gehölzflächen im Baustellenbereich vor Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb geschützt. Nicht mehr benötigte Straßenflächen werden entsiegelt (Maßnahme S 2). Der Straßenraum wird mittels der Gestaltungsmaßnahme G 1 in die Landschaft eingebunden, um die optische Beeinträchtigung der Landschaft zu verringern. Abweichend von den Planunterlagen ist jedoch auf die Pflanzung von Bäumen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme im Bereich der Ortsdurchfahrt von Rosenheim zu verzichten. Die damit verbundenen Gefahren für die Verkehrssicherheit im Fall von abirrenden Fahrzeugen und der Entzug von eigentumsrechtlich geschützten Rechtspositionen Dritter, die sich zudem auch gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke und die von den Baumpflanzungen ausgehenden Beeinträchtigungen ausgesprochen haben, erachten wir für so schwerwiegende Gründe, dass von dieser geplanten Gestaltung des Straßenraums abzusehen ist. Die Ortsdurchfahrt weist derzeit keine straßenbegleitende Baumbepflanzung auf. Die Verbreiterung beläuft sich auf nicht einmal einen Meter Fahrbahn. Nördlich der Straße beginnt die Wohnbebauung. Angesichts dieser Rahmenbedingungen erachten wir die mit der Baumpflanzung erstrebte optische Einbindung dieses Straßenstücks in die Landschaft für nicht so gewichtig, dass die vorgenannten Belange überwunden werden könnten.

Gründe der Verkehrssicherheit sprechen auch gegen die von der Stadt Rosenheim erhobene Forderung nach einer Bepflanzung der Straße, insbesondere auch der Querungsinsel, im Bereich der Siedlung Schönau. Der Bereich der Einmündung des Spitzsteinwegs und der Busbuchten soll von störender Bepflanzung freigehalten werden. Gerade die Querungsinsel als bauliches Hindernis in der Straße soll nicht zusätzlich mit Bäumen bestockt werden, die eine tödliche Gefahr für die Autofahrer darstellen können und durch aufwändige und teure Schutzmaßnahmen vom Stra-

Benverkehr abgeschirmt werden müssten. Die geforderte Bepflanzung würde auch eine Gefahr für die schwächeren Verkehrsteilnehmer darstellen, da die Übersichtlichkeit der Verkehrssituation infolge der Bepflanzung beeinträchtigt würde und insbesondere Fußgänger und Radfahrer leichter übersehen werden könnten. Dagegen bietet der bestandsorientierte Straßenausbau keine Anhaltspunkte dafür, dass an dieser Stelle abweichend von der bisherigen Situation eine Baumpflanzung erforderlich würde.

2.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

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

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

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

- Versiegelung von Ackerflächen und Intensivgrünland mit der Folge des Verlusts sämtlicher Bodenfunktionen.

Folgende Maßnahme ist vorgesehen:

Mit der als Ausgleichsmaßnahme **A 1** bezeichneten Maßnahme wird auf einer insgesamt 0,15 ha großen Fläche das Biotop des „Happinger Gemeindemooses“ durch die geplante extensive Grünlandpflege erweitert. Zielsetzung der Maßnahme ist die Entwicklung einer artenreichen Pfeifengraswiese im Anschluss an die bestehenden und zu erhaltenden angrenzenden Feuchtgebüsche. Mit dieser Maßnahme, die sich außerhalb der 50 m breiten Beeinträchtigungszone der Straße befindet, können die Eingriffe infolge der Versiegelung der landwirtschaftlich genutzten Böden vollständig ausgeglichen werden. Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 14.1 und 14.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

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

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A.3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Im Anhörungsverfahren wurden von keinem Verfahrensbeteiligten wasserwirtschaftliche Probleme angesprochen, die durch die vorliegende Planung ausgelöst würden. Sie sind auch ansonsten nicht erkennbar. Der bestandsorientierte Ausbau tangiert keine Gewässer oder wasserrechtlich geschützte Gebiete. Das trifft insbesondere auch auf den Gittersbach zu, dessen Überquerung durch den geplanten Geh- und Radweg baulich bereits beim ersten Bauabschnitt zwischen der B 15 und der Zufahrt

zum Möbelhaus berücksichtigt wurde. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat die Planunterlagen geprüft und keine Bedenken hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Belange geäußert.

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Darüber hinaus ist eine gesammelte Einleitung in das Grundwasser in Sickermulden erforderlich. Dagegen sind keine Einleitungen in Vorfluter erforderlich.

Die Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A.3.6.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A.4.3 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat die Planung und Berechnungen des Antragstellers überprüft und sein Einverständnis damit erklärt.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht nur in geringem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit 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) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch so-

weit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Die Landwirtschaftsverwaltung und der Bayerische Bauernverband haben im Anhörungsverfahren keine Einwände gegen die Planung erhoben.

Für das Straßenbauvorhaben werden einschließlich der Ausgleichsfläche rund 1,7 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. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird den geänderten Verhältnissen angepasst. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht erkennbar.

2.3.8 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 wird verwiesen.

2.4 Private Einwendungen

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

2.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 1,7 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

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

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

troffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

2.4.1.2 Baukosten, Räumpflicht

Wie in Unterlage 7.2, Blatt Nr. V.I, Ziffer 1 sowie Blatt 1, lfd. Nr. 1 und 2 (Bauwerksverzeichnis) dargelegt, tragen die beteiligten Straßenbaulastträger die Kosten für die Durchführung der Baumaßnahmen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs. Die Entscheidung, ob und inwieweit die Stadt Rosenheim die anfallenden Herstellungskosten auf die Straßenanleger umlegt, obliegt der Stadt und ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu treffen. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet darüber nicht. Gleiches gilt auch für die Räumpflicht, die sich aus den gesetzlichen Regelungen und ggf. aus Ortsrecht ergibt und nicht Gegenstand der Planfeststellung ist.

2.4.1.3 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.

2.4.1.3.1 Übernahme von Restflächen

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

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

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

2.4.1.3.2 Ersatzlandbereitstellung

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

2.4.1.3.3 Umwege

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

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

Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8a FStrG). Genehmigte Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Ver-

bindung 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.

2.4.1.3.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.3.5.3 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Ziff. 3 BayStrWG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in Art. 17 Abs. 4 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

2.4.1.3.5 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).

2.4.2 Einzelne Einwender

Wir verweisen hinsichtlich der Einwenden zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwenden allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Planungsvarianten, Ausbaustandard und befürchteter Lärm- und Luftschadstoffbeeinträchtigungen durch das Bauvorhaben, bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwenden gehen wir im Folgenden nicht mehr gesondert ein. Das gilt auch für Einwenden, die sich durch Rücknahme oder Zusagen des Vorhabensträgers erledigt haben.

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Der Stadt Rosenheim, in welcher der Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausliegt, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden Einsicht nehmenden Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der Stadt mitgeteilt.

2.4.2.1 Einwender Nr. 1000 bis 1003

Die Einwender bilden eine Anliegergemeinschaft aus Eigentümern und Bewohnern des Grundstücks Fl.Nr. 376/1 der Gemarkung Pang. Sie befürchten eine Einschränkung der direkten Zufahrtmöglichkeit von ihrem Grundstück auf die St 2078 infolge des Straßenausbaus. Daneben fordern sie eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im Bereich der Siedlung Schönau sowie eine Abrückung des Geh- und Radwegs in jenem Streckenabschnitt dergestalt, dass zwischen der Grundstücksgrenze und dem Weg eine Breite von mindestens 1,5 m für einen Grünstreifen verbleibt.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, dass die bestehenden Zufahrtverhältnisse auch nach dem Ausbau der Straße aufrecht erhalten bleiben. Gemäß Nr. 1.13 des Bauwerksverzeichnisses sollen demgemäß beide Zufahrten den geänderten Verhältnissen angepasst und wiederhergestellt werden. Zudem wird auch ein Ein- und Ausfahren in beide Richtungen ermöglicht. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist bei Bedarf außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu regeln. Eine Verschiebung des Geh- und Radwegs zur Verbreiterung des Grünstreifens zwischen dem Weg und dem Grundstück der Einwender halten wir für nicht erforderlich. Die Planung gewährleistet die Einhaltung ausreichender Sichtdreiecke, die ein wartepflichtiger Fahrzeugführer sowohl in der Ausfahrt vom Anwesen der Einwender als auch auf dem untergeordneten Spitzsteinweg zur gefahrlosen Querung des Geh- und Radwegs und zur Einfahrt in die St 2078 benötigt. Eine Verbreiterung des Grünstreifens würde zwar die Sicht weiter verbessern, wäre jedoch mit Eingriffen in fremde Grundstücke verbunden, denn die gesamte Straße müsste nach Süden verschoben werden. Diese Eingriffe erachten wir jedoch vor dem Hintergrund der aus Verkehrssicherheitsgründen bereits ausreichenden Planung für nicht gerechtfertigt. Eine schmalere Ausführung der vorgesehenen Böschungen und Trennstreifen zu Gunsten der von den Einwendern geforderten Verbreiterung kommt ebenfalls nicht in Betracht, da die Bankette und Böschungen in der geplanten Form auf der Grundlage der einschlägigen Straßenplanungsvorschriften unverzichtbare Straßenbestandteile sind und der Verkehrssicherheit dienen. Dass die Straße derzeit ohne ausreichende Bankette und Böschungen auskommt, zeigt die bestehenden Defizite der Staatsstraße, stellt jedoch die Planung nicht infrage.

Unter Berücksichtigung der betroffenen Belange halten wir den geplanten Ausbau der Straße trotz der Einwendungen der Anliegergemeinschaft für gerechtfertigt.

2.4.2.2 Einwender Nr. 1004 und 1100

Der Einwender Nr. 1004 ist eine Interessengemeinschaft, für die im Anhörungsverfahren der Einwender Nr. 1100 aufgetreten ist. Die Gemeinschaft besteht aus Eigentümern und Bewohnern von Anwesen, die direkt an die Staatsstraße St 2078 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Rosenheim/Aising anliegen. Sie wenden sich hauptsächlich gegen den geplanten leistungsfähigen Ausbau der Staatsstraße, weil sie dadurch eine vermehrte Beeinträchtigung ihrer Belange als Straßenanlieger infolge eines verstärkten Verkehrsaufkommens und höherer gefahrenen Geschwindigkeiten befürchten. Die St 2078 solle zudem nicht als Bedarfsumleitung für die Autobahn A 8 dienen. Sie plädieren für die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen anstelle des geplanten Ausbaus.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Einwender sind als Straßenanlieger den derzeit herrschenden Belastungen der Staatsstraße St 2078 ausgesetzt. Wir verkennen nicht, dass die Lebens- und Wohnqualität durch die wichtige und vom Verkehr erheblich belastete Staatsstraße beeinträchtigt wird. Wie wir jedoch bereits dargelegt haben, sprechen gewichtige Gründe der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für den leistungsgerechten Ausbau der St 2078, die derzeit den straßenbaulichen Anforderungen, die an eine wichtige Staatsstraßenverbindung zu stellen sind, nicht gerecht wird. Die für den geplanten Ausbau streitenden Gründe überwiegen hier die betroffenen privaten Belange und setzen sich in dieser Gemengelage durch. Unter Verweis auf unsere bisherigen Ausführungen ist nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak nicht mit einem weiteren erheblichen Verkehrszuwachs infolge des Ausbaus zu rechnen. Die Lärmbelastung wird sich gegenüber dem derzeitigen Zustand nicht wesentlich verändern im Sinne der Lärmschutzvorschriften. Der Straßenbelag wird zukünftig lärmindernde Eigenschaften aufweisen (vgl. Auflage A.3.4). Im Hinblick auf die gefahrenen Geschwindigkeiten bleibt die Entscheidung über die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen der Straßenverkehrsbehörde vorbehalten. Dass die Strecke eine Funktion als Bedarfsumleitung innehat ist nicht zu beanstanden, denn sie stellt zusammen mit der St 2010 die kürzeste Verbindung zwischen den Anschlussstellen Rosenheim und Bad Aibling der Autobahn A 8 dar. Jede andere Umleitungsstrecke wäre länger und würde andere, ebenfalls bereits hoch belastete Straßen betreffen, die durch bebaute Gebiete führen.

2.4.2.3 Einwender Nr. 1005 und 1007

Die Einwender Nr. 1005 und Nr. 1007 sind Eigentümer und Bewohner von Anwesen, die im Bereich der Einmündung der Raublinger Straße in die Ortsdurchfahrt der St 2078 von Rosenheim/Aising direkt an der Staatsstraße anliegen. Der Einwender

Nr. 1007 ist im Anhörungsverfahren für den Einwender Nr. 1005 aufgetreten. Sie wenden sich gegen den geplanten leistungsgerechten Ausbau der Staatsstraße und befürchten eine Verkehrszunahme sowie höhere Geschwindigkeiten. Sie fordern, auf den Ausbau zu Gunsten einer bloßen Sanierung zu verzichten.

Aus den bereits ausführlich dargelegten Gründen erachten wir die Einwendungen für nicht durchgreifend. Die für den Straßenausbau sprechenden Gründe halten wir für so gewichtig, dass sie die privaten Belange der Einwender überwiegen. Eine bloße Straßensanierung würde nicht ausreichen, um die Straße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung leistungsgerecht und verkehrssicher für den Straßenverkehr vorzuhalten.

2.4.2.4 Einwender Nr. 1006

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 911/2 und 902 der Gemarkung Aising. Das Grundstück Fl.Nr. 911/2 mit einer Gesamtgröße von 3.571 m² wird für den Straßenausbau zu rd. 1.780 m² dauerhaft und rd. 560 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Es kommt infolge des Straßenbaus zu einer Anschneidung des Flurstücks im nördlichen Bereich. Das Grundstück Fl.Nr. 902 mit einer Gesamtgröße von 11.438 m² wird zu rd. 570 m² dauerhaft und rd. 250 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Der Einwender ist nach seinen Angaben Vollerwerbslandwirt und Inhaber eines Milchviehbetriebs mit einer Gesamtbetriebsfläche von 20,7 ha, wovon sich 17,29 ha in seinem Eigentum befinden und 3,41 ha zugepachtet sind. Er wehrt sich gegen die Flächeninanspruchnahme. Mit Einwendungsschreiben vom 09.03.2010, eingegangen bei der Stadt Rosenheim am 10.03.2010, äußerte der Einwender unter Hinweis auf andere Straßenbauvorhaben, für die er in der Vergangenheit bereits Grund und Boden abgetreten hatte, die Befürchtung, seine landwirtschaftliche Existenz werde durch den geplanten Straßenausbau der St 2078 östlich Pang gefährdet. Mit weiterem Schreiben, datiert mit „Februar 2010“, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 30.03.2010 erhob der Einwender weitere Einwendungen, in denen er sich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke wandte und vortrug, dass die Änderung der Kurve im Bereich der Karkopfstraße ebenso wenig notwendig sei, wie die Errichtung einer Busbucht im Bereich der Siedlung Schönau.

Die Einwendungen greifen vorliegend nicht durch. Das Einwendungsschreiben vom Februar 2010 ist nach Ablauf der Einwendungsfrist bei der Regierung eingegangen. Mit den darin erhobenen Einwendungen ist der Einwender gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG ausgeschlossen. Unabhängig davon ist sowohl die Abflachung

der Kurve im Bereich der Karkopfstraße als auch die Herstellung einer Busbucht im Bereich der Siedlung Schönau aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich und rechtfertigt auch die Eingriffe in die Grundstücke des Einwenders. Auf unsere diesbezüglichen Ausführungen in diesem Beschluss wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Eine Existenzgefährdung infolge der Baumaßnahme ist nicht zu befürchten. Der für den Straßenausbau benötigte Grunderwerb beläuft sich auf rd. 1,14% seiner landwirtschaftlichen Betriebsfläche und liegt damit unter der Grenze, unterhalb der nach der ständigen Rechtsprechung ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb Flächenverluste verkraften kann (vgl. BVerwG vom 14.04.2010, 9 A 13.08 – juris, Rn. 27 m.w.N.). Selbst wenn bei der Berechnung des Flächenverlusts die Unwirtschaftlichkeit der Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 911/2 sowie lediglich die Eigentumsflächen des Betriebs zugrunde gelegt werden, ergibt sich eine Flächeninanspruchnahme von rd. 2,4%. Die bisherigen Flächenabtretungen für andere Straßenbauvorhaben bleiben außer Betracht. Eine Zurechnung von Maßnahmen anderer Vorhabensträger halten wir für nicht gerechtfertigt, weil die mit einer Planung verbundenen Probleme im Rahmen des jeweils zugrundeliegenden Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen sind. Nach dem Vortrag des Einwenders ist auch ausgeschlossen, dass die Flächenverluste durch die von ihm genannten anderen Bauvorhaben jeweils so gering waren, dass sie erst zusammen mit dem vorliegenden Flächenverlust die 5%-Grenze erreichen würden. Durch das Bauvorhaben an der Autobahn A 8 seien über 4 ha seiner Fläche entzogen worden, was eine deutlich andere Größenordnung als die vorliegende darstellt. Im Hinblick auf den Bau der Westtangente Rosenheim, durch den nochmals Flächen stark durchschnitten würden, hat die für den Bau der Westtangente Rosenheim zuständige Baubehörde mitgeteilt, dass sich der Flächenentzug auf rd. 1,97 ha landwirtschaftliche Fläche belaufen habe. Bei der vom Einwender im Gegenzug vom Baulastträger erworbenen Fläche habe es sich jedoch um eine Gesamtgröße von 3,45 ha gehandelt. Von einer schleichenden Erosion der Betriebsfläche kann keine Rede sein.

Die für den Ausbau der Staatsstraße sprechenden Gründe überwiegen die privaten Belange des Einwenders. Für den Flächenverlust und die damit verbundenen Nachteile ist der Einwender außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entschädigen

2.4.2.5 Einwender Nr. 1008

Der Einwender ist Anwohner der Staatsstraße außerhalb des Planfeststellungsabschnitts. Er fordert eine Abrückung der Straße von der Siedlung Schönau und kritisiert zudem die Radwegführung zwischen dem Kreisverkehr mit der Staatsstraße

St 2010 und der Kreuzung der Raublinger Straße, die Fahrradfahrer, die von Westen kommen und Richtung Süden nach Grüntal wollen, dazu zwingt, die Staatsstraße zweimal zu überqueren und auf einem Teilstück in verkehrter Richtung zur Straße fahren zu müssen. Im Rahmen des Erörterungstermins forderte er erstmals den Bau einer weiteren Querungshilfe im Bereich der Raublinger Straße.

Wir halten die Bedenken für unberechtigt. Hinsichtlich der Verschwenkung der Straße im Bereich der Siedlung Schönau verweisen wir auf unsere obigen Ausführungen hierzu. In Bezug auf die Bewältigung des Fahrradverkehrs innerhalb der Ortsdurchfahrt von Aising entbehrt die Einwendung insofern bereits einer Grundlage, weil die Radverkehrsführung im Mischverkehr und nicht über einen eigenen Radweg abgewickelt wird. Auch hierzu verweisen wir auf unsere obigen Ausführungen. Eine zweimalige Querung ist für die Radfahrer entgegen der Ansicht des Einwenders nicht notwendig, da es sich bei dem Weg nördlich der Fahrbahn um einen reinen Gehweg und nicht um einen Radweg handelt. Unabhängig davon, dass der Einwender mit seiner im Erörterungstermin erhobenen Forderung gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG ausgeschlossen ist, erachten wir eine zweite Querungsmöglichkeit im Bereich der Kreuzung mit der Raublinger Straße für nicht erforderlich. Die Fahrradfahrer, die von Pang kommend in Richtung Schönau fahren wollen, müssen innerhalb der Ortsdurchfahrt zunächst im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren und können nach der Raublinger Straße über die Querungsinsel auf der St 2078 die Staatsstraße sicher überqueren, um die Fahrt anschließend auf dem nördlichen Radweg entlang der Staatsstraße fortzusetzen. Die Radfahrer, die aus Pang kommend in Richtung Grüntal fahren möchten, biegen von der St 2078 nach rechts in die Raublinger Straße ein. In umgekehrter Richtung fungiert die geplante Insel östlich der Raublinger Straße als Querungshilfe für den Verkehr in Richtung Pang. Aus diesen Gründen erachten wir die mit dem Bau einer zusätzlichen Querungshilfe verbundenen Kosten sowie die notwendige Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen für unverhältnismäßig.

Das öffentliche Interesse am Ausbau der St 2078 setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

2.4.2.6 Einwender Nr. 1009 und 1201 bis 1204

Der Einwender Nr. 1009 erhob sowohl für sich als auch für die Einwender 1201 bis 1204 als Anliegergemeinschaft Einwendungen gegen die Planung. Der Einwender 1205 zog seine Einwendungen im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens zurück. Die Einwender sind Eigentümer und Bewohner von Anwesen in der Siedlung Schö-

nau. Sie wenden sich gegen die Notwendigkeit des Straßenausbaus und fordern insbesondere eine Verschwenkung der Trasse im Bereich der Siedlung Schönau sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes.

Die Einwendungen erachten wir für nicht durchgreifend. Die Erforderlichkeit des geplanten Straßenausbaus haben wir bereits ausführlich dargelegt. Ein Verzicht auf den leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausbau kommt nicht in Betracht. Die Gründe für die der Verkehrsbedeutung dieser wichtigen Staatsstraße gerecht werdenden Ausbaumaßnahme überwiegen auch die Belange der Einwender. Dabei verkennen wir nicht, dass sie bereits derzeit durch die Straße in unmittelbarer Nachbarschaft zu ihren Anwesen erheblich belastet sind. Eine Verschwenkung der Trasse wäre jedoch mit schwerwiegenden Eingriffen in Rechte Dritter und mit erheblichen Mehrkosten verbunden und drängt sich daher nicht als vorzugswürdige Alternative auf. Auf unsere entsprechenden obigen Ausführungen hierzu wird verwiesen. Auch eine Tieferlegung der Staatsstraße aus Gründen des Lärmschutzes wird abgelehnt, denn sie müsste nach den Angaben des Vorhabensträgers jedenfalls mindestens 2 m betragen, um eine lärmindernde Wirkung zu erzielen. Eine solche Tieferlegung würde jedoch dazu führen, dass die Erschließung der Anwesen an der Brannenburger Straße 35 nicht mehr gewährleistet und auch der Spitzsteinweg selbst nicht mehr an die Staatsstraße angebunden werden könnte. Daneben könnte auch das auf der Staatsstraße anfallende Niederschlagswasser nicht mehr abfließen, sondern müsste anderweitig durch aufwändigere bauliche Maßnahmen schadlos abgeführt werden. Mit einer Tieferlegung wären schließlich erhebliche Mehrkosten verbunden, die wir für unverhältnismäßig erachten, zumal durch den Straßenausbau keine wesentliche Änderung im Sinne der Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verursacht wird und der Gesetzgeber die Anwendung dieser Vorschriften dahingehend eingeschränkt hat, dass die Vorbelastung außer Betracht bleibt (vgl. 0, Seite 19). Mangels einer wesentlichen Änderung bedarf es keiner aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Der Wunsch der Einwender nach Errichtung einer Lärmschutzwand oder der Aufbringung eines Lärmschutzbelags („Flüsterasphalt“) als Lärmschutzmaßnahmen findet in den gesetzlichen Lärmschutzvorschriften keine Stütze und muss daher abgelehnt werden. Zudem wären aktive Lärmschutzmaßnahmen nach den Angaben des Vorhabensträgers mit einem erheblichen Kostenaufwand von mehreren hundert tausend Euro verbunden, der außer Verhältnis zum erzielten Schutz stehen würde. Vermutlich würde sogar die Erschließung der Siedlung Schönau oder Teile davon vollständig verändert werden, damit ein Lärmschutzwall oder eine Lärmschutzwand funktionsfähig errichtet werden könnte.

Der Vorhabensträger hat jedoch signalisiert, nach Abschluss der Ausbaumaßnahme auf Antrag der Einwender nochmals zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung vorliegen.

Insgesamt überwiegen die für den geplanten Straßenausbau sprechenden Gründe die Belange der Einwender.

2.4.2.7 Mandant der Kanzlei Dr. Bösmeier (Einwender Nr. 2000)
Einwender Nr. 2001

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke mit den Flurnummern 911 und 913 der Gemarkung Aising mit einer Gesamtgröße von rund 27.371 m², die für das Bauvorhaben insgesamt zu rund 2.160 m² dauerhaft und rund 1.030 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich gegen die Grundinanspruchnahme und insbesondere gegen die schräge Anschneidung des Grundstücks mit der Flurnummer 911 zum Zwecke der Kurvenabflachung.

Wir halten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Der Flächenentzug führt zwar zu einer Formverschlechterung der landwirtschaftlichen Flächen, die im Rahmen der Entschädigung zu berücksichtigen sein wird. Der Flächenentzug ist jedoch für den Straßenausbau erforderlich, da insbesondere im Bereich der Kurve an der Karkopfstraße nur durch eine entsprechende Abflachung Verhältnisse geschaffen werden können, die den Regeln der Technik entsprechen. Wir haben bereits oben dargestellt, dass wir die vorgesehene Kurvenabflachung aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem wichtigen Verkehrsweg, den die Staatsstraße St 2078 darstellt, für notwendig erachten. Diesen gewichtigen öffentlichen Belangen räumen wir vorliegend den Vorrang vor den betroffenen privaten Belangen des Einwenders ein, zumal die Planung zum Schutz der privaten Eigentumsinteressen einen Kurvenradius vorsieht, der an der unteren Grenze des straßenbautechnisch vertretbaren liegt. Die nach dem Straßenausbau verbleibenden Restflächen der Grundstücke sind ausreichend groß, um sie weiterhin sinnvoll bewirtschaften zu können. Insgesamt gewährleistet die Planung einen interessengerechten Ausgleich der betroffenen Belange.

2.4.2.8 Mandant der Kanzlei Friedel und Herrmann
Einwender Nr. 3000

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 1089/1 der Gemarkung Aising mit einer Gesamtgröße von 7.576 m², das zu rund 170 m² dauerhaft und zu 180 m² vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen wird.

Er wandte sich gegen die Breite der ursprünglich geplanten Straße im Bereich seines Grundstücks und bezweifelte die Notwendigkeit des 1,5 m breiten Banketts und der anschließenden 3 m breiten Entwässerungsmulde. Zudem hielt er die Pflanzung einer Baumreihe für nicht erforderlich.

Im Ergebnis greifen die Einwendungen nicht durch. Die Einwendung hat sich hinsichtlich der Baumpflanzung durch die Auflage A.3.2.1 erledigt. Die Breite von Bankett und Entwässerungsmulde ist durch die Auflage A.3.2.2 reduziert worden. In ihren planfestgestellten Breiten entsprechen sie den technischen Regelwerken (RAS-Ew 2005) und sind zur schadlosen Abführung und Versickerung des Niederschlagswassers erforderlich. Die straßenbautechnischen Gründe, die Straße in der vorgesehenen Breite auszubilden, beruhen auf vernünftigen Erwägungen und überwiegen mit den für den geplanten Straßenausbau sprechenden öffentlichen Belangen die betroffenen privaten Belange des Einwenders. Gründe, die im vorliegenden Fall ein Abweichen von dem geplanten Entwässerungssystem rechtfertigen würden, sind nicht ersichtlich.

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der Staatsstraße St 2078 östlich von Pang 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. Die Verkehrsbedeutung dieser wichtigen Staatsstraßenverbindung sowie ihre Verkehrsbelastung machen einen Ausbau des derzeit nicht den straßenbaulichen Anforderungen gerecht werdenden Ausbauabschnitts erforderlich. Dabei orientiert sich der Ausbau am derzeitigen Straßenbestand und verschont weitgehend fremde Grundstücke. Durch die geplante Form des Ausbaus kommt es zu keiner wesentlichen Änderung der Lärmsituation im Sinne der Verkehrslärmschutzvorschriften. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Ausbaus der Staatsstraße ungünstiger beurteilt.

2.6 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. 8 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

3. 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 beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

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

München, 20.10.2010

Regierung von Oberbayern

Beier

Oberregierungsrat

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Rosenheim zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden.