

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2063-007



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**St 2063
Verlegung nördlich Seeshaupt
von Str-km 1,7 bis Str-km 4,5**

München, 17.05.2011

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	6
3.1 Unterrichtungspflichten	6
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	7
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	8
3.4 Verkehrslärmschutz	10
3.5 Landwirtschaft und Forst	10
3.6 Belange der Deutschen Bahn AG	11
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	13
4.1 Gegenstand / Zweck	13
4.2 Plan	13
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	13
4.3.1 Einleitungsmengen	13
4.3.2 Betrieb und Unterhaltung	13
4.3.3 Anzeigepflichten	14
5. Straßenrechtliche Verfügungen	14
6. Entscheidungen über Einwendungen	15
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	15
6.2 Zurückweisungen	15
7. Entscheidungsvorbehalt	15
8. Kostenentscheidung	15
B Sachverhalt	16
1. Beschreibung des Vorhabens	16
2. Vorgängige Planungsstufen	16
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	16
C Entscheidungsgründe	19
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	19
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	19
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	19
2. Materiell-rechtliche Würdigung	20
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	20
2.2 Planrechtfertigung	20
2.2.1 Planungsziele	20
2.2.2 Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastungen	21
2.2.3 Künftige Verkehrssituation	22
2.2.4 Einwendungen	22
2.2.4.1 Kosten	22

2.2.4.2	Erforderlichkeit des Ausbaus	23
2.2.4.3	Verkehrszahlen	24
2.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	24
2.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	24
2.3.2	Planungsvarianten	25
2.3.2.1	Beschreibung der Varianten	25
2.3.2.2	Grobanalyse	26
2.3.2.3	Vergleich der Plantrasse mit der Variante 1	28
2.3.2.4	Einwendungen zum Variantenvergleich	31
2.3.3	Ausbaustandard	33
2.3.3.1	Linienführung, Gradienten, Querschnitt	33
2.3.3.2	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	34
2.3.4	Immissionsschutz / Bodenschutz	34
2.3.4.1	Verkehrslärmschutz	35
2.3.4.2	Schadstoffbelastung	40
2.3.4.3	Bodenschutz	41
2.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	41
2.3.5.1	Verbote	41
2.3.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	53
2.3.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	53
2.3.6	Gewässerschutz	65
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	65
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	65
2.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	67
2.3.8	Forstwirtschaft	67
2.3.8.1	Rodung von Sturmschutzwald	67
2.3.8.2	Einwendung der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald	68
2.3.9	Träger von Versorgungsleitungen	69
2.3.10	Belange der Bahn	69
2.4	Private Einwendungen	70
2.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	70
2.4.1.1	Flächenverlust	70
2.4.1.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen	70
2.4.2	Einzelne Einwender	73
2.4.2.1	Mandaten der Kanzlei Labbé & Partner	73
2.4.2.2	Einwender ohne anwaltliche Vertretung	83
2.5	Gesamtergebnis	83
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	84
3.	Kostenentscheidung	85

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
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
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
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
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
FStrG	Fernstraßengesetz
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz 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-St2063-007

**Vollzug des BayStrWG;
St 2063
Verlegung nördlich Seeshaupt
von Str-km 1,7 bis Str-km 4,5**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau der St 2063 Verlegung nördlich Seeshaupt mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	1 : 100.000
3/ T1	Übersichtslageplan	1 : 5.000
4	Übersichtshöhenplan	1 : 5.000/500
6	Straßenquerschnitte	1 : 100
7.1/ T1	Lagepläne Blatt 1-2	1 : 1.000
7.2/ T1	Bauwerksverzeichnis	
7.3/ T1	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1 : 5.000
8	Höhenpläne Blatt 1-4	1 : 1.000/100

12.1/ T1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	
12.2/ T1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 5.000
12.3/ T1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 5.000
12.4	Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	
13	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
14.1/ T1	Grunderwerbspläne Blatt 1-2	1 : 1.000
14.2/ T1	Grunderwerbsverzeichnis	

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Weilheim aufgestellt und tragen das Datum 15.12.2009. Die Unterlagen der 1. Tektur vom 31.01.2011 sind mit einem /T gekennzeichnet. Überholte Planunterlagen und überholte Passagen im Text sind gestrichen und mit dem Stempel „Ersetzt durch 1. Tektur vom 31.01.2011“ gekennzeichnet.

Die Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (Unterlage 11) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

3.1.2 Der E.ON Bayern AG, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die E.ON Bayern AG zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten.

- 3.1.3 Der DB Energie GmbH, Bahnstromleitungen, damit evtl. erforderliche Anpassungsarbeiten an den Bahnstromleitungen der Bahnlinie Kochel – Tutzing mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Der DB Kommunikationstechnik GmbH, um Beschädigungen der Fernmeldeeinrichtungen der Bahnlinie Kochel – Tutzing durch den Straßenbau zu vermeiden.
- 3.1.5 Der DB Netz AG und der DB Services Immobilien GmbH, um den Straßenbau mit den Erfordernissen des Betriebs der Bahnlinie Kochel – Tutzing abzustimmen.
- 3.1.6 Der Erdgas Südbayern GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.7 Dem Landratsamt Weilheim-Schongau sind Beginn und Vollendung sämtlicher Bauarbeiten an Gewässern anzuzeigen.
- 3.1.8 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

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

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

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.2.1 Sollten bei den Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt Weilheim-Schongau zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art. 2 BayBodSchG).

- 3.2.2 Der Bauablauf an den Gewässern ist so einzurichten, dass die Gewässer möglichst wenig eingetrübt werden. Baggerarbeiten sind soweit möglich im Trockenen durchzuführen.
- 3.2.3 Die Breite der zu ändernden Bachbetten ist dem Bestand anzupassen. Übermäßige Aufweitungen sind zu vermeiden. Flachwasserstrecken dürfen nicht geschaffen werden. Durch die Einbringung von Störelementen (Steine, Wurzelstöcke, etc.) ist die Dynamik zu fördern.
- 3.2.4 Alle im Zuge der Baumaßnahme erfolgten Ablagerungen und Hindernisse im Gewässerbett sind vor Abschluss der Arbeiten wieder restlos und ordnungsgemäß zu entfernen, soweit sie nicht zum planmäßigen Ausbauzustand gehören.
- 3.2.5 Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Treibstoffe, Öle, usw.) ist darauf zu achten, dass Boden und Wasser nicht verunreinigt werden.
- 3.2.6 Die Unterhaltungslast i.S.v. § 40 Abs. 1 Satz 1 WHG, Art. 22 Abs. 1 Nr. 3 BayWG am Eisenrainer Bach und am Seeseitenbach trägt gem. Art. 42 Abs. 3 BayWG der Vorhabensträger im Bereich des vorhabensbedingten Ausbaus für die Dauer von 10 Jahren nach Fertigstellung, im Bereich der Durchlässe dauerhaft. Danach geht die Unterhaltungslast am Eisenrainer Bach und am Seeseitenbach auf die Unterhaltungsverpflichteten gem. Art. 22 Abs. 1 Nr. 3 BayWG über.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.
- 3.3.2 Die Rodung von Gehölzen und Waldbeständen darf zum Schutz von Lebensstätten nur vom 01. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen.
- 3.3.3 Zur Vermeidung der Tötung von Individuen streng geschützter Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und europäischer Vogelarten, die Horste und Baumhöhlen bewohnen, muss im Zuge der Rodungsarbeiten eine qualifizierte Nachsuche erfolgen und eine Fachkraft die Rodungsarbeiten begleiten, kritische Höhlen untersuchen, die Tiere ggf. bergen und artgerecht versorgen.
- 3.3.4 Die in den Planunterlagen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (oder CEF-Maßnahmen) bezeichneten Maßnahmen A3, A4, A5, A6 und A12 müssen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Weilheim-Schongau in der Vegetationsperiode vor dem Eingriff in die entsprechenden Lebensräume realisiert werden, so dass sie bei Baubeginn ökologisch wirksam sind.

- 3.3.5 Im zweiten Jahr nach Fertigstellung ist die Wirksamkeit der Amphibienleiteinrichtungen und –durchlässe vom Vorhabensträger in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu dokumentieren (Akzeptanzkontrolle).
- 3.3.6 Während der Bauzeit sind beiderseits der Trasse mobile Fangzäune und Fangeimer im Abstand von ca. 10 m für Amphibien aufzustellen und zu betreuen.
- 3.3.7 Nach Fertigstellung der Maßnahme sind im Bereich von Bau-km 1+070 bis 1+400, in dem keine feste Leiteinrichtung erstellt wird, vom Vorhabensträger dauerhaft während der Amphibienhauptwanderzeit (vom 01.03. bis 30.06. jeden Jahres) mobile Fangzäune und Fangeimer für Amphibien aufzustellen und zu betreuen.
- 3.3.8 Die in der Unterlage 12.1 (Maßnahme V5) vorgesehene mobile Amphibienleiteinrichtung von Bau-km 1+670 bis 1+780 ist als feste Leiteinrichtung auszuführen.
- 3.3.9 Die fest eingebauten Amphibienleiteinrichtungen und –durchlässe zwischen Bau km 0+330 und 1+070, Bau km 1+400 bis 1+670 und Bau-km 1+670 bis 1+780 sind vom Vorhabensträger jährlich im Februar vor Beginn der Amphibienwanderung auf bauliche Schäden und Funktionsfähigkeit (z.B. durch Ablagerungen) zu überprüfen und funktionsfähig zu erhalten.
- 3.3.10 Die in der Planunterlage 12.3 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.
- 3.3.11 Der Vorhabensträger hat die Unterhaltungspflege der Ausgleichsmaßnahmen für einen Zeitraum von 15 Jahren nach Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen sicherzustellen.
- 3.3.12 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiopte, 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.
- 3.3.13 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.4 Verkehrslärmschutz

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

3.5 Landwirtschaft und Forst

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

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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

3.5.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.5.5 Die Ersatzaufforstungen und alle Maßnahmen zum Bestandesumbau sind in Abstimmung mit der unteren Forstbehörde (AELF Weilheim) mit standortgerechten Baumarten vorzunehmen.

3.5.6 Waldflächen, die durch die Rodungen einen ungeschützten, westexponierten Waldrand erhalten, sind am Rand mit Großpflanzen einheimischer schnellwachsender standortgerechter Baumarten (z. B. Ahorn, Esche) zu unterbauen.

3.5.7 Die rückliegenden Nadelholzbestände östlich der Trasse ab mittlerem Bestandesalter sind zur Verringerung der Windwurfgefahr – unter der Voraussetzung der Zustimmung der Eigentümer der betroffenen Waldgrundstücke - bis zur Bahnlinie bzw. bis zu einer Tiefe von drei Altbaumlängen (ca. 100 Meter) mit stabilisierenden, schattenertragenden Baumarten zur Schaffung standortgerechter Mischbestände zu unterpflanzen. Die betroffenen Flächen sind in Abstimmung mit

der unteren Forstbehörde (AELF Weilheim) zu ermitteln und sollen im Rahmen der Ausführungsplanung in einer Karte dargestellt werden.

- 3.5.8 Die Ersatzaufforstungen und die Wiederaufforstungen der temporär beanspruchten Flächen sind dem AELF Weilheim bis spätestens 1 Jahr nach Beendigung der Baumaßnahmen nachzuweisen.

3.6 Belange der Deutschen Bahn AG

- 3.6.1 Bei allen Arbeiten im Bereich von Anlagen des Eisenbahnen des Bundes ist das bautechnische Regelwerk der DB Netz AG in Verbindung mit der „Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen“ (ELTB) der DB AG zu beachten.

- 3.6.2 Für die Abgrabung im Bereich des Regenrückhaltebeckens ist vor Baubeginn über ein Bodengutachten der statische Nachweis zu erbringen, dass der entstehende neue Bahndamm im Bereich des Beckens standsicher ist und keine Vernässung aus dem Becken droht.

- 3.6.3 Die Abstimmung der detaillierten Planung zum Regenrückhaltebecken hat mit der DB Netz AG, Netzbezirk Murnau zu erfolgen. Nach der Erstellung des Regenrückhaltebeckens darf es zu keiner Beeinträchtigung wie z.B. Überflutung, Unterspülung der Bahntrasse kommen. Bestehende Durchlässe o. ä. im Bereich der Planung zum Rückhaltebecken sind zu beachten.

- 3.6.4 Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der Deutschen Bahn (3,30 m lichter Raum von Gleisachse) während der Bauarbeiten ist auf Dauer sicher auszuschließen. Sollte das Freihalten des geforderten Raumes nicht gewährleistet werden können, so ist für den Zeitraum der Bauarbeiten das Gleis für den Zugverkehr zu sperren. Die Sperrung der Gleise mittels einer baubetrieblichen Anmeldung und einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) ist rechtzeitig vor Baubeginn bei dem zuständigen Baubetriebskoordinator der DB Netz AG zu beantragen.

- 3.6.5 Die Sicht auf Signale (insbesondere bei Bahn-km 10,1 und 10,844) sowie die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplanten Baumaßnahmen und das Betreiben der baulichen Anlagen betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.

- 3.6.6 Ohne Vorlage eines geprüften statischen Nachweises darf der Einflussbereich der Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) nicht beeinträchtigt werden. Der Stützbereich verläuft im Allgemeinen 1 : 1,5 geneigt (je nach Bodenart u. U. auch flacher); er beginnt am Schotterfußpunkt 3,40 m von der Gleisachse. Zur Sicherung

der Standsicherheit der Oberleitungsmasten ist ein Mindestabstand von 5,00 m zur Kante des Mastfundamentes bzw. 7,00 m zur Gleisachse vorzusehen. In diesem Bereich darf weder an- noch abgegraben werden. Bei Unterschreitung des Abstandes ist ein geprüfter statischer Nachweis für die betroffenen Oberleitungsmasten zu erbringen.

- 3.6.7 Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art der Bepflanzung müssen so gewählt werden, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Der Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitsabstand von 2,50m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten.
- 3.6.8 Werden bei einem Kraneinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, die mind. 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Der Antrag zur Kranaufstellung ist, mit Beigabe der Stellungnahme der DB AG zum Baugesuch, bei der DB Netz AG, Niederlassung Süd, Anlagenmanagement Regionalnetze, I.NMR-S-A(P) einzureichen.
- 3.6.9 Die Durchführung von Arbeiten (incl. Messarbeiten, Baumfällungen und Gehölzrückschnitt) auf oder in unmittelbarer Nähe zu Bahnanlagen dürfen nur nach vorheriger Zustimmung des zuständigen Bezirksleiters Fahrbahn ausgeführt werden. Die erforderlichen Absprachen und Festlegungen zur Sicherung der Arbeiten in Gleisnähe und Maßnahmen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes (Sicherheitsabstände, Freihaltung des Regellichtraumes, Sicherungsplanung usw.) sind rechtzeitig mit dem Bezirksleiter Fahrbahn zu klären und schriftlich festzulegen. Für Vermessungsarbeiten ist grundsätzlich ein Mindestabstand von 2,5 m von der Gleisachse einzuhalten. Für alle anderen Arbeiten muss ein Holz-Bretterzaun in entsprechendem Abstand von der Gleisachse aufgebaut werden um den Baustellenbereich deutlich vom Bahnkörper abzugrenzen. Metallzäune dürfen wegen der notwendigen Erdung nur im Abstimmung mit der DB Netz AG, Regionale Instandhaltung I.NPR-S-R-KAW, Murnau verwendet werden.
- 3.6.10 In Abstimmung mit der DB Netz AG, Netzbezirk Murnau ist zur Koordinierung der technischen und betrieblichen Eisenbahnbelange im Zusammenhang mit der Baumaßnahme durch das StBA Weilheim eine bei der DB Netz AG zugelassene Fachkraft (Technischer Berechtigter in Fachrichtung Fahrbahn mit Anerkennung als Bauüberwacher Bahn - „BÜB“) zu bestellen. Dieser hat während der gesamten Bauarbeiten die Koordinierung mit der DB Netz AG und die entsprechende

Bauüberwachung zu übernehmen. Die Fachkraft muss von der DB Netz AG sowie vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entsprechend anerkannt sein.

- 3.6.11 Durch die Straßenbaumaßnahmen dürfen bahneigene Entwässerungsanlagen (Durchlässe, Gräben, usw.) nicht beeinträchtigt werden. Die Entwässerung des Bahnkörpers muss weiterhin jederzeit gewährleistet sein.
- 3.6.12 Vor Baubeginn ist mit der DB Netz AG Niederlassung Süd; Regionalnetze, I.NVR-S; Nürnberg eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen.
- 3.6.13 Die Inanspruchnahme von Bahngrundstücken ist bei der DB Services Immobilien GmbH frühzeitig zu beantragen und kann nur nach einer erfolgten bahninternen Prüfung auf Entbehrlichkeit für den Bahnbetrieb oder einer entsprechenden Gestattung der DB Netz AG – vertreten durch die DB Services Immobilien GmbH – erfolgen. Ohne die vorherige Freigabe der Flächen als Ergebnis der Entbehrlichkeitsprüfung für den Eisenbahnbetrieb bzw. ohne entsprechenden Gestattungsvertrag mit der DB Netz AG – vertreten durch die DB Services Immobilien GmbH – dürfen Bahnbetriebsflächen nicht in Anspruch genommen werden.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Versickern des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der St 2063 und Geländewassers über Dammfußmulden mit Erdschwellen in das Grundwasser sowie zum Einleiten in den Eisenrainerbach und in den Seeseitenbach erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Einleitungsmengen

Werden z.B. durch zusätzliche Anschlüsse oder höhere Versiegelungsgrade die Bemessungswerte für die Einleitungen überschritten, so hat der Unternehmensträger rechtzeitig für eine Vergrößerung der Rückhalteeinrichtung oder für Maßnahmen zur unschädlichen Ableitung des Niederschlagswassers zu sorgen.

4.3.2 Betrieb und Unterhaltung

- 4.3.2.1 Die Entwässerungseinrichtungen sind mindestens halbjährlich oder nach größeren Starkregenereignissen auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu

prüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

4.3.2.2 Die neuen Einleitungsstellen sind in naturnaher Bauweise so zu sichern, dass keine Auskolkungen, Uferanbrüche, Ausspülungen und Unterhöhungen auftreten können.

4.3.2.3 Der Notüberlauf am Regenrückhaltebecken (BWV-Nr. 3.10) ist so herzustellen, dass das Überwasser (>HQ10) schadlos aus dem Regenrückhaltebecken abgeleitet wird.

4.3.3 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 Straßenentwässerungsanlagen 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 (Unterlage 7.3). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek-BayStrWG. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

- 6.1.1 Sämtliche Zufahrten zu den Waldgrundstücken sind – soweit möglich – an die vorhandenen Holzrückewege anzuschließen, die sich auf den erschlossenen Grundstücken befinden.
- 6.1.2 Die in den Planunterlagen vorgesehene Zufahrt (BWV-Nr. 1.1.6) bei Bau-km 0+400 kann entfallen, falls – wie vorgesehen – die Fl.Nr. 1094 der Gemarkung Seeshaupt von der Einwenderin 1000 erworben wird.
- 6.1.3 Die Zufahrt von Fl.Nr. 1096 und 1096/3 (BWV-Nr. 1.1.7) ist nach Süden in den Bereich derzeit dort vorhandenen Zufahrt zu den o.g. Grundstücken zu verschieben. In diesem Zuge wird auch Fl.Nr. 1095 erschlossen
- 6.1.4 Auf dem Flurstück 1097 ist eine neue Zufahrt einzuplanen, die an die bestehende Rückegasse anschließt. Die genaue Lage wird beim Bau im Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer festgelegt.
- 6.1.5 Die Zufahrt bei Bau-km 0+900 (BWV-Nr. 1.1.9) ist nach Norden zu verschieben und auf den bestehenden Weg auf Fl.Nr. 1085 anzupassen.
- 6.1.6 Die genaue Lage der Zufahrt (BWV-Nr. 1.1.8) ist beim Bau vor Ort mit den Vertretern der Einwenderin 1000 abzustimmen.

6.2 Zurückweisungen

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

7. Entscheidungsvorbehalt

Für den Fall, dass die erforderliche Zustimmung zur Inanspruchnahme von Flächen der DB Netz AG als Ergebnis der Entbehrlichkeitsprüfung für den Eisenbahnbetrieb nicht erteilt wird und auch kein entsprechender Gestattungsvertrag mit der DB Netz AG – vertreten durch die DB Services Immobilien GmbH – zustande kommt, ist eine entsprechende Planänderung bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen, die auf die Inanspruchnahme dieser Flächen verzichtet.

8. 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

Das Vorhaben umfasst die Verlegung der St 2063 auf die Westseite der Bahnlinie Tutzing - Kochel zwischen der St 2064 westlich Seeshaupt und der bestehenden St 2063 nach Bernried südlich des Gutes Adelsried. Die Plantrasse beginnt an der St 2064 („Weilheimer Straße“) ca. 70 m westlich der Bahnüberführung. Die Verknüpfung mit dieser Staatsstraße erfolgt als Kreisverkehrsplatz. Die Trasse verläuft zunächst 600 m parallel zur Bahnlinie, um durch die Trassenbündelung die Zerschneidung der Landschaft möglichst gering zu halten. Anschließend weicht sie einem Einzelanwesen westlich aus und verläuft in einem Abstand von ca. 200 m zur Bahnlinie weiter nach Norden. Bei Bau-km 1+270 überquert sie mit einer Brücke den Seeseitenbach. Die bestehende Staatsstraße („Tutzinger Straße“) wird bei Bau-km 1+600 mit einer plangleichen Einmündung an die Plantrasse angebunden. Schließlich geht diese ab Bau-km 1+800 in die bestehende Staatsstraße über.

2. Vorgängige Planungsstufen

Für die Verlegung nördlich Seeshaupt bestehen seit den 80er Jahren Planungen, die in den vergangenen Jahren weiter konkretisiert wurden.

Ab 1993 war der nördliche Teilabschnitt des Vorhabens im Bereich der Bahnüberführung bereits im 5. Ausbauplan für die Staatsstraßen 1993 in der 2. Dringlichkeit enthalten. Der südliche Teil war als bestandsorientierter Ausbau im weiteren Bedarf eingestuft. Im 6. Ausbauplan für Staatsstraßen 2001 rückten beide Abschnitte in die 1. Dringlichkeit bzw. 2. Dringlichkeit vor. Auch im Entwurf für den 7. Ausbauplan der Staatsstraßen ist das Vorhaben in der 1. Dringlichkeit als sog. Überhangmaßnahme enthalten.

Im Jahr 2006 wurde der Vorentwurf für eine Trasse westlich der Bahnlinie ausgearbeitet, 2008 der Regierung von Oberbayern vorgelegt und am 21.01.2009 genehmigt.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 19.04.2010 beantragte das Staatliche Bauamt Weilheim für die Verlegung der St 2063 nördlich von Seeshaupt das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 28.04.2010 bis 27.05.2010 bei der Gemeinde Seeshaupt und vom 30.04.2010 bis 31.05.2010 bei der Gemeinde

Bernried nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Seeshaupt bis spätestens 10.06.2010, bei der Gemeinde Bernried bis spätestens 15.06.2010 oder bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Landratsamt Weilheim - Schongau
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Vermessungsamt Weilheim
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München
- DB Energie GmbH
- DB Netz AG
- DB Services Immobilien GmbH
- DB Telematik GmbH
- Deutsche Telekom AG, T-Com
- E.ON Bayern AG
- Erdgas Südbayern GmbH
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V., Hilpoltstein
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V., Landesverband Bayern
- Deutscher Alpenverein
- Verein der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e. V.
- Verein zum Schutz der Bergwelt
- Abwasserverband Starnberger See
- Fachberater für Fischerei
- Regierung von Oberbayern, SG 24.2 – höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 51 – höhere Naturschutzbehörde

Gegen die Planung gingen einige Einwendungen insbesondere von den Eigentümern betroffener Waldgrundstücke ein. Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 13. und 14.12.2010 in Seeshaupt erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der Einwendungen und der Stellungnahmen der Träger der öffentlichen Belange sowie der Ergebnisse des Erörterungstermins wurden mit der 1. Tektur vom 31.01.2011 Änderungen eingearbeitet. Im Wesentlichen entfiel der geplante Gehweg östlich der St 2063, zudem wurden auf Wunsch der betroffenen Eigentümer einige Ersatzlebensräume für Amphibien verschoben.

Da es sich bei der 1. Tektur um Änderungen mit einem begrenzten Umgriff handelte und die privaten Betroffenen bekannt waren, wurden die Unterlagen nicht erneut öffentlich ausgelegt, sondern mit Schreiben vom 04.02.2011 den Betroffenen zugeschickt. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen der 1. Tektur bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens 24.02.2011 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben und verspätete Einwendungen ausgeschlossen sind. Zudem wurde eine Stellungnahme der Gemeinde Seeshaupt, des Landratsamts Weilheim-Schongau und der DB Services Immobilien GmbH eingeholt. Aufgrund der eher geringen Änderungen des Plans durch die 1. Tektur haben wir von einer erneuten Erörterung abgesehen.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 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.

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

Die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben ist dem Fachplanungsgesetz - dem BayStrWG - zu entnehmen. Sie ist danach gegeben, wenn die Maßnahme gemessen nach den Zielen der Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 und 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 zu dienen bestimmt ist. Nach Art. 9 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Bei der Planrechtfertigung des Bauvorhabens muss allerdings nicht darauf abgestellt werden, dass das Bauvorhaben zum Erreichen der Ziele des Fachplanungsgesetzes unausweichlich ist. Es reicht vielmehr aus, dass das Bauvorhaben - gemessen an den Zielen des BayStrWG - erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten ist.

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).

2.2.1 Planungsziele

Mit dem Vorhaben werden folgende Planungsziele verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine übersichtliche und stetige Linienführung der neuen Straße, weniger Zufahrten und Optimierung der Sichtverhältnisse an den Knotenpunkten.
- Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Strecke sowie an den Knotenpunkten durch stetige übersichtliche Linienführung der Straße und die neue Verknüpfung der Staatsstraßen als Kreisverkehrsplatz.

- Vermeidung von Umwegen für größere Fahrzeuge und Beseitigung des ungewollten Ausweichverkehrs im nachgeordneten Straßennetz durch Umgehung des höhenbeschränkten Bahnbauwerks an der Tutzinger Straße.
- Verkehrsentlastung der bebauten Bereiche von Seeseiten und Seeshaupt, Verbesserungen der Aufenthaltsqualität am Seeufer für Erholungssuchende und besserer Schutz der sensiblen Flächen durch Verringerung des Verkehrs.

Damit soll auch eine Verringerung bestimmter Umweltbeeinträchtigungen erreicht werden:

- Infolge der Beseitigung von Verkehrshemmnissen verringern sich die vom Straßenverkehr ausgehenden Emissionen und sein Energieverbrauch.
- Gefährdungen der Uferbereiche des Starnberger Sees neben der bestehenden Staatsstraße können durch die mit der Verlegung verbundene Entlastung verringert werden.
- Einträge aus dem Straßenoberflächenwasser in die empfindliche Uferzonen werden durch die Verkehrsverlagerung deutlich reduziert
- Das Verkehrsgeschehen wird von den bestehenden FFH-Gebieten (Seeufer und Seeseitenbach) abgerückt.
- Durch den Entfall des Ausweichverkehrs werden auch im Bereich der „Nußberger Weiher“ die verkehrsbedingten Einträge und die Gefahr der Verschmutzung durch einen möglichen Unfall verringert.

2.2.2 Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastungen

Die Staatsstraße 2063 bündelt den Verkehr am Westufer des Starnberger Sees. Außerdem dient sie als Zubringer zum Bundesfernstraßennetz (B 11/ B 472 bei Bichl, Bundesautobahn A 95 bei Penzberg und B 2 in Starnberg). Die Strecke hat - vor allem an den Wochenenden - eine herausgehobene Funktion für Naherholungssuchende und Ausflugsfahrten. Daneben hat sie auch für den Berufsverkehr zwischen dem Raum Penzberg und Tutzing bzw. Starnberg und dem westlichen Großraum München eine herausragende Bedeutung.

Die bestehende St 2063 („Tutzinger Straße“) weist nördlich von Seeshaupt eine unstete Linienführung mit sehr engen Kurven und unzureichenden Haltesichtweiten auf. Die Fahrbahnbreite ist sehr schmal und beträgt teilweise nur 4,50 m. Zusätzlich ist die Straße von großen Bäumen gesäumt, die direkt am Fahrbahnrand die Ausweichmöglichkeiten im Begegnungsverkehr selbst für Pkw einschränken. Die bestehende Unterführung unter der Bahnlinie Tutzing – Kochel weist eine unzureichende Durchfahrtshöhe von nur 3,20 m auf und schränkt dadurch die

Befahrbarkeit der Staatsstraße für den Schwerlastverkehr stark ein. Die schwerwiegenden Defizite der bestehenden Straße machen auf größeren Streckenabschnitten eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h, 50 km/h und sogar 40 km/h notwendig. Die Unfalltypensteckkarten für die Dreijahreszeiträume 2000 bis 2002 sowie 2003 bis 2005 und 2006 bis 2008 weisen für den Bereich nördlich Seeshaupt jeweils eine Unfallhäufungsstrecke auf.

Die Staatsstraße entspricht im vorliegenden Abschnitt bei weitem nicht den Anforderungen an eine regionale Straßenverbindung und kann ihre gesetzliche Funktion gemäß Art. 3 Abs. 1 BayStrWG (Aufnahme des Durchgangsverkehrs) nicht vollständig erfüllen.

Bei der amtlichen Verkehrszählung von 2005 wurde an der St 2063 ein DTV-Wert von 4.061 Kfz/d ermittelt, der Anteil des Schwerverkehrs betrug 3,5 % und der Anteil des Güterverkehrs 5,8 %. Damit liegt sie trotz ihrer erheblichen Defizite über der durchschnittlichen Verkehrszahl der Staatsstraßen in Bayern. Diese betrug im Zähljahr 2005 3.822 Kfz/d. In den letzten Jahren ist, u.a. auch wegen der Eröffnung des Buchheim-Museums in Bernried, eine steigende Verkehrsbelastung auf der St 2063 zu erkennen (Zählung 1995: DTV 3.810 Kfz/d, Schwerverkehrsanteil: 2,2 %;). Die Verkehrszahlen an der St 2064, an die das planfestgestellte Vorhaben anschließt, lagen im Jahr 2005 mit 6.114 Kfz/d in Richtung Magnetsried und 8.033 Kfz/d in Seeshaupt noch höher.

2.2.3 Künftige Verkehrssituation

Vorgesehen ist der Bau einer zweistreifigen Straße nach den anerkannten Regeln der Technik in Grund- und Aufriss, bei den Knotenpunkten, dem Querschnitt und den erforderlichen Verkehrsräumen gemäß den einschlägigen Richtlinien.

Die künftige Streckencharakteristik der St 2063 gewährleistet neben einer angemessenen Reisegeschwindigkeit eine hohe Verkehrssicherheit und ermöglicht die uneingeschränkte Aufnahme des allgemeinen überörtlichen Verkehrs (Erfüllung ihrer zugeordneten Funktion als regionale Staatsstraßenverbindung gemäß Bayerischem Straßen- und Wegegesetz).

Nach der Trendprognose ergibt sich für den Straßenzug an der Zählstelle südlich Bernried im Jahr 2020 ein Wert von rd. 4.600 Kfz/d.

2.2.4 Einwendungen

2.2.4.1 Kosten

Der Bund Naturschutz (BN) hält angesichts leerer Haushaltskassen und der Notwendigkeit auch im Bereich des Straßenbaus Kosten einzusparen, den

vorgesehenen Ausbaustandard für dieses Teilstück der St 2063 für nicht vertretbar. Die damit angestrebten Ziele zur Verbesserung dieser nicht einmal 2 km langen Strecke und zur Beschleunigung des Verkehrsflusses, stünden in keinem akzeptablen Verhältnis zu den hohen Kosten und den massiven Beeinträchtigungen des sehr wertvollen Naturraums nördlich von Seeshaupt. Der BN bezweifelt, dass die Verlangsamung des Verkehrsflusses durch den derzeitigen Straßenzustand und das Problem der Höhenbeschränkung der Bahnunterführung ein hinlänglicher Grund sei, um die Planvariante mit einer Investition von geschätzten 3,3 Mio. € zu rechtfertigen.

Diese Kritik weisen wir zurück. Im Rahmen der Planfeststellung ist die Finanzierbarkeit grundsätzlich nur dann ein Hindernis für die Genehmigung des Vorhabens, wenn von vorneherein feststeht, dass eine Finanzierung durch den Vorhabensträger innerhalb der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses ausgeschlossen ist, da dies einer unzulässigen Vorratsplanung gleichkäme. Der Ausbau der St 2063 ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 1. Dringlichkeit eingestuft. Auch im Entwurf für den 7. Ausbauplan der Staatsstraßen ist das Vorhaben in der 1. Dringlichkeit (sog. Überhang) enthalten. Damit hält der Freistaat Bayern als Baulastträger der Staatsstraßen im Rahmen seiner Planungshoheit die Maßnahme für notwendig und die Bauwürdigkeit für gegeben. Der Freistaat Bayern verfolgt mit der Maßnahme das zulässige Ziel, die Befahrbarkeit der Staatsstraße für den allgemeinen Verkehr sicherzustellen wie es der gesetzlichen Funktion einer Staatsstraße nach dem BayStrWG entspricht und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

2.2.4.2 Erforderlichkeit des Ausbaus

Weiterhin kritisiert der Bund Naturschutz, dass ein überörtlicher Ausbau der St 2063 nicht erforderlich sei. Die Staatsstraße verlaufe im Bereich Starnberg bis Iffeldorf in größeren Teilen durch hoch sensible Naturräume. Zusätzlich führe die Strecke auf mehreren Kilometern seeufernah entlang des Starnberger Sees und durchschneide, ebenfalls seeufernah, die Bereiche des westlichen Ostersees. Ein Ausbau in diesen Bereichen sei äußerst kritisch. Weiterhin sei der Starnberger See ein hochwertiges Freizeit-, Erholungs- und Tourismusgebiet. Ein Ausbau für LKW-Verkehr sowie für weitere Tausende von Fahrzeugen pro Jahr liege keinesfalls im Interesse der angrenzenden Gemeinden. Für den Fernverkehr von Starnberg nach Penzberg sei die bestehende Autobahn klar die bessere Alternative, so dass die Staatsstraße keinen überregionalen Verkehr aufnehmen müsse.

Diese Einwendung weisen wir zurück. Die Maßnahme führt nach den vorhandenen Verkehrsprognosen nicht zur Umlagerung wesentlicher Fernverkehrsströme. Mit der

Umgehung der bestehenden Bahnunterführung wird lediglich ein Verkehrshindernis beseitigt, das mit der Funktion einer Staatsstraße nicht vereinbar ist. Durch die für eine Staatsstraße völlig unzureichende Höhenbeschränkung und den unzureichenden Fahrbahnquerschnitt und -aufbau kann die Staatsstraße derzeit nicht von größeren Fahrzeugen genutzt werden. Der dadurch entstehende Ausweichverkehr befährt Straßenverbindungen im nachgeordneten Straßennetz, z.B. die Gemeindeverbindungsstraße über Jenhausen, die weder dazu vorgesehen, noch geeignet sind. Die Abstimmung der Maßnahme mit den Gemeinden Seeshaupt und Bernried haben ergeben, dass der Ausbau durchaus in deren Interesse liegt.

2.2.4.3 Verkehrszahlen

Der Bund Naturschutz erhebt den Vorwurf, dass die Verkehrsbelastung überzogen dargestellt sei. Die Argumentation des Staatlichen Bauamts, dass bei Verkehrszählungen im Jahr 2005 ein DTV-Wert von 4061 Kfz/d gezählt wurde, der bayernweite Durchschnitt bei 3822 Kfz/d liegt, sei als Begründung für den Ausbau keinesfalls ausreichend. Der Unterschied betrage lediglich 239 Kfz/d, das seien nur rund 6 % mehr als der Durchschnitt. In Anbetracht sinkender Bevölkerungszahlen, spätestens ab 2020 auch im südlichen Oberbayern, sei ein Ausbau auch unter diesem Aspekt nicht gerechtfertigt. Die angeführte Trendprognose mit 4600 Kfz/d im Jahr 2020 erscheine daher überzogen und nicht realistisch.

Diesen Vorwurf weisen wir zurück. Die Erforderlichkeit des Vorhabens ist nicht in erster Linie durch die Verkehrsbelastung des zu verlegenden Teilstücks begründet. Stattdessen werden in erster Linie die in C.2.2.1 genannten Planungsziele verfolgt, insbesondere die Umgehung des Verkehrshindernisses durch die Bahnunterführung und die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

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.

Die St 2063 verbindet in der Region 17 Oberland die zentralen Orte Tutzing (Unterzentrum) und Penzberg (ein bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort und gleichzeitig Mittelzentrum).

Nach der Stellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde vom 28.05.2010 entspricht das Vorhaben den überörtlichen räumlichen Belangen der technischen Infrastruktur und des Verkehrswesens. Entgegenstehende Erfordernisse der Raumordnung sind nicht zu erkennen.

2.3.2 Planungsvarianten

Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

2.3.2.1 Beschreibung der Varianten

Nullvariante

Die Nullvariante wäre die Beibehaltung des Straßennetzes in der gegenwärtigen Form einschließlich der Optimierung des Verkehrsablaufs an der bestehenden St 2063 z. B. durch verkehrslenkende Maßnahmen.

Variante 1 (bestandsorientierter Ausbau)

Diese Variante würde an der Kreuzung der St 2064 („Weilheimer Straße“) mit der Seeseitener Straße etwa 200 m östlich der Bahnlinie beginnen. Anschließend würde sie kurzzeitig wie die Seeseitener Straße nach Norden führen. Bereits nach 100 m würde sie in einem Bogen eine baumbestandene Fläche durchschneiden und dadurch dem als Biotop und FFH-Gebiet geschützten Teil dieser Fläche kleinräumig ausweichen. Nach einem weiteren Bogen würde die Variante 1 ab Bau-km 0+700 die bestehende Staatsstraße St 2063 („Tutzinger Straße“) am Seeufer erreichen und ihrem Verlauf unmittelbar am Seeufer nach Norden folgen. Die bestehende Tutzinger Straße würde nicht mehr an die neue Staatsstraße angebunden. Nachdem Sie die Bebauung von Seeseiten passiert hat, würde die Trasse den Seeseitenbach in einem weiten Bogen mit einem Brückenbauwerk queren und parallel zu einem als Biotopfläche und FFH-Gebiet geschützten Bachlauf westwärts zur bestehenden Bahnüberführung an „der Tutzinger Straße“ führen. Die Bahnlinie würde bei Bau-km 1+650 mittels eines neuen Brückenbauwerks mit einer auf das Standardmaß von 4,70 m vergrößerten Durchfahrthöhe unterquert. Westlich der Bahnlinie würde die Trasse mit einer verbesserten Linienführung (Kurvenabflachung) bei Bau-km 2+250 in die bestehende Straße übergehen.

Variante 2

Die Variante 2 ist eine Untervariante der Plantrasse. Sie würde im Vergleich jedoch etwa 100 m weiter westlich an der St 2064 („Weilheimer Straße“) beginnen. Dadurch wäre der anschließende bahnparallele Anschnitt mit der Bündelung der Trassen im

Vergleich ca. 200 m kürzer. Auch die Variante 2 würde dem Einzelanwesen zunächst westlich ausweichen und sich dabei bis zu 160 m von der Bahnlinie entfernen. Nördlich des Einzelanwesens würde die Variante 2 mit einem sehr engen Kurvenradius wieder zur Bahnlinie zurückschwenken und dabei den Seeseitenbach im Vergleich etwas weiter östlich überqueren. In einem wiederum sehr engen nach Westen führenden Bogen würde sie schließlich die bestehende St 2063 („Tutzinger Straße“) erreichen und so wie die Variante 1 nach einer Verbesserung der bestehenden Linienführung (Kurvenabflachung) bei Bau-km 1+580 in diese übergehen.

Plantrasse (Variante 3)

Die Plantrasse ist oben unter B1 dargestellt.

Variante 4

Diese Variante würde ungefähr dem Verlauf einer bestehenden Gemeindeverbindungsstraße im Bereich „Nußberg“ folgen, die ca. 1,5 km westlich der Bahnlinie an der St 2064 („Weilheimer Straße“) beginnt. Sie erreicht die St 2063 erst 400 m südlich des Guts Adelsried und wäre rund 3,5 km lang.

Variante 5

Auch die Variante 5 wäre eine Untervariante der Plantrasse und würde weitgehend ihrem Verlauf entsprechen. Nur im Bereich des Einzelanwesens würde Variante 5 nicht westlich ausweichen, sondern bahnparallel weitergeführt und erst im Bereich der Seeseitenbachquerung nach Westen schwenken. Im weiteren Verlauf würde sie sich wieder mit der Plantrasse vereinigen und nach der Anbindung der „Tutzinger Straße“ in die bestehende St 2063 übergehen.

2.3.2.2 Grobanalyse

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

Bereits im Rahmen dieser Grobanalyse scheiden die Nullvariante sowie die Varianten 2, 4 und 5 aus.

Nullvariante

Mit der Nullvariante wären weder die unter C 2.2.1 genannten Planungsziele zu erreichen, noch würde diese zu einer ausreichenden Verbesserung der

unzureichenden Verkehrsverhältnisse führen. Diese Variante kommt aufgrund der verkehrlichen Defizite nicht in Betracht und wird deshalb ausgeschieden.

Variante 2

Im Vergleich zur Plantrasse würde diese Untervariante aufgrund der kürzeren Trassenbündelung und bedingt durch den sehr kurvigen und damit etwas längeren Verlauf größere Eingriffe in die teilweise biotopwürdigen Waldflächen verursachen. Zudem würde durch die erneute Bündelung der Verkehrswege (Staatsstraße und Bahnlinie) bei der Querung des Seeseitenbaches eine Verinselung des südlich gelegenen Waldgebiets entstehen. Die erneute Trassenbündelung auf kurzer Strecke würde hier jedoch nicht den sonst gegebenen Vorteil der Flächeneinsparung mit sich bringen. Dagegen würden hier zusammen mit der Bahnlinie zwei Querungen kurz nebeneinander entstehen, die die heute schon ungünstigen Bedingungen für Wanderbewegungen der Tierwelt entlang des Seeseitenbaches noch mehr einschränken.

Die sehr kurvige Trassierung mit engen Kurvenradien ist auch verkehrlich als ungünstig zu beurteilen, weil sich dies negativ auf die Übersichtlichkeit der Strecke und insbesondere auf die zur Verfügung stehenden Überholsichtweiten sowie die jeweilige Anfahrtsicht für die Zufahrten aus den Waldgrundstücken auswirkt.

Da diese Untervariante kaum nennenswerte Vorteile aufweist aber naturschutzfachlich und verkehrstechnisch ungünstiger zu beurteilen ist, wird sie vorab ausgeschieden und im ausführlichen Variantenvergleich nicht behandelt.

Variante 4

Die Variante 4 ist die längste aller Varianten. Der damit verbundene Mehrweg für die Verkehrsteilnehmer gegenüber der Plantrasse würde etwa 1,5 km betragen. Eine richtlinienkonforme Trassierung hätte zudem große Eingriffe in die Nußberger Weiher (Bernrieder Weiher) und in angrenzende eiszeitlich entstanden Geländeerhebungen sog. „Drumlins“ (schützenswerte Geländeformation) zur Folge. Diese Trasse scheidet wegen der erheblichen Mehrlänge, der großen Umwegigkeit und dem schwierigen Trassenverlauf im Bereich der Teiche und der angrenzenden Drumlins aus und wird daher im ausführlichen Variantenvergleich nicht mehr behandelt.

Variante 5

Dieser Trassenverlauf hätte den Vorteil der längsten Trassenbündelung mit der Bahnlinie. Demgegenüber müsste das Einzelanwesen beseitigt und abgelöst werden. Dies würde einen schwerwiegenden Eingriff in das Eigentumsrecht – ggf. sogar die Enteignung - der Einwander 2003 und 2004 bedeuten, der mit der

Plantrasse vermeidbar ist. Nachdem andere Alternativen gegeben sind und die Vorteile der Variante 5 gegenüber der Planfeststellungstrasse aufgrund der längeren Trassenbündelung mit der Bahnlinie nicht das Gewicht erreichen, dass sie den Eigentumseingriff zwingend erfordern würde, wird die Variante 5 wegen des unververtretbaren Eingriffs in die Eigentumsrechte ausgeschieden und im ausführlichen Variantenvergleich nicht mehr behandelt.

2.3.2.3 Vergleich der Plantrasse mit der Variante 1

Nach der Grobanalyse verbleibt ein detaillierter Vergleich des bestandsorientierten Ausbaus der **Variante 1** mit der **Plantrasse** (Neutrassierung westlich der Bahnlinie).

2.3.2.3.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Beide Varianten erfüllen die Planungsziele der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine übersichtliche und stetige Linienführung der neuen Straße und die Vermeidung von Umwegen für größere Fahrzeuge samt der Beseitigung des ungewollten Ausweichverkehrs im nachgeordneten Straßennetz aufgrund des heutigen höhenbeschränkten Bahnbauwerks an der Tutzinger Straße.

Nur die Plantrasse kann allerdings die bebauten Bereiche des Weilers Seeseiten vom Verkehr freistellen.

Zudem sind bei der Variante 1 die Mindestanforderungen an die Überholsichtweite wegen der Kurvigkeit, Bahnüberführung und Topographie nicht erfüllt, weshalb ein Überholen von langsamen Fahrzeugen nur in Teilbereichen sicher möglich wäre. Bei der Plantrasse können zwar die Vorgaben der RAS-L zur Überholsichtweite ebenfalls nicht ganz eingehalten werden, die Übersicht genügt aber durchgehend, um langsame Fahrzeuge sicher zu überholen. Daher ist die Verkehrsqualität der Variante 1 geringer als die der Plantrasse.

Zudem behielte bei der Variante 1 die Straße weiterhin ihre Erschließungsfunktion für bebaute Grundstücke in Seeseiten, was zu einem höheren Verkehrsaufkommen an den Zufahrten führen würde. Die Plantrasse übernimmt nur vereinzelt Erschließungsfunktion für Waldgrundstücke, was dementsprechend nur einen sehr geringen Verkehr an den Zufahrten nach sich zieht. Auch insoweit hat die Plantrasse Vorteile bei der Verkehrssicherheit.

2.3.2.3.2 Flächenbedarf

Die Plantrasse benötigt 2,28 ha Fläche und verursacht eine Neuversiegelung von 1,59 ha. Davon sind praktisch durchgängig Waldflächen betroffen. Die Variante 1 benötigt 1,8 ha Fläche, davon 1,3 ha Neuversiegelung. Waldflächen wären bei

dieser nur in geringem Umfang von der Flächeninanspruchnahme betroffen, wohl aber landwirtschaftliche Nutzflächen.

2.3.2.3.3 Immissionsschutz

Die Plantrasse verursacht Lärmimmissionen bei einem Einzelanwesen im Außenbereich, das künftig zwischen der Staatsstraße und der Bahnlinie liegt. Die Grenzwerte der 16. BImSchV können dabei aber eingehalten werden, aktive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Der Weiler Seeseiten wird durch die Plantrasse vom Verkehr und dem hiervon verursachten Lärmbelastungen weitgehend entlastet.

Die Variante 1 würde zwar das Einzelanwesen westlich der Bahnlinie nicht neu belasten, aber weiterhin durch Seeseiten verlaufen. Damit würden einerseits die Anwesen in Seeseiten nicht entlastet, insbesondere aber auch die Erholungsfunktion der Flächen am Seeufer durch die ausgebaute Straße mit ihren Lärm- und Abgasimmissionen stärker beeinträchtigt.

2.3.2.3.4 Natur- und Landschaftsschutz

Die Plantrasse führt zwar im Vergleich zur Variante 1 zu einer geringfügig höheren Neuversiegelung, aber nicht zu Eingriffen in FFH-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete und amtlich kartierte Biotop. Allerdings vergrößert sie die bestehende Walddurchschneidung durch die Bahnlinie erheblich, bewirkt teilweise eine Neudurchschneidung eines geschlossenen Waldgebiets und verursacht Eingriffe in Biotop. Die im Gebiet vorkommenden Sumpf- und Auwaldbestände haben jedoch keine so hohe naturschutzfachliche Wertigkeit wie die seltenen Quellmoorausbildungen im Seeuferbereich des Starnberger Sees. Die Beeinträchtigungen der betroffenen Vegetationsbestände und Tierarten können bei der Plantrasse mit der Durchführung geeigneter Maßnahmen vermieden bzw. kompensiert werden. Zudem kann der empfindliche Seeuferbereich, der auch für die Erholung von besonderer Bedeutung ist, durch die Verlegung der Staatsstraße in den Bereich westlich der Bahnlinie deutlich aufgewertet werden, was zudem einer Forderung des Gewässerentwicklungsplanes für den Starnberger See entspricht.

Die Variante 1 führt aufgrund der bestandsorientierten Trassenführung zwar zu geringfügig kleineren direkten Eingriffen, jedoch besteht das Risiko einer erheblichen Beeinträchtigung eines äußerst hochwertigen und sensiblen Seeuferbereiches, der Teil des FFH- und SPA-Gebietes „Starnberger See“ (Nr. 8133-371 bzw. 8133-401) und des Landschaftsschutzgebiets „Ufergebiet am Starnberger See“ ist. Die Gefährdung ergibt sich aus einer möglichen Veränderung des lokalen Wasserhaushaltes durch den Bau des neuen Straßenkörpers. Einige der im

Seeuferbereich vorkommenden seltenen und bedrohten Tier- und Pflanzenarten sind eng an diese spezifischen Standortsbedingungen gebunden. Eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Arten durch das Vorhaben kann daher weder ausgeschlossen noch durch technische Maßnahmen zuverlässig vermieden werden. Es ist kaum möglich, eine Straße zu bauen, die keine Auswirkungen auf die Wasserverhältnisse in den Bodenschichten im Straßenbereich hat. Eine richtlinienkonforme frostsichere Straße muss - unabhängig von ihrer Ausbaugeschwindigkeit und ihrer Fahrbahnbreite - in der Lage sein, Wasser aus dem Untergrund über die sog. Frostschutzschicht sicher abzuleiten, um dauerhaft Frostschäden/ -hebungen zu vermeiden. Daher ist der Straßenkörper so aufgebaut, dass er wie eine Drainage wirkt. Erhebliche Auswirkungen auf die geschützten Lebensraumtypen (Quellmoore) des FFH- und SPA-Gebietes „Starnberger See“ Nr. 8133-371 bzw. 8133-401 sind damit nicht mit ausreichender Sicherheit auszuschließen.

Insgesamt hat die Planfeststellungstrasse trotz der Neuzerschneidung damit leichte Vorteile beim Kriterium Natur- und Landschaftsschutz.

2.3.2.3.5 Sonstiges

Die Plantrasse führt zu prognostizierten Baukosten von ca. 3,3 Mio. €, die Variante 1 zu prognostizierten Baukosten von 4,9 Mio. € falls der Neubau des Kreuzungsbauwerks zwischen Bahnlinie und Staatsstraße ohne eine Grundwasserwanne ausgeführt werden könnte. Im (wahrscheinlichen) Fall der Notwendigkeit einer Grundwasserwanne würden geschätzte Baukosten von bis zu 7,9 Mio. € anfallen. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit schneidet die Variante 1 daher mit ihren erheblichen Mehrkosten in jedem Fall deutlich schlechter ab.

2.3.2.3.6 Gesamtbewertung

Wegen ihren oben aufgeführten Vorteilen bei der Verkehrssicherheit und -qualität, beim Natur- und Landschaftsschutz und beim Schutz der Erholungsflächen am Seeufer des Starnberger Sees, insbesondere aber auch wegen der wirtschaftlichen Vorteile ist die Plantrasse insgesamt die vorzugswürdige Variante. Daran ändern auch ihre Nachteile insbesondere wegen der Neuzerschneidung von Waldflächen und der Lärmneubelastung unterhalb der Grenzwerte eines Einzelanwesens im Außenbereich nichts.

2.3.2.4 Einwendungen zum Variantenvergleich

2.3.2.4.1 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald lehnt die Planfeststellungstrasse wegen ihrer Ansicht nach nicht ausgleichbarer Wirkungen und des hohen Waldverlusts ab und fordert eine vertiefte Untersuchung der Variante 1 unter möglichst großer Bestandserhaltung und der Variante 5, welche eine echte Bündelung darstellen und eine große Zahl von Maßnahmen wegen der Anlehnung an die Bahnlinie überflüssig machen würde.

Die beantragte Planung führe zu einer durch ein wertvolles, bisher ruhiges und in weiten Teilen wassergeprägtes Gebiet. Dessen Wert bestehe auf größeren Flächen nicht in den wenig standorttauglichen Fichtenbeständen, sondern in den besonderen Standorten. Es sei nicht nachvollziehbar, dass die Variante 1 „wegen möglicher Veränderung des lokalen Wasserhaushalts“ ausscheide, während die Planfeststellungstrasse u.a. Bachverlegungen, Veränderung von Laichgewässern, Brückenbau und Regenrückhaltebecken notwendig macht.

Diese Kritik weisen wir zurück. Die Variante 5 war – wie oben unter C.2.3.2.2 gezeigt - bereits in einer Grobanalyse auszuschließen, weil ein Einzelanwesen beseitigt und abgelöst werden muss. Die Neuzerschneidung der Waldflächen durch die Variante 1 haben unserer Ansicht nach nicht das Gewicht, dass einen so tiefgreifenden Eingriff in Privateigentum zwingend erforderlich machen würde.

Die Variante 1 wurde unter C.2.3.2.3 ausführlich untersucht und in der Gesamtschau der betroffenen Aspekte ausgeschieden. Eine möglichst große Nutzung der bestehenden Straßentrasse wäre bei der Variante 1 schon aus Verkehrssicherheitsgründen nicht realisierbar gewesen. Die unstrittigen Vorteile dieser Variante bei der Inanspruchnahme von Waldflächen erfordern nicht die Wahl einer anderen Trasse. Naturschutzrechtlich spricht entscheidend gegen die Variante 1, dass sie gerade auch durch die erwähnte Veränderung des lokalen Wasserhaushalts zu unkalkulierbaren Risiken für den ökologisch hoch sensiblen Seeuferbereich (Teil des FFH- und SPA-Gebietes „Starnberger See“ Nr. 8133-371 bzw. 8133-401) führt und damit als FFH-unverträglich anzusehen ist. Diese Auffassung teilen explizit auch die Naturbehörden in ihren Stellungnahmen.

2.3.2.4.2 Bund Naturschutz

Der Bund Naturschutz (BN) lehnt die Plantrasse sowie die Varianten 1, 2 und 4 entschieden ab. Die damit verbundenen Eingriffe in die Natur seien nicht ausgleichbar und würden erhebliche, dauerhafte Beeinträchtigungen dieses

hochwertigen Naturraums verursachen. Als Alternative fordert der BN nur eine geringfügige Verbesserung der Bestandstrasse oder eine weitestgehende Trassenbündelung mit der Bahnlinie. Der BN schlägt als Alternative vor, die bestehende Straße grundsätzlich zu belassen und lediglich die drei Gefahrenpunkte zu beseitigen, nämlich die Bahnunterführung tiefer zu legen, die 90°-Kurve nördlich Seeseiten zu entschärfen und einen Kreisverkehr für die Abzweigung zur St 2064 südlich Seeseiten zu errichten. Der Ausbau für Geschwindigkeiten von 80/100 km/h und eine Trassenbreite von 6,50 m wird strikt abgelehnt. Vielmehr solle die alte Trasse beibehalten werden und ggf. außerhalb der Alleen geringfügig verbreitert werden.

Darüber hinaus kritisiert der Bund Naturschutz, dass eine genauere Untersuchung einer reduzierten bestandsnahen Variante nicht durchgeführt worden sei, da beim in der Variante 1 vorgesehenen Ausbaustandard von erheblichen Beeinträchtigungen ausgegangen worden sei. Kritisch für die geschützten Lebensräume am Seeufer sei jedoch insbesondere ein Abschnitt von lediglich ca. 300 m Länge. In diesem Bereich sei offenbar nicht geprüft worden, in welcher Tiefe sich der Grundwasserleiter befindet. Zudem müssten auch alle technischen Möglichkeiten untersucht werden, wie die Probleme in diesem besonders kritischen Trassenabschnitt vielleicht gelöst werden könnten (z.B. durch Aufständigung, extrem flache Bauweise auf Geotex/Bodenflies oder mittels Sickermatratzen unter der Straße). Der BN fordert daher auch für diese Variante detaillierte Untersuchungen und die Prüfung von Alternativen mit verringertem Ausbaustandard; insbesondere im seeufernen Bereich.

Diese Forderungen lehnen wir ab. Zur Variante 5 verweisen wir auf C.2.3.2.2 und C.2.3.2.4.1, diese Variante ist wegen des nicht zu rechtfertigenden Eingriffs in das Eigentum schon in einer Grobanalyse auszuschneiden.

Auch eine bestandsnahe Variante mit verringertem Ausbaustand und besonderen Schutzvorkehrungen für die sensiblen Lebensräume am Seeufer drängt sich unserer Ansicht nach nicht auf. Aus Verkehrssicherheitsgründen kann der Ausbaustand für eine neu zu errichtende Staatsstraße nicht beliebig verringert werden. Die entsprechenden Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) sind nicht willkürlich entworfen, sondern Ausfluss aus vielen Jahrzehnten Verkehrssicherheitsforschung, die von Fachgremien erarbeitet wurden, um den Verkehrsablauf sicherer zu gestalten. Es ist zudem sehr aufwändig und technisch kaum möglich, eine Straße zu bauen, die keine Auswirkungen auf die Wasserverhältnisse in den Bodenschichten im Straßenbereich hat. Wie bereits unter C.2.3.2.3.4 ausgeführt, sind erhebliche Auswirkungen auf die geschützten Lebensraumtypen (Quellmoore) des FFH- und SPA-Gebietes „Starnberger See“ Nr. 8133-371 bzw. 8133-401 nicht mit ausreichender Sicherheit auszuschließen. Zudem würden zusätzliche technische

Schutzmaßnahmen wie z.B. die genannte Aufständigung der Straße die ohnehin bestehenden Nachteile bei der Wirtschaftlichkeit einer solchen Variante noch weiter verstärken. Aus diesen Gründen musste die Möglichkeit einer FFH-verträglichen Baubarkeit einer solchen Trasse auch nicht vertieft untersucht werden, etwa durch Bohrungen im kritischen Bereich am Seeufer, wie sie der Bund Naturschutz im Erörterungstermin gefordert hat.

2.3.3 Ausbaustandard

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:

2.3.3.1 Linienführung, Gradienten, Querschnitt

Die St 2063 ist als regionale Verbindung der Straßenkategorie A II zuzuordnen. Für den Streckenabschnitt wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von $v_e = 80$ km/h zu Grunde gelegt, die den raumordnerischen Zielsetzungen, den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht wird. Die zu erwartende Geschwindigkeit v_{85} beträgt 100 km/h. Die Mindestparameter der RAS-L werden eingehalten. Die Mindesthaltesichtweite für $v_{85} = 100$ km/h wird stets eingehalten. Gemäß RAS-L beträgt die Überholstrecke 625 m und soll auf einem Viertel der Strecke zur Verfügung stehen. Die Plantrasse kann diese Anforderung aufgrund der Streckenführung im Wald und der Knotenpunkte nicht erfüllen. Die deutlich verbesserte Übersichtlichkeit gegenüber der bestehenden Tutzinger Straße ermöglicht künftig zumindest ein gefahrloses Überholen von langsameren Fahrzeugen.

Der Regelquerschnitt RQ 9,5 mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m entspricht dem üblichen Standard für Staatsstraßen und ist für die prognostizierte Verkehrszahl ausreichend leistungsfähig und angemessen.

Der Bund Naturschutz hält den Ausbau für Geschwindigkeiten von 80/100 km/h und eine Trassenbreite von 6,50 m für überzogen. Grundlage dieser Kritik ist die Auffassung des BN, dass ein überörtlicher Ausbau der St 2063 nicht erforderlich sei.

Wie bereits oben unter C.2.3.2.4.2 gezeigt, kann der Ausbauzustand einer neu zu errichtenden Staatsstraße nicht willkürlich verringert werden. Die technischen Regeln der Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) stellen insoweit den Stand der Technik da und gewährleisten einen hohen Standard für die Verkehrssicherheit.

2.3.3.2 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Der Anschluss an die St 2064 erfolgt als Kreisverkehrsplatz ca. 70 m westlich der Bahnüberführung. Der Kreisverkehrslösung wird hier der Vorzug gegenüber einer Einmündung gegeben. Die Verkehrsbedeutung der beteiligten Straßen ist vergleichbar und die Verkehrszahlen liegen ungefähr in der gleichen Größenordnung. Beide sind als Staatsstraßen klassifiziert. Bei einer Einmündung wäre die Sicht für aus der neuen St 2063 in die St 2064 einbiegende Fahrzeuge durch das Überführungsbauwerk der Bahn stark behindert. Nachdem die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Bahnüberführung derzeit bereits auf 80 km/h beschränkt ist und die Ortsdurchfahrt von Seeshaupt nach 600 m folgt, sowie bereits vorher Bebauung und Einmündungen bestehen, sind die nachteiligen Auswirkungen des Kreisverkehrs auf die Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Abschnitt noch vertretbar. Die Vorteile im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der ein- und abbiegenden Verkehrsteilnehmer überwiegen in diesem Fall.

Die bestehende St 2063 („Tutzinger Straße“) wird von Str.-km 1,7 bis 3,8 zur Gemeindestraße abgestuft. Die Anbindung der alten St 2063 in die neue St 2063 nördlich von Seeseiten erfolgt als plangleiche Einmündung. Die bestehenden Wirtschaftswege und Zufahrten bestehen unverändert weiter, sie werden höhenmäßig angeglichen.

Die Detailangaben über die Änderungen im nachgeordneten Wegenetz sind im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2), den Lageplänen (Unterlage 7.1) und den straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 7.3) aufgeführt.

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 neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung

bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

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 Absatz 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 Einzelfalls. 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, Gradiente usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung (s.o. C.2.3.2.3.3).

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 Verkehrsgläusche 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 Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von rund 4.600 Kfz/24 h im Prognosejahr 2020 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

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

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. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Bei der Verlegung der St 2063 nördlich von Seeshaupt handelt es sich um einen Straßenneubau.

Für das Einzelanwesen westlich der Bahnstrecke, das am nächsten zur geplanten Umfahrung gelegen ist, wurde eine schalltechnische Berechnung gemäß den

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) durchgeführt (siehe Unterlage 11). Dabei wurden bei den Berechnungen die für das Prognosejahr 2020 prognostizierten Verkehrszahlen als Grundlage verwendet. Am untersuchten Anwesen liegt demnach der Schallpegel bei 54,3 dB(A) tags und 43,9 dB(A) nachts. Die in der 16. BImSchV angegebenen Immissionsgrenzwerte für Bebauung im Außenbereich von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts werden damit deutlich unterschritten, es würden sogar die Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten. Dieses Ergebnis hat das Bayerische Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme bestätigt. Sonstige Bebauung ist im Bereich des Vorhabens nicht vorhanden. Es sind daher wegen der Verlegung der St 2063 nördlich von Seeshaupt keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

2.3.4.1.5 Einwendungen

Schallschutzmaßnahmen in der Gemeinde Bernried

Die Gemeinde Bernried fordert, wegen der von ihr behaupteten wesentlichen Änderung bezüglich der Lärmerhöhung für die Wohngebiete im Bereich von der südlichen Ortseingangstafel Bernried bis zur Kreuzung an der Weilheimer Straße ein Konzept zur Feststellung der Lärmwerte und die Planung von Schallschutzmaßnahmen in dem o. g. Bereich.

Diese Forderung hat keine Rechtsgrundlage, wir weisen sie daher zurück. Forderungen nach Lärmschutz aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsbereich) gelegenen Gebieten wie der Ortslage von Bernried mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch dort auswirken werde, können im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG nicht berücksichtigt werden, denn diese beschränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt. Eine wesentliche Änderung i.S.d. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt eindeutig nicht vor. Es fehlt schon an einem erheblichen baulichen Eingriff im Ortsbereich von Bernried, wo keinerlei Baumaßnahmen im Zuge dieses Projekts stattfinden. Nachdem der Ortseingang von Bernried mehr als eineinhalb Kilometer vom Bauende des Vorhabens entfernt liegt, kann eine Lärmbeeinträchtigung durch den vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehenden Lärm sicher verneint werden.

Auch die fachplanerische Abwägung führt hier keinesfalls dazu, dass in der Ortslage von Bernried Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen wären. Zwar sind Lärmauswirkungen auf die Anlieger an anderen, vorhandenen Straßen, auf denen sich infolge der Baumaßnahme das Verkehrsaufkommen mehr als unerheblich erhöht, in die Abwägung nach Art. 36 BayStrWG einzubeziehen. Es fehlt aber schon

an einer an einer mehr als unerheblichen Erhöhung der Lärmimmissionen. Ein wesentlicher Unterschied zur heutigen Verkehrssituation ergibt sich durch das vorliegende Vorhaben nur beim Schwerverkehr, der bisher die Eisenbahnunterführung nördlich von Seeseiten nicht passieren kann und daher bisher nicht von Süden auf der St 2063 nach Bernried gelangt. Laut Verkehrszählung 2005 fahren im Durchschnitt 141 Schwerverkehrsfahrzeuge täglich durch Bernried. Der Lkw-Verkehr auf der Kreisstraße WM 28 zwischen Bauerbach und Bernried (ca. 80 Lkw/Tag) wird sich unserer Meinung nach nicht vollständig, sondern höchstens teilweise auf die neue Staatsstraße verlagern und dabei den Verkehr an der Zählstelle südlich Bernried von 141 Fz/Tag im Jahr 2005 auf ca. 180 SV/Tag erhöhen. Eine wahrnehmbare Erhöhungen der Lärmwerte in der Ortsdurchfahrt von Bernried von 3 dB(A) würde erst bei etwas mehr als einer Verdreifachung des Lkw-Verkehrs bei ca. 430 Fz/Tag auftreten. Dies halten wir im Prognosezeitraum bis 2020 für ausgeschlossen, insbesondere nach den Einschätzungen des vom Vorhabensträger herangezogenen Verkehrsgutachtens von Prof. Dr.-Ing. Kurzak für Tutzing, der entsprechende Rückschlüsse auf Bernried zulässt. Es kann daher nicht angenommen werden, dass in den Anwesen, die vom erhöhten Schwerverkehr betroffen sind, gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewahrt sind. Ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen besteht außerhalb des Planfeststellungsbereichs ohnehin nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft ist. Dies ist aus den o. g. Gründen sicher nicht der Fall.

Prognosehorizont 2020

Das Landratsamt Weilheim-Schongau als Untere Immissionsschutzbehörde rügt, dass der gewählte Prognosehorizont für die der schalltechnischen Berechnung zugrundeliegende Verkehrsmengen mit 2020 zu gering gewählt sei. Diese Kritik ist an sich zutreffend, auch wenn die Rechtsprechung in einigen Einzelfällen auch deutlich kürzere Prognosezeiten gebilligt hat (grundlegend BVerwG Urt. v. 21.03.1996, Aktenzeichen: 4 A 10/95 Leitsatz 3 und Rn. 18 ff. nach juris; bestätigt z.B. in BVerwG Beschl. v. 25.05.2005, Aktenzeichen: 9 B 41/04). Ein Prognosezeitraum bis 2025 ist derzeit in den straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren üblich. Einer Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen bedarf es dennoch nicht. Abwägungserhebliche Unterschiede zu einem Prognosehorizont 2025 bestehen nicht, da lediglich ein Anwesen im Außenbereich betroffen ist und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bei weitem nicht erreicht werden. In den Planfeststellungsunterlagen sind allerdings für das im Außenbereich liegenden Anwesen fälschlich die Grenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts angegeben. Tatsächlich gelten

im Außenbereich 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Mit den Prognosewerten von 2020 liegen die berechneten Mittelungspegel bei 54,3 bzw. 43,9 dB(A). Dies bedeutet also eine Unterschreitung von nahezu 10 dB(A). Daran würde sich auch bei Zugrundelegung eines Prognosehorizonts von 2025 nichts Wesentliches ändern.

Summenpegel mit der Bahnlinie

Das Landratsamt Weilheim-Schongau als Untere Immissionsschutzbehörde kritisiert, dass in der Unterlage 11 (Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen) die von der Bahnlinie Tutzing - Kochel verursachten Lärmimmissionen nicht berechnet wurden. Diese Kritik ist rechtlich unzutreffend. In der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) ist unter Kapitel VI. Ziffer 10.6 „Bestimmung des Beurteilungspegels“ Nr. 2 ausgeführt, dass „nach § 1 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV nur auf die zusätzlich durch den neu gebauten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen ist (BR-DrS. 661/89).“ Die Berücksichtigung eines Summenpegels mit der bestehenden Bahnlinie Tutzing – Kochel erlaubt die 16. BImSchV daher gerade nicht.

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 als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten, sind in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsmenge nicht zu erwarten.

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 rund 4.600 Kfz/24 h belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich. Aus den in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerten kann man den Schluss ziehen, dass bei der o.g. Verkehrsbelastung 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.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und –gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde hat den Ausnahmen zugestimmt.

2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.3.5.1.2.1 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 artenschutz-rechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.4 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. 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, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31).

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen.

Berücksichtigt wurden folgende Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen (vgl. auch Unterlage 12.1 Kap. 5.5 und 5.6 sowie Tabelle 7):

- Schutzmaßnahme S4: Vermeidung von direkten Schädigungen von Amphibien während der gesamten Arbeiten durch Aufstellung und Betreuung mobiler Zäune (beidseitig) im Bereich von km 0+330 bis 0+900 und von km 1+300 bis 1+600 während der Bauzeit von 1. April bis Ende Juni (→ Gelbbauchunke), sowie im Bereich von km 0+330 bis 1+780 von 7.März bis 30.April (→ Springfrösche).
- Vermeidungsmaßnahmen V1 - Allgemeine Vermeidungsmaßnahmen: Anpassung der Bauzeiten an die Brutzeit von Vögeln, Baufeldfreistellung im Winterhalbjahr bis Ende Februar, vor Beginn der Freistellungsarbeiten Kontrolle auf Vorkommen von Horsten des Schwarzstorchs oder des Rotmilans im Kronenbereich älterer Bäume
- Vermeidungsmaßnahme V4: Uneingeschränkter Erhalt der Habitatqualität für die Bachmuschel und Sicherstellung der Durchgängigkeit für die Wirtsfische des Seeseitenbachs durch Vermeidung von Stoffeinträgen sowie Minimierung der Eingriffe in das Gewässerbett durch den Bau einer Brücke.

- Vermeidungsmaßnahme V5: Errichtung von Amphibienleitanlagen und Durchlässen zur Aufrechterhaltung funktionaler Beziehungen zwischen Teilpopulationen bzw. im Lebensraumkomplex Land-Wasser (Gelbbauchunke, Springfrosch) in folgenden Abschnitten so weit technisch möglich: Bau-km 0+330 bis Querung Eisenrainer Bach, von dort bis km 1+070 sowie von km 1+400 bis km 1+670 sowie (ohne Durchlässe) von 1+670 bis 1+780 (s.o. A3.3.8). Mobile Fangzäune werden im Abschnitt Bau-km 1+070 bis 1+400 aufgestellt, da hier aus technischen Gründen keine Durchlässe möglich sind und die Barrierewirkung fester Zäune zu hoch erscheint.
- Vermeidungsmaßnahme V7: Überflughilfen für den Grau- und den Schwarzspecht durch dichte Gehölzpflanzungen

2.3.5.1.2.2 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).

Aus diesem Grund ist für sämtliche der untersuchten Fledermausarten und unter Berücksichtigung der Amphibienleiteinrichtungen auch für sämtliche Amphibienarten der Tatbestand nicht erfüllt. Unter Berücksichtigung der Überflughilfen durch dichte Gehölzpflanzungen ist das Tötungsverbot auch für alle Vogelarten mit Ausnahme des Rotmilans und der Goldammer, bei denen signifikante Tötungen nicht ausgeschlossen werden können, nicht erfüllt.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Genauer zu prüfen war das Störungsverbot insbesondere beim Grauspecht. Hier kommt der Gutachter des Vorhabensträgers in Unterlage 12.4 (dort S.44) zu dem Ergebnis, dass Störungen mit Auswirkungen auf die lokale Population der Art jedenfalls unter Berücksichtigung der als CEF-Maßnahmen bezeichneten Maßnahmen zur Waldoptimierung in den Maßnahmeflächen A5 und A14 ausgeschlossen werden können. Diese Maßnahmen wirken im Rahmen des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG tatbestandsvermeidend, da sie die lokale Population soweit stützen, dass sich ihr Erhaltungszustand auch durch die Störwirkungen nicht verschlechtert.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und § 44 Abs. 5 BNatSchG

Der Begriff der Beschädigung wird im Sinne einer funktionalen Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgelegt. Es können daher neben physischen Beschädigungen auch mittelbare Beeinträchtigungen wie z.B. die Wirkfaktoren Lärm oder optische Störwirkungen die Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte auslösen. Der Verbotstatbestand ist nach § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht gegeben, wenn die ökologische Funktion der beeinträchtigten Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies kann gem. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erreicht werden. Bei diesen so genannten CEF-Maßnahmen handelt es sich nicht um reine Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung, sondern um Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Diese können zum Teil auch auf Ausgleichsflächen erfolgen. Diese Maßnahmen dürfen hier berücksichtigt werden (Leitfaden der EU-Kommission zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse, Kap. II.3.4d und BVerwG vom 18.3.2009 Az. 9 A 39.07 - juris Rn. 70).

Zur Aufrechterhaltung der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten der Gelbbauchunke, werden in den im LBP (Unterlage 12.1 Kap. 5.3 und Tabelle 7) enthaltenen Ausgleichsmaßnahmen A 3, A 4, A 6 und A 12 mehrere kleine Flachgewässer im Umfeld bestehender Gewässer beiderseits der Trasse außerhalb des Eingriffsbereichs geschaffen: Schaffung künstlicher Fahrspuren oder Gräben (ggf. Vertiefung bestehender Gräben) mit mehr oder weniger verdichtetem Grund z. B. am Rand von Wegen oder Rückegassen oder anderen geeigneten, mehr oder weniger besonnten Stellen. Dies kann z. B. im Zuge der Freistellungsarbeiten für die Trasse geschehen, wenn schwere Baufahrzeuge (Bagger etc.) bereits vor Ort sind.

Zur Aufrechterhaltung der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten des Grauspecht, sowie zur Stützung der lokalen Population im Vorfeld evtl. auftretender

betriebsbedingter Störungen, werden im Zuge der im LBP enthaltenen Ausgleichsmaßnahmen A 5 und A 14 Waldparzellen optimiert: Entwicklung von Altholzparzellen; Stehenlassen von Überhältern als Horstbäume und Entwicklung aufgelichteter Waldbereiche (inkl. Feuchtwälder) mit freigestellten Altbäumen.

Auch unter Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, sowie der sonstigen Vermeidungsmaßnahmen ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (z.T. verbunden mit dem Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wegen der baubedingten Tötung von Individuen) für die Arten Gelbbauchunke und Springfrosch erfüllt, da trotz der o.g. Maßnahmen die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten der Arten nicht vollständig aufrecht erhalten werden kann.

2.3.5.1.2.3 Ausnahmeerteilung

Für folgende Arten wird eine Ausnahme erteilt:

Gelbbauchunke (*Bombina variegata*), Springfrosch (*Rana dalmatina*), Rotmilan (*Mivus milvus*) und Goldammer (*Emberiza citrinella*)

Soweit das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für die besonders und streng geschützten Arten nicht zu vermeiden ist, wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen also die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL der Zulassung nicht entgegen stehen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen vor:

Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen (s.o. C.2.2.1), erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, in juris, Rn. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung sind nicht ersichtlich

Die anderen unter C.2.3.2.3 geprüften Varianten, insbesondere die Variante 1 stellen aus den oben genannten, gerade auch naturschutzfachlichen und –rechtlichen Gründen keine zumutbaren Alternativen dar. Zwar könnten dadurch unter Umständen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 und Nr. 1 BNatSchG für die Gelbbauchunke, die im Offenland am Seeufer nicht nachgewiesen wurde, vermieden werden, es käme aber mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Erfüllung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG durch Beschädigung und Zerstörung der Standorte der Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie Sumpf-Glanzkräuter (*Liparis loeselii*) und Sommer-Wendelähre (*Spiranthes aestivalis*). Zudem könnten erhebliche Beeinträchtigungen der FFH-Lebensraumtypen 7140 (Übergangs- und Schwingrasenmoore), 7210* (Kalkreiche Sümpfe mit *Cladium mariscus* und Arten des Caricion davallianaee – prioritär) und 7230 (Kalkreiche Niedermoore) und damit des FFH-Gebiets „Starnberger See“ (Nr. 8133-371) nicht ausgeschlossen werden. Schon allein aufgrund des hohen Gewichts des FFH-Gebietsschutzes wäre daher die Variante 1 – trotz etwaiger Vorteile bei der Erfüllung von Verbotstatbeständen für die Gelbbauchunke – gerade keine zumutbare Alternative. Hinzu kommen noch die oben C.2.3.2.3 genannten naturschutzexternen Gründe, die für die gewählte Trasse sprechen.

Der Springfrosch ist im Untersuchungsgebiet weit verbreitet und kommt bis in die Uferregion des Starnberger Sees vor, allerdings mit einem Schwerpunkt im weiteren Umfeld der Nußberger Weiher. Die Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 und Nr. 1 BNatSchG könnte für den Springfrosch daher auch bei anderen Varianten, insbesondere bei der Variante 1 nicht von vorneherein ausgeschlossen werden. Die anderen Varianten wären daher schon in Bezug auf die Erfüllung von Verbotstatbeständen für den Springfrosch nicht vorteilhaft, oder hätten wie die Variante 1 allenfalls sehr geringe Vorteile, die angesichts der naturschutzexternen Nachteile der Trasse zurücktreten müssen.

Bei der Goldammer und beim Rotmilan, bei denen der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch betriebsbedingte signifikante Tötungen erfüllt ist, wäre keine der oben geprüften Varianten in Bezug auf die Erfüllung des Verbotstatbestands vorzugswürdig. Die Goldammer ist im Untersuchungsraum weit verbreitet und z.B. gerade auch im Umfeld der Trassenvariante 1 nachgewiesen. Sie nutzt erfahrungsgemäß auch straßennahe Habitats und ist daher grundsätzlich kollisionsgefährdet.

Beim Rotmilan wären die anderen geprüften Trassenvarianten schon deshalb nicht vorzugswürdig im Bezug auf den Tötungstatbestand, weil die Art gerne an Straßen

jagt und diese aus großen Entfernungen gezielt anfliegen kann. Der Rotmilan gehört daher auch zu den als besonders kollisionsgefährdet eingestuften Vogelarten.

Ein Verzicht auf den Ausbau („Nullvariante“) ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen. Die Belange, die für den Straßenbau sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen.

Bei der Plantrasse wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Sie umfassen z.B. Maßnahmen zur Gewährleistung der biologischen Durchgängigkeit der Fließgewässer, Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatqualitäten betroffener Arten sowie eine zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten zur Minimierung baubedingter Verluste von Individuen der betroffenen Tierarten.

Keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der betroffenen Arten:

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Die Populationen der betroffenen Arten bleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in ihrem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage. Dies reicht nach dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 Az. C-342/05 aus. Unter außergewöhnlichen Umständen sind Ausnahmen sogar bei derzeit ungünstigem Erhaltungszustand möglich (BVerwG vom 1.4.2009, NuR 2009, 414)

Der Erhaltungszustand einer Art ist gemäß Art. 1 Buchstabe i der FFH-Richtlinie die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 der FFH-Richtlinie bezeichneten Gebiet auswirken können. Unter Population kann man eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen einer Art verstehen (§ 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG). Der in Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie verlangte „günstige“ Erhaltungszustand liegt vor, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und

wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben dieser Art zu sichern.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Unterlage 12.4 Bezug genommen.

Gelbbauchunke (*Bombina variegata*):

Die Gelbbauchunke besitzt ein relativ großes Vorkommensgebiet in den Wäldern zwischen den Nußdorfer Weihern und der bestehenden Staatsstraße. Die Nachweise beschränken sich auf die Waldbereiche; im Offenland – wie z. B. Umfeld der Trasse 1 – konnten keine Vorkommen der Gelbbauchunke nachgewiesen werden. Der im Seeseitener Wald vorkommende Bestand wird als lokale Population definiert.

Im unmittelbaren Umfeld der Plantrasse sowie in angrenzenden Bereichen wurde die Gelbbauchunke an mehreren Stellen an geeigneten Laichgewässern nachgewiesen wobei teilweise auch eine Fortpflanzung nachgewiesen wurde. Dies gelang jedoch nur an insgesamt 2 Gewässern, so dass derzeit unklar ist, ob sich im Gebiet ein Reproduktionszentrum befindet. Nachweise konnten beiderseits der Trasse erbracht werden. Es ist zudem davon auszugehen, dass sich auch geeignete Landlebensräume im Umfeld der Trasse befinden. Aufgrund der engen Verzahnung von Laichgewässern und geeigneten Landlebensräumen ist von regelmäßigen Wanderungen innerhalb des gesamten Lebensraumkomplexes auszugehen. Dabei wurde eine mittlere Aktionsdistanz von ca. 200m als unter den gegebenen Bedingungen realistisch angenommen. Die bei Einzeltieren individuell möglichen Distanzen gehen weit darüber hinaus.

Für das Untersuchungsgebiet ergibt sich nach Schätzungen, die auf den konkreten Nachweisen basieren, ein Gesamtbestand von mind. 70 Tieren. Aufgrund des Potenzials und der Erhebungsbedingungen im Kartierungsjahr (viele ausgetrocknete Gewässer) wird jedoch ein deutlich höherer Gesamtbestand angenommen (>100).

Aufgrund der relativ zahlreichen Nachweise und der vermutlich ausgedehnten Verbreitung im Gebiet kann nach derzeitigem Kenntnisstand von einem zumindest mittleren bis guten Erhaltungszustand der lokalen Population ausgegangen werden.

Der Gelbbauchunke kommen sowohl die Vermeidungsmaßnahme V5 durch die Schaffung eines Amphibienleit- und -durchlasssystems (s.o. C.2.3.5.1.2.1) als auch die als CEF-Maßnahme bezeichnete – hier als Maßnahme zur Aufrechterhaltung eines günstigen Erhaltungszustands wirkende - Schaffung mehrerer kleiner Flachgewässer im Umfeld bestehender Gewässer im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen A 3, A 4, A 6 und A 12 beiderseits der Trasse (s.o. C.2.3.5.1.2.2) zugute. Die im Umfeld der Plantrasse festgestellten Gelbbauchunken-Vorkommen können mit großer Wahrscheinlichkeit als Teil einer größeren

zusammenhängenden (Gesamt-) Population aufgefasst werden. Die Gelbbauchunke ist relativ mobil (v. a. die Jungtiere) und durch ihre Lebensweise an sich verändernde Lebensraumbedingungen angepasst. Bei sachgerechter und zeitnaher Durchführung geeigneter Kompensationsmaßnahmen können schon günstige Prognosen für den Erhaltungszustand der lokalen Population getroffen werden, so dass Auswirkungen auf die maßgebliche Population in der kontinentalen biogeografischen Region ausgeschlossen werden können. Als weitere Kompensationsmaßnahme dient die Optimierung der Landlebensräume beiderseits der Trasse z. B. die Förderung lichter Mischwaldbestände durch Umbau von struktur- und artenarmen Fichtenforsten (ggf. unter Ausnutzung bestehender Bestandslücken) sowie die Erhaltung und ggf. Optimierung von Feuchtwiesen durch Pflege und Extensivierung intensiver genutzter Grünlandflächen in Waldlichtungen im Rahmen der im LBP (Unterlage 12.1 und 12.3) festgelegten Maßnahmen A5, A7 und A8.

Springfrosch (*Rana dalmatina*)

Der Springfrosch konnte 2006 an insgesamt sieben Gewässern nachgewiesen werden. Die größten Vorkommen befinden sich im westlichen Teil des untersuchten Gebiets, im weiteren Umfeld der Nußberger Weiher. Weitere, allerdings deutlich kleinere Vorkommen sind auch im mittleren und östlichen Teil der Untersuchungsgebiets zu finden, darunter auch in den Uferbereichen des Starnberger Sees. Auch im näheren Umfeld der Plantrasse gelang ein Nachweis. Die Bestandsgröße im Gesamtgebiet wird mit ca. 200 Tieren angenommen. Die Bestände im Gebiet werden als lokale Population aufgefasst.

Die Wälder im Bereich der Plantrasse stellen teilweise potenzielle Landlebensräume dar; ob sie tatsächlich genutzt werden ist derzeit unklar, ebenso wie die Intensität von Wanderungen.

Aufgrund großer reproduzierender Bestände der Art vor allem im Ostteil der Nußberger Weiher und im Teich östlich Schmitten sind größere Wanderungen v. a. im Bereich westlich des Waldgebietes zu erwarten, wobei von Aktionsradien von ca. 500 m um die Laichgewässer auszugehen ist. Weiter reichende Wanderungen (≥ 1 km) von diesem Bereich bis in den Ostteil des Unterwaldes bei Seeseiten oder sogar bis zur bestehenden Staatsstraße und den Uferbereichen des Starnberger Sees sind jedoch nicht völlig auszuschließen. Inwieweit regelmäßige funktionale Beziehungen bestehen ist allerdings fraglich, da davon ausgegangen werden kann, dass die Bestände im Uferbereich vorwiegend das hier vorkommende Lebensraumangebot nutzen. Es ist allerdings ebenso denkbar, dass Waldbereiche am Ostrand des Seeseitener Waldes als Landlebensraum genutzt werden. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach mit gut bewertet.

Dem Springfrosch kommt die Vermeidungsmaßnahme V5 durch die Schaffung eines Amphibienleit- und -durchlasssystems zugute (s.o. C.2.3.5.1.2.1). Als weitere Maßnahme zur Aufrechterhaltung eines günstigen Erhaltungszustands dienen die Herstellung geeigneter Ersatz-Laichgewässer unter Berücksichtigung der ökologischen Ansprüche des Springfroschs im Rahmen der Maßnahmen des LBP (Unterlage 12.1 und 12.3) A3, A4, A6, A10 und A12 und die Förderung lichter Mischwaldbestände im Rahmen der Maßnahmen A5, A7 und A8.

Unter diesen Voraussetzungen ist nach derzeitigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass schon keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen des Springfroschs eintritt, zumal die Hauptvorkommen außerhalb des Einflussbereichs der Plantrasse liegen. Auswirkungen auf die maßgebliche Population in der kontinentalen biogeografischen Region können somit sicher ausgeschlossen werden.

Goldammer

Die Goldammer kommt am Westufer des Starnberger Sees nach Brutvogelatlas vor. In der Artenschutzkartierung (ASK) sind 30 Nachweise aus den 90er Jahren dokumentiert. Die Art ist wahrscheinlich auch heute relativ häufig im Umgriff des Starnberger Sees, wenngleich im Voralpenland gefährdet. Im Untersuchungsraum besteht in Teilbereichen eine günstige Habitatausstattung, v.a. im Bereich des Nordendes der Plantrasse. Im Rahmen der Kartierungen für das zu Grunde liegende Gutachten wurde die Goldammer als wahrscheinlicher Brutvogel im Spanninger Holz im nördlichen Trassenbereich nachgewiesen. Hier brütet sie in aufgelockerten Beständen in relativ enger Nachbarschaft zur Trasse. Ein weiterer Nachweis als möglicher Brutvogel erfolgte im Umfeld der Variante 1.

Als lokale Population werden die Bestände im Bereich des West- und Südufers des Starnberger Sees definiert.

Die Goldammer kann von der Neuanlage oder Optimierung von Gehölz- bzw. Waldrand-/Saumbereichen im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A1 profitieren. Unter diesen Voraussetzungen ist nicht davon auszugehen, dass die nicht auszuschließenden betriebsbedingten signifikanten Tötungen einzelner Tiere einen Umfang erreichen, der dazu geeignet wäre, den Erhaltungszustand der Art nachhaltig zu verschlechtern.

Rotmilan

Der Rotmilan ist im aktuellen Brutvogelatlas für den Bereich zwischen Ammersee und Starnberger See nicht als Brutvogel belegt. In der ASK besteht nur ein Zugnachweis, auch sonst sind kaum Brutnachweise aus dem Voralpenland und

keine weiteren Vorkommen vom Starnberger See bekannt. Die Art ist im Voralpenland vom Aussterben bedroht. Die Habitatausstattung im Untersuchungsgebiet ist als mittel bis schlecht einzustufen

Im Rahmen der Kartierungen für das zu Grunde liegende Gutachten wurde der Rotmilan allerdings an einigen Stellen des Gesamtuntersuchungsgebiets als Nahrungsgast oder im Überflug festgestellt. Möglicherweise brütet er im Nordteil der Plantrasse. Eine Suche nach Horsten im März 2010 blieb erfolglos. Die Vorkommen im Alpenvorland werden als lokale Population aufgefasst.

Dem Rotmilan kommen die Maßnahmen zur Aufwertung der Waldbestände im Seeseitener Wald wie z. B. Förderung bzw. Erhaltung von Altholzbeständen bevorzugt im Waldrandbereich, Umbau von Wäldern (Auflichtung) und die Erhaltung und Entwicklung vorhandener Waldlichtungen zur Verbesserung der Nahrungsgrundlage im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen A5, A7, A8 und A14 zu Gute.

Der Wirkungsbereich des Vorhabens liegt nach dem Brutvogelatlas außerhalb des derzeitigen Hauptverbreitungsgebiets der Art in Bayern. Insofern ist derzeit nicht davon auszugehen, dass sich Rotmilane regelmäßig und häufiger im Bereich der geplanten Straße aufhalten werden und damit den künftig stärker werdenden Gefährdungsfaktoren ausgesetzt sein werden. Individuenbezogen wird zwar von einer signifikanten Zunahme der Gefährdung ausgegangen, schon weil der Rotmilan eine generell kollisionsgefährdete Art ist. Der möglicherweise zu befürchtende Verlust einzelner Tiere wird jedoch zu selten auftreten um eine (weitere) Verschlechterung des Erhaltungszustands der Art im Alpenvorland zu verursachen.

2.3.5.1.2.4 Einwendungen zum Artenschutz

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald bezweifelt die ökologische Wirksamkeit verschiedener Ausgleichsmaßnahmen für einige europäische Vogelarten. So sei es unklar, was die Maßnahme A1 auf Dauer für die Goldammer bringen solle. Auch die Maßnahmen für Rotmilan und Schwarzspecht (A14) seien sinnlos, wenn - wie hier - großflächige Beunruhigungen produziert würden.

Diese Befürchtungen teilen wir im Ergebnis nicht. Mit der Maßnahme A1 wird der Goldammer ein zusätzliches Nist- und Nahrungsangebot gemacht. Darüber hinaus wird sich die Strauchpflanzung im Straßenseitenraum zu einem Nist- und Nahrungshabitat für die Art entwickeln, wenn die Fläche A1 nach längerer Entwicklungszeit diese Funktion nicht mehr übernehmen kann. Der Rotmilan ist am ehesten durch ein erhöhtes Tötungsrisiko bei der Nahrungssuche im Straßenraum

betroffen; Hinweise auf möglicherweise betroffene Reviere oder regelmäßig genutzte Nahrungshabitate liegen nicht vor. Von der angesprochenen Beunruhigung sind somit keine bekannten örtlichen Bestände betroffen. Die Betroffenheit des Schwarzspechtes schätzen wir auf der Grundlage der durchgeführten Untersuchungen und der Stellungnahmen der Naturschutzbehörden ebenfalls als eher gering ein. Wir gehen davon aus, dass diese Art auf weniger störungsbelastete Bereiche ausweichen kann. Die Maßnahme A14 wurde aus diesem Grunde außerhalb des Einwirkungsbereichs der Trasse platziert.

Bund Naturschutz

Der Bund Naturschutz rügt, dass lediglich eine eingeschränkte Betrachtung gefährdeter Arten vorgenommen worden sei. Bei der Beurteilung der Trasse seien nur die gem. FFH- und Vogelschutz-Richtlinie geschützten Arten untersucht worden. Die Rote-Liste-Arten Bayerns und Deutschlands seien dagegen nicht berücksichtigt worden.

Diese Kritik ist rechtlich unzutreffend. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sind lediglich die europarechtliche geschützten europäischen Vogelarten und die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie gesondert zu berücksichtigen. Da die vorliegende Verlegung der St 2063 ein Vorhaben i.S.v. § 15 BNatSchG darstellt, ist gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 Satz 2 BNatSchG für diese Arten prüfen, ob Verbotstatbestände durch das Vorhaben erfüllt werden und die Prüfung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich wird.

Eine Zulassung des Planvorhabens in Bezug auf die Betroffenheit allein nach Bundesrecht geschützter Arten lässt sich dagegen auf die Legalausnahme nach § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG stützen. Danach liegt bei Handlungen zur Durchführung von nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen in Natur und Landschaft generell kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote des § 44 BNatSchG bzgl. rein nationalrechtlich geschützter Arten vor. Gem. § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG ist daher die Betroffenheit der rein nationalrechtlich geschützten Arten im Rahmen der Eingriffsregelung zu prüfen. Für die besonders geschützten Arten, die nicht auch streng geschützt sind, wurden mit Hilfe der Eingriffsregelung über die vorgefundenen Biotopstrukturen und Arten (siehe Unterlage 12.1 und 12.2) generalisierende Rückschlüsse auf die im Eingriffsgebiet vorkommenden Arten und deren Betroffenheit vorgenommen. Dies ist unserer Ansicht nach ausreichend.

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). 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 den Unterlagen 12.1 und 12.2 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. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.1 (insbesondere auch in Tabelle 7) 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.

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.

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

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlagen 12.1 und 12.3) verwiesen.

2.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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 Unterlagen 12.1 (insbesondere auch Tabelle 4) und 12.2 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- K V: Versiegelung von intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen (Bau-km 0+010 bis 0+340; 0+380 bis 0+540; 0+620 bis 0+670); Versiegelung von intensiv forstwirtschaftlich genutzten Flächen (Bau-km 0+760 bis 0+840; 0+960 bis 1+250); Versiegelung von standortgerechten Waldflächen ohne Biotopstatus (Bau-km 1+290 bis 1+420; 1+650 bis 1+760)
- K 1: Verlust von Feuchtgebüsch durch Anlage einer Böschung; Gefahr der Trockenlegung der Streuwiese Biotop Nr. 198-1 durch Böschungsanschnitt (Bau-km 0,000 – Bauanfang)
- K 2: Teilüberbauung eines naturnahen Bachlaufes mit auwaldartigem Gehölzbestand; Separierung eines Teils des Gewässerlaufes (Bau-km 0+340 bis 0+380)
- K 3: Mögliche Beeinträchtigungen des Lebensraumes des Schwarzstorches durch Eingriffe in den Waldbestand sowie durch bau- und v.a. betriebsbedingte Störungen (Bau-km 0+340 bis 0+380 westlich des Konfliktpunkts 2)
- K 4: Teilüberbauung der Nasswiese bzw. Großseggenried (Fläche nach § 30 BNatSchG); Risiko von direkten oder indirekten Beeinträchtigungen möglicher

Fortpflanzungshabitate des in Bayern gefährdeten Mädesüß-Perlmutterfalters; mögliche Beeinträchtigung potenzieller Nahrungshabitate verschiedener Vogelarten wie z.B. Schwarzstorch durch Qualitätsminderung der Lebensräume sowie verstärkte bau- und betriebsbedingte Störungswirkungen (Bau-km 0+380 bis 0+405)

- K 5: Abtrennung und Separierung der Mulden und Gräben durch die Straßentrasse; Insellage zwischen Straßen- und Eisenbahndamm; Verlust eines naturnahen Fichten-Erlen- Mischbestandes (kleinflächig auch Flächen nach § 30 BNatschG); Gefahr einer Beeinträchtigung von Landlebensräumen der streng geschützten Gelbbauchunke sowie weiterer Amphibienarten; Zerschneidungswirkung durch Abtrennung der Laichgewässer von potenziellen Landlebensräumen v.a. der Gelbbauchunke (Bau-km 0+345 bis 0+650)
- K 6: Zerschneidung und z.T. Überbauung eines Erlen-Eschen-Sumpfwaldes Gefahr einer Beeinträchtigung von vorhandenen Landlebensräumen der Gelbbauchunke sowie evtl. des Springfrosches; Zerschneidungswirkung (Bau-km 0+670 bis 0+760)
- K 7: Verlust eines naturnahen Fichten-Erlen-Mischbestandes (kleinflächig auch Flächen nach § 30 BNatschG); Zerschneidung des Waldgebietes; Gefahr einer Beeinträchtigung von potenziellen Landlebensräumen der Gelbbauchunke sowie evtl. des Springfrosches; Zerschneidungswirkung (Bau-km 0+845 bis 0+960)
- K 8: Gefahr der Veränderung des Boden-Wasserhaushalts v.a. des oberflächennahen Wasserabflusses in den staunassen Böden; Gefahr einer Beeinträchtigung von potenziellen Landlebensräumen der Gelbbauchunke sowie evtl. des Springfrosches; möglicherweise Beeinträchtigung potenzieller Laichgewässer v.a. der Gelbbauchunke (Austrocknung); Zerschneidungswirkung (Bau-km 0+700 bis 1+200)
- K 9: Teilweise Überbauung von bachbegleitenden Erlen-Eschen-Auwäldern (Schutz § 30 BNatSchG) wegen Brückenwiderlager; Durchgängigkeit des Seeseitenbaches bleibt erhalten (Bau einer Brücke) jedoch Gefahr der Beeinträchtigung des Gewässerbettes durch Brückenwiderlager bzw. während der Bauausführung (Bau-km 1+245 – 1+270)
- K 10: Mögliches Risiko einer Beeinträchtigung von europäischen Vogelarten durch Eingriffe in potenzielle Nist- und Ruhestätten (Goldammer). Mögliches Risiko von Beeinträchtigungen europäischer Vogelarten durch bau- oder betriebsbedingte Störungen, darunter u.a. Grauspecht, Rotmilan; zu erwartende Eingriffe in Laichgewässer und potenzielle Landlebensräume des Springfrosches (Bau-km 1+500)

- K 11: Überbauung eines temporär Wasser führenden Bachlaufes mit gewässerbegleitenden Jungwaldbeständen aus vorwiegend Laubholz, in Teilbereichen anthropogen verändert (Bau-km 1+430 bis 1+675)
- K 12: Zerschneidung und Gefährdung von Landlebensräumen: Risiko einer erheblichen Beeinträchtigung der Amphibien, darunter der streng geschützten Arten Gelbbauchunke, Springfrosch, Laubfrosch sowie Kleiner Wasserfrosch, durch Störung wichtiger funktionaler Beziehungen (Zerschneidungswirkung). Beeinträchtigung oder Zerstörung potenzieller oder tatsächlich genutzter Laichgewässer sowie potenzieller Landlebensräume. Besonders betroffen ist die Gelbbauchunke, daneben v.a. der streng geschützte Springfrosch sowie weitere Amphibienarten (nahezu auf gesamter Baulänge).

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- A 1 (Flur-Nr. 1044 und 1045, ca. 600 m südwestlich von Seeseiten), Ausgleich für KV, K1 und K10:

Zum Ausgleich für den Konflikt „Versiegelung von Waldflächen“ ist die Neubegründung von Waldflächen mit vorgelagertem, mehrstufig aufgebautem Waldrandbereich und anschließendem extensiv genutzten Gras-/Krautsaum auf den Flächen Flur-Nr. 1044 und 1045 vorgesehen. Gepflanzt werden Baumarten der potenziellen natürlichen Vegetation (Waldmeister-Tannen-Buchenwald mit Eichen und Edellaubhölzern wie Esche, Ulme und Berg-Ahorn, Laubholzanteil mindestens 80 %), für den Waldrandbereich Verwendung von standortgerechten, heimischen Laubbäumen (z. B. Eiche, Buche, Vogel-Kirsche, Berg-Ahorn, Feld-Ahorn) und Sträuchern (z. B. Hasel, Weißdorn, Liguster, Pfaffenhütchen, Hartriegel, Heckenkirsche, Schlehe, Schneeball, Wildrosen), daran anschließend Entwicklung eines extensiv genutzten Gras-/Krautsaumes (Flächengröße: 0,82 ha)

Durch die Entwicklung eines strukturreichen Waldrandes mit sonnenexponierten, offenen Bereichen und entsprechende Ausbuchtungen zum Offenland hin werden auch potenzielle Lebensräume für die Goldammer neu geschaffen.

- A 2 (Bau-km 0+340 bis 0+360), Ausgleich für K2:

Durch diese Maßnahme am Eisenrainer Bach wird der Konfliktpunkt 2 (Teilüberbauung eines naturnahen Bachlaufes mit auwaldartigem Gehölzbestand) teilweise an Ort und Stelle ausgeglichen. Im direkten Anschluss an die neue Straßentrasse wird das Gewässerbett neu gestaltet (naturnahe Ausbildung von Gerinne, Sohle und Verlauf, Anlage von Mäandern und Gumpen).

Abschließend werden wieder Baumarten des Auwaldes (Schwarz-Erle, Esche) nachgepflanzt und damit der Bestand ergänzt.

- A3 (Bau-km 0+520), Ausgleich für K5, K6, K7, K8 und K12:

Anlage eines sonnenexponierten bzw. halbschattigen Flachtümpels als Laichgewässer für Amphibien als Ersatz für zerstörte oder stark beeinträchtigte Kleingewässer im Trassenbereich, Lage westlich der Trasse, Flächengröße gesamt: 0,03 ha

- o Wasserfläche ca. 100 m², Tiefe 50–100 cm, Ufer flach
- o Eine Bepflanzung des Gewässers ist nicht erforderlich (natürliche Sukzession)

Im Umfeld Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für die Gelbbauchunke:

- o Schaffung künstlicher Fahrspuren oder Gräben (ggf. Vertiefung bestehender Gräben) mit mehr oder weniger verdichtetem Grund, z.B. am Rand von Wegen oder Rückegassen oder anderen geeigneten Stellen.

Die Anlage eines Laichgewässers kommt auch den übrigen im Gebiet vorkommenden Amphibien-Arten zugute. Dabei handelt es sich um folgende Arten: Springfrosch, Laubfrosch, Kleiner Wasserfrosch, Grasfrosch, Erdkröte, Berg- und Teichmolch.

- A4 (Bau-km 0+900), Ausgleich für K5, K6, K7, K8 und K12:

Anlage eines Ersatz-Laichgewässers für Amphibien (Maßnahmen vgl. A3), Lage östlich der Trasse; Flächengröße gesamt: 0,04 ha; Im Umfeld Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für die Gelbbauchunke (Maßnahmen vgl. A3). Die Anlage eines Laichgewässers kommt auch den übrigen im Gebiet vorkommenden Amphibien-Arten zugute (vgl. A3).

- A 5 Ausgleichsmaßnahme 5 (Bau-km 0+920 bis 0+970), Ausgleich für K3, K4, K5, K6, K7, K8, K10, K12:

Mit dem Umbau eines Fichtenforstes sowie eines Fichten-Erlen-Mischwaldes in naturnahen, standortgerechten Laubwald (Erlen-Eschen-Feuchtwald) können die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in wertvollere Waldbestände zumindest teilweise ausgeglichen werden; Flächengröße: 0,34 ha. Optimierung von strukturarmen Waldparzellen zur Verbesserung von potenziellen Landlebensräumen von Amphibien (Gelbbauchunke und Springfrosch) sowie zur Verbesserung der Lebensbedingungen für die betroffenen Vogelarten (Rotmilan,

Grauspecht); CEF-Maßnahme (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme i.S.d. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) für den Grauspecht:

- Entwicklung aufgelichteter Waldbereiche mit freigestellten Altbäumen
- Stehenlassen von Überhältern als Horstbäume

- A6 (Bau-km 0+985), Ausgleich für K5, K6, K7, K8 und K12:

Anlage eines sonnenexponierten bzw. halbschattigen Flachtümpels als Laichgewässer für Amphibien als Ersatz für zerstörte oder stark beeinträchtigte Kleingewässer im Trassenbereich, Lage westlich der Trasse, Flächengröße gesamt: 0,19 ha

- Wasserfläche ca. 1.000 m², Tiefe 50–100 cm, Ufer flach
- Eine Bepflanzung des Gewässers ist nicht erforderlich (natürliche Sukzession)

Im Umfeld Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für die Gelbbauchunke:

- Schaffung künstlicher Fahrspuren oder Gräben (ggf. Vertiefung bestehender Gräben) mit mehr oder weniger verdichtetem Grund, z. B. am Rand von Wegen oder Rückegassen oder anderen geeigneten Stellen.

Die Anlage eines Laichgewässers kommt auch den übrigen im Gebiet vorkommenden Amphibien-Arten zugute.

- A 7 Ausgleichsmaßnahme 7 (Bau-km 1+030 bis 1+130), Ausgleich für K3, K4, K5, K6, K7, K8, K10, K12:

Umwandlung des Extensiv-Grünlandes in blütenreiches, feuchtes bis nasses Extensiv-Grünland durch Schließen der Entwässerungsgräben und Verzicht auf Düngung und Pestizideinsatz zur Schaffung neuer Nahrungshabitate für den Mädesüß-Perlmutterfalter und zur Optimierung potenzieller Landlebensräume für die im Gebiet vorkommenden Amphibienarten. Flächengröße: 0,44 ha

Schaffung feuchter Offenlandbereiche innerhalb des Waldkomplexes zur Optimierung potenzieller Landlebensräume von Amphibien sowie zur Schaffung neuer Nahrungshabitate für den Schwarzstorch und den Rotmilan.

- A 8 Ausgleichsmaßnahme 8 (Bau-km 1+030 bis 1+140), Ausgleich für K2, K5, K6, K7, K8, K9, K10, K12:

Die vorhandenen fichtendominierten Waldbestände werden in naturnahe, standortgerechte Laubwälder umgebaut (Waldmeister-Tannen-Buchenwald im

Osten, Erlen-Eschen-Feuchtwald auf den grundwasserbeeinflussten Böden im Talraum des Seeseitenbaches im Westen). Diese Maßnahme dient zum Ausgleich für die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in wertvollere Waldbestände. Flächengröße: 1,23 ha

Optimierung von strukturarmen Waldparzellen zur Optimierung von potenziellen Landlebensräumen von Amphibien und Jagdhabitaten des Rotmilan. Die Optimierung von strukturarmen Waldparzellen kommt auch den übrigen im Gebiet vorkommenden Amphibien-Arten zugute

- A 9 Ausgleichsmaßnahme 9 (Bau-km 1+240 bis 1+280), Ausgleich für K9:

Der nicht standortgerechte Fichtenforst im Auebereich des Seeseitenbaches wird zu einem naturnahen Erlen-Eschen-Auwald umgebaut und dient damit als direkter Ausgleich für den Konfliktpunkt 9 (teilweise Überbauung von bachbegleitenden Erlen-Eschen-Auwäldern); Flächengröße: 0,12 ha.

- A10 (Bau-km 1+320), Ausgleich für K3, K4, K5, K6, K7, K8, K10 und K12:

Anlage eines sonnenexponierten bzw. halbschattigen Flachtümpels als Laichgewässer für Amphibien als Ersatz für zerstörte oder stark beeinträchtigte Kleingewässer im Trassenbereich sowie als Nahrungshabitat für den Schwarzstorch, Lage westlich der Trasse, Flächengröße gesamt: 0,05 ha

- o Wasserfläche ca. 100 m², Tiefe 50–100 cm, Ufer flach
- o Eine Bepflanzung des Gewässers ist nicht erforderlich (natürliche Sukzession)

- A 11 Ausgleichsmaßnahme 11 (Bau-km 1+430 bis 1+700), Ausgleich für K11:

Diese Maßnahme schafft den Ausgleich für Konfliktpunkt 11 (Überbauung eines temporär wasserführenden Bachlaufes). In ausreichendem Abstand zur Straße (außerhalb der Beeinträchtigungszone von 20 m) wird ein neues, naturnahes Bachbett mit Mäandern und einem abwechslungsreichen Gewässerprofil gestaltet. Dabei wird der Bach von Norden kommend zunächst westlich der Trasse geführt. Nach der Einmündung der Zufahrtsstraße nach Seeseiten (St 2063 alt, Bau-km 1+600) quert der neu gestaltete Gewässerlauf die geplante Straßentrasse und verläuft dann östlich der Trasse bis zur Anbindung an das alte Gewässerbett bei Bau-km 1+430. Flächengröße: 0,18 ha

- A12 (Bau-km 1+600), Ausgleich für K5, K6, K7, K8 und K12:

Anlage eines sonnenexponierten bzw. halbschattigen Flachtümpels als Laichgewässer für Amphibien als Ersatz für zerstörte oder stark beeinträchtigte

Kleingewässer im Trassenbereich, Lage westlich der Trasse, Flächengröße gesamt: 0,05 ha.

- Wasserfläche ca. 100 m², Tiefe 50–100 cm, Ufer flach
- Eine Bepflanzung des Gewässers ist nicht erforderlich (natürliche Sukzession)

Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für die Gelbbauchunke:

- Schaffung künstlicher Fahrspuren oder Gräben (ggf. Vertiefung bestehender Gräben) mit mehr oder weniger verdichtetem Grund, z. B. am Rand von Wegen oder Rückegassen oder anderen geeigneten Stellen.

Die Anlage eines Laichgewässers kommt auch den übrigen im Gebiet vorkommenden Amphibien-Arten zugute.

- A 13 (Bau-km 1+590 bis 1+750):

Am nördlichen Ende der neuen Straßenrasse wird ein neuer Abzweig für die zur Orts- bzw. Gemeindeverbindungsstraße abgestufte Straße nach Seeseiten (= St 2063alt) erstellt. Ein etwa 200 m langes Teilstück der bestehenden Straße kann daher zurückgebaut werden. Diese Fläche wird entsiegelt, mit Oberboden angedeckt und schließlich mit standortgerechtem Laubmischwald (Waldmeister-Tannen-Buchenwald, Laubholzanteil mind. 70 %) aufgeforstet. Die Aufforstungsfläche beträgt 0,20 ha.

- A14 (Bau-km 0+750 bis 0+900), Ausgleich für K10:

Zur Optimierung von Waldparzellen werden innerhalb eines mesophilen Buchenwaldes mindestens 10 Altbäume als mögliche Horstbäume für den Rotmilan in ihrem Bestand gesichert.

- Entwicklung von Altholzbeständen
- Stehenlassen von Überhältern als Horstbäume

Auf den Ausgleich angerechnet werden lediglich die einzelnen im Gelände zu markierenden Bäume (kein Flächenansatz). Die zu erhaltenden Altbäume kommen u. U. auch als Horstbäume für den Schwarzstorch sowie ggf. als Höhlenbäume für den Grau- und Schwarzspecht in Frage (CEF-Maßnahme für den Grauspecht).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 14.1 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 A3.3 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.

2.3.5.3.4 Einwendungen

Landesjagdverband

Der Landesjagdverband kritisiert, dass die Neubaustrecke westlich der Gemeinde Seeshaupt verlaufe und ein bislang noch unberührtes Landschaftsgebiet durchschneide. Dies sei aus jagdlicher Sicht bedauerlich und abzulehnen. Um die Eingriffe in die Natur gering zu halten und insbesondere die gefährdeten Wildarten Reh und Hase zu schützen, fordert der Landesjagdverband, die an der neu zu errichtenden Straße zu erstellenden Begrenzungsposten insbesondere im südlichen Streckenabschnitt bis etwa Bau-km 1+000 mit integrierten Wildwarnreflektoren auszustatten.

Diese Kritik weisen wir zurück. Aufgrund der Trassenbündelung der Neubaustrecke mit der Bahnlinie Murnau - Kochel wird lediglich eine bereits vorhandene Zerschneidung verstärkt. Wie oben dargestellt können die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen vollständig kompensiert werden. Begrenzungsposten mit integrierten Wildwarnreflektoren können bei Bedarf in Abstimmung mit den Jagdpächtern jederzeit nachgerüstet werden, sollte der neugebaute Abschnitt bei der Anzahl der Wildunfälle auffällig werden. Eine vorgezogene Ausrüstung halten wir für nicht erforderlich.

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald ist der Ansicht, dass in den gesamten Planunterlagen die standortbedingte hochwertige Ökologie des Gebietes nicht zur Geltung komme, vielmehr werde stereotyp die „forstwirtschaftliche Prägung“ der Waldbestände mit dem hohen Fichtenanteil gebrandmarkt und schlecht geredet. Obwohl auf großen Flächen des Untersuchungsgebietes in der Vergangenheit Anstrengungen für einen Waldumbau zu mehr Laubholz unternommen worden sei, werde jegliche „forstlich geprägte Nutzung“ negativ dargestellt. Die in diesem Rahmen unterstellte ökologische Gleichrangigkeit von Intensivgrünland und einem Fichtenwald sei fachlich nicht korrekt.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Das Standortpotenzial der staunassen Böden ist unbestritten und ist in den Planunterlagen auch dargestellt (s. Unterlage 12 LBP, Seite 17). Große Waldflächen sind allerdings nicht standortgerecht mit reinen Fichtenanpflanzungen aufgeforstet worden, die ökologisch weit hinter dem Standortpotenzial zurückbleiben. Daneben stockt im Trassenbereich auch junger Laubwald, Mischwald und Auwald. Diese Differenzierung des Waldes findet sich in der Konfliktanalyse und Eingriffsermittlung des LBP wieder (Unterlage 12 S. 35 – 40, S. 44). Eine ökologische Gleichrangigkeit von Intensivgrünland und Fichtenwald – haben wir nie vorgenommen und ist auch den Planunterlagen nicht zu entnehmen. Vielmehr ist aus der o.g. Darstellung ersichtlich, dass landwirtschaftliche Flächen mit dem Faktor 0,3, dagegen forstwirtschaftliche Flächen mindestens mit dem Faktor 1,0 in die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs eingegangen sind.

Bund Naturschutz

Wie auch die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald kritisiert der Bund Naturschutz die Zerschneidungswirkung der Maßnahme. Die Zerschneidung bisher ungestörter Lebensräume sei u. a. wegen den dadurch entstehenden nicht ausgleichbaren Trennwirkungen eine der Hauptursachen für den anhaltenden Artenrückgang. Die geplante neue Straßentrasse durch die (Moor-) Waldbestände nördlich von Seeshaupt sei daher nicht mit den Zielen der bayerischen Biodiversitätsstrategie zu vereinbaren und abzulehnen.

Diese Kritik weisen wir zurück. Eine Neuzerschneidung wäre nur mit der Wahl der oben unter C.2.3.2.3 aus zwingenden naturschutzrechtlichen Gründen und anderen gravierenden Nachteilen ausgeschiedenen Variante 1 vermeidbar gewesen. Aufgrund der Trassenbündelung mit der genannten Bahnlinie wird mit der Plantrasse eine bereits vorhandene Zerschneidung „lediglich“ verstärkt. Als eingriffsmindernde Maßnahme und gerade auch, um die Zerschneidungswirkung zu verringern, wurde eine großzügige Überbrückung des Seeseitener Baches geplant. Für die von den

Trennwirkungen besonders betroffene Artengruppe der Amphibien ist ein umfangreiches Leit- und Durchlasssystem zur Vermeidung der Trennwirkungen geplant. Darüber hinaus werden Ersatzlaichgewässer für Amphibien geschaffen. Gleichzeitig ergeben sich für den naturschutzfachlich sensiblen und landschaftlich bedeutsamen Bereich am Seeufer erhebliche Entlastungswirkungen durch die Verlagerung des gesamten überörtlichen Staatsstraßenverkehrs. Dadurch wird auch die bestehende Zerschneidungswirkung der alten Staatsstraße deutlich vermindert.

Der Bund Naturschutz bezweifelt, dass die Gestaltungs-, Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen die vorhabensbedingten Eingriffe vollständig kompensieren können. Die Trasse der Planvariante verlaufe fast ausschließlich in einem bisher ruhigen, wertvollen und in großen Teilen wassergeprägten Waldgebiet. Für die Bewertung der Eingriffe sei insbesondere das sehr hohe Standortpotential dieser Wälder entscheidend und nicht primär die derzeitigen, teilweise nicht standorttypischen Fichten- oder Pappelbestände. Die Aussage im LBP, dass diesen nur eine geringe naturschutzfachliche Bedeutung zukommt (S. 42) sei daher nicht zutreffend und falsch. Weiterhin würden durch die geplante Trasse zahlreiche hochsensible Lebensräume zerstört und durchschnitten, wobei insbesondere die hier vorkommenden Amphibienpopulationen massiv betroffen seien. Dies komme im LBP auch deutlich zum Ausdruck und es würden insgesamt 12 Konfliktpunkte genannt. Die vorgesehenen verschiedenen Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen könnten kein vollwertiger Ersatz für die Eingriffe sein.

Diese Bedenken teilen wir nicht. Die Bestandsaufnahme für den LBP (Unterlage 12.1) und die besondere artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 12.4) hat gezeigt, dass die Eingriffe in das wassergeprägte Waldgebiet aufgrund der Artenausstattung und des Populationszustands weniger schwerwiegend für die naturschutzrechtlich bedeutsamen Arten sind als die Eingriffe die durch den Straßenbau im Seeuferbereich stattfinden würden. Gerade für die Artengruppe der Amphibien werden aufgrund der besonderen Betroffenheit auch einiger streng geschützter Arten umfangreiche Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation vorgesehen. Es ist Stand der Technik, dass die geplanten Maßnahmen über die vorgesehene Umweltbaubegleitung qualifiziert umgesetzt werden, so dass sie ihre Funktion erfüllen können. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird anschließend überprüft und ein Nachweis der Funktionserfüllung gegenüber den Naturschutzbehörden erbracht. Die festgelegten Maßnahmen sind daher geeignet, einen vollwertigen Ersatz zu schaffen.

Zur Bewertung der wassergeprägten Waldgebiete beim Ausgleich verweisen wir auf die obigen Ausführungen zur Schutzgemeinschaft Deutscher Wald.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen erfasst. Zu nennen ist hier insbesondere die Verlegung eines mäandrierenden Grabens, den die St 2063 neu von Bau-km 1+450 bis zum Bauende überdeckt. Dieser Graben wird von Bau-km von Bau-km 1+700 bis 1+600 auf der Straßenwestseite und danach von Bau-km 1+600 bis 1+420 auf der Straßenostrseite als naturnahes, mäandrierendes Fließgewässer neu angelegt. Die Straßenquerung erfolgt bei Bau-km 1+600 mit einem Durchlass DN 600.

Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

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

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser wird nahezu entlang der gesamten Trasse breitflächig über die Bankette abgeleitet und im Bereich der Dammböschungen flächenhaft versickert. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Bei Starkregenereignissen wird das Oberflächenwasser, das nicht im Böschungsbereich versickert, entsprechend den topographischen Verhältnissen entweder im angrenzenden Gelände unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht breit- und oberflächig versickert, oder in eine Dammfußmulde eingeleitet. Zur größtmöglichen Vorreinigung des Straßenwassers werden die Dammfußmulden mit geringem Längsgefälle ausgeführt und mit Erdschwellen versehen, um die Verweildauer des Wassers zu erhöhen. Die Dammfußmulden enden bei den bestehenden Vorflutern, die die St 2063 neu queren. Diese werden mit einem Durchlass am Eisenrainerbach und einem Brückenbauwerk am Seeseitenbach unter der neuen Staatsstraße hindurch geführt.

Das im Einschnitt von Bau-km 0+000 bis 0+310 der St 2063 neu anfallende Oberflächenwasser wird in Rasenmulden versickert und über Teilsickerrohre zum Regenrückhaltebecken (RRB) geleitet.

Das zwischen Bau-km 0+310 und Bau-km 1+100 anfallende Oberflächenwasser der St 2063 neu wird in Rasenmulden am Dammfuß mit eingebautem Teilsickerrohr gesammelt und zum Eisenrainerbach geleitet. Als Notüberlauf dient bei Bau-km 0+530 ein zusätzliches Stahlbetonrohr DN 600, das unter der Straße, dem Entwässerungsgraben und dem Bahndamm in den östlich der Bahnlinie verlaufenden Graben ausläuft.

Das von Bau-km 1+100 bis 1+270 der St 2063 neu anfallende Oberflächenwasser wird in Rasenmulden versickert und über Teilsickerrohre bzw. eine Rauhbettmulde zum Seeseitenbach geleitet.

Nördlich des Seeseitenbaches wird die am westlichen Fahrbahnrand der St 2063 neu das anfallende Oberflächenwasser der Straße in (Böschungsfuß-) Mulden mit Teilsickerrohren gesammelt und bei Bau-km 1+400 bzw. 1+450 mittels eines Stahlbetondurchlasses unter der St 2063 neu hindurch in einen bestehenden Graben eingeleitet .

Das Regenrückhaltebecken bei Bau-km 0+030 sorgt für eine Vorreinigung des anfallenden Oberflächenwassers und gibt anschließend das gespeicherte Wasser verzögert und gedrosselt ab, um Abflussspitzen zu vermeiden. Über eine neue Leitung bei Bau-km 0+100 wird das gereinigte und gedrosselte Wasser aus dem Regenrückhaltebecken zum Palmenbach geleitet. Als zusätzlicher Notüberlauf dient eine bereits bestehende Leitung, die bei extremen Niederschlagsereignissen eine Überflutung der Straßenunterführung verhindert und überschüssiges Wasser zum Palmenbach ableiten kann.

Das Niederschlagswasser aus dem Gelände wird, soweit nicht versickert, größtenteils in separaten Mulden und Gräben gesammelt und dort teilweise versickert bzw. teilweise über Sickermatratzen unter der Straße hindurchgeleitet und/oder anschließend den Vorflutern zugeführt. Als Vorfluter stehen mit dem Eisenrainerbach und dem Seeseitenbach, die beide zum Einzugsbereich des Starnberger Sees gehören, leistungsfähige Gewässer zur Verfügung.

Diese 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 A4 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 A4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, 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.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 10,7 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 durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht erkennbar.

2.3.8 Forstwirtschaft

2.3.8.1 Rodung von Sturmschutzwald

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass durch den Bau der Trasse eine künstliche Schneise von etwa 20 bis 30 m Breite entstehe. Die Waldbestände würden dadurch für die aus den Hauptwindrichtungen Südwesten bis Nordwesten kommenden Sturmwinde geöffnet. An den östlich nachgelagerten Beständen müsse v. a. im Bereich zwischen Bau km 0+600 bis 1+250 infolge der Maßnahme mit erheblicher

bis extremer Sturmwurfgefährdung gerechnet werden. Für einige der verbleibenden nachgelagerten Waldteile sei infolge der Durchschneidungen Windwurf auf der gesamten Bestandesrestfläche zu befürchten. Die in diesem Bereich zu rodenden Waldbestände hätten insofern Sturmschutzwaldeigenschaft (temporärer Schutzwald gem. Art. 10 Abs. 2 BayWaldG).

Da diese Schutzwaldeigenschaft nicht von der Eintragung in ein Register nach Art. 10 Abs. 3 BayWaldG abhängt und die Windwurfgefahr unstrittig gegeben ist, gehen auch wir von der Sturmschutzwaldeigenschaft der zu rodenden Bestände aus. Die Rodung solcher Bestände kann daher in diesem Beschluss wegen Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 und Abs. 6 Nr. 1 BayWaldG nur unter der Voraussetzung des Art. 9 Abs. 7 BayWaldG gestattet werden. Die zwingenden Gründe des öffentlichen Wohls liegen im öffentlichen Interesse an der festgestellten Planung (s.o. C.2.2). Um eine Gefährdung der Sturmschutzziele zu minimieren haben wir in den Auflagen A3.5.6 und A3.5.7 die vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstentfeldbruck vorgeschlagenen Maßnahmen festgeschrieben. Im Erörterungstermin haben sich das Staatliche Bauamt Weilheim und die Forstverwaltung darauf verständigt, dass in Abstimmung mit dem örtlich zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Weilheim die konkret windwurfgefährdeten Flächen ermittelt und darauf aufbauend die erforderlichen Maßnahmen abgestimmt werden. Für die Unterpflanzungen ist allerdings die Zustimmung der Eigentümer der Waldflächen erforderlich. Für den – derzeit nicht absehbaren Fall – dass Eigentümer die Zustimmung verweigern und die Maßnahmen gegen den Windwurf nicht durchgeführt werden können, überwiegt dennoch das öffentliche Interesse an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme. In diesem Fall vertritt auch die Forstverwaltung die Auffassung, dass kein unverhältnismäßiger Nachteil für die Eigentümer eintritt, die sich den Schutzmaßnahmen verweigern.

2.3.8.2 Einwendung der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald lehnt die Planfeststellungsstrasse aufgrund der ihrer Ansicht nach vollkommen unausgeglichenen Waldbilanz ab. Für die Rodung von 4,1 ha Wald solle nur eine Aufforstung von 0,36 ha erfolgen. Alle anderen Maßnahmen zur Begrünung könnten nicht als Waldausgleich akzeptiert werden.

Diese Kritik weisen wir zurück. Der walddrechtliche Ausgleich beinhaltet die infolge Versiegelung verlorengelungene Waldfläche. Im Ausgleichskonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist als Kompensation für die Waldflächenverluste die Neuanlage von Wald auf einer Fläche von 1,02 ha sowie Bestandsumbau zur Verbesserung der Waldfunktionen auf einer Fläche von 1,69 ha

vorgesehen. Mit der Durchführung und dem Umfang dieser Maßnahmen besteht seitens des zuständigen Amts für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Einverständnis.

2.3.9 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A3.1 und A3.6 wird verwiesen.

2.3.10 Belange der Bahn

Die Belange der Bahn sind in den Auflagen unter A3.6 umfassend geregelt.

Zu beachten ist insbesondere, dass Betriebsanlagen der Eisenbahn erst nach einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken für das Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen werden dürfen. Die Voraussetzungen der Freistellung sind in § 23 AEG geregelt. Diese Vorschrift verlangt u.a., dass für die zur Freistellung beantragte Fläche kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Diese Tatbestandsmerkmale sind vor jeder Freistellung zu prüfen. Maßgeblich ist, ob die betreffende Bahnfläche entbehrlich ist. Das ist der Fall, wenn sie nicht bahnbetriebsnotwendig ist, also nicht für Bahnbetriebszwecke benötigt wird. Ist sie bahnbetriebsnotwendig, ist sie nicht entbehrlich und damit auch nicht freistellungsfähig. Ist sie nicht bahnbetriebsnotwendig, ist sie hingegen entbehrlich und damit auch freistellbar. Über die Bahnbetriebsnotwendigkeit entscheidet die DB AG (DB Services Immobilien GmbH als Clearingstelle) mittels einer internen Entbehrlichkeitsprüfung. Auch Die bahnkonforme Überbauung von nicht freigestellten bzw. nicht freistellbaren Bahnflächen ist in jedem Fall mit dem zuständigen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (hier DB Netz AG) und der DB Services Immobilien GmbH als Clearingstelle abzustimmen.

Für den – nach den Ergebnissen des Anhörungsverfahrens unwahrscheinlichen Fall – dass für die betreffenden Grundstücke weder die Freistellung von Bahnbetriebszwecken erreicht noch ein entsprechender Gestattungsvertrag abgeschlossen werden kann, haben wir uns weitere Entscheidungen zur Regelung der Problematik unter A7 vorbehalten.

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 9 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

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

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

2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

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

2.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem

Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

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

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

2.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

2.4.1.2.3 Umwege

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

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

Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem

Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

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

2.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A3.5.3 klargelegt 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.

2.4.1.2.5 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

2.4.2.1 Mandaten der Kanzlei Labbé & Partner

2.4.2.1.1 Einwender 2001 und 2002

Die Einwender 2001 und 2002 sind grundstücksbetroffen, die geplante Staatsstraße durchschneidet die in ihrem Eigentum stehenden Waldflächen 1082 (Einwender 2001) und 1080 (Einwender 2002). Zudem wird das Grundstück des Einwenders 2002 Flur Nr. 1095 von der Straßentrasse angeschnitten. Insoweit erheben beide Einwender aber keine Einwendungen.

Sie fordern aber den Bau ordentlicher, befestigter Zufahrten von der neu zu bauenden Staatsstraße zu den beidseits der neuen Straße liegenden Restflächen (Waldflächen), incl. einer Wendemöglichkeit für eine Zugmaschine mit Anhänger. Im Erörterungstermin haben sie ihre Einwendungen dahingehend präzisiert, dass damit eine Wendemöglichkeit für einen Traktor mit Anhänger oder einem Pkw mit Anhänger gemeint ist, nicht eine Wendemöglichkeit für einen Langholz-Lkw. Zudem müsse eine Verbindung zwischen den Zufahrten und den bestehenden Rückegassen geschaffen werden.

Diese Forderungen sind mit der vorliegenden Planung weitgehend erfüllt. Für alle vorher bereits erschlossenen Grundstücke wird die Erschließung gleichwertig sichergestellt, ggf. durch Anlage neuer befestigter Zufahrten wie sie bereits in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt sind (BWV-Nr. 1.1.11 bis 1.1.14). Im Erörterungstermin hat der Vorhabensträger darüber hinaus zugesagt, die entsprechenden Wendemöglichkeiten und Verbindungen zu den bestehenden Rückegassen zu schaffen, soweit dadurch nicht in schutzwürdige Biotopstrukturen eingegriffen werden müsste.

Die Entschädigung einer ggf. eingeschränkten Nutzung der Waldgrundstücke ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren zu regeln.

2.4.2.1.2 Einwender 2003 und 2004

Die Einwender 2003 und 2004 sind die Hauptbetroffenen des Vorhabens. Aus ihrem Grundeigentum werden für die Maßnahme folgende Flächen benötigt:

Aus dem Grundstück Flur Nr. 1094 Gemarkung Seeshaupt (Gesamtgröße 8.380 m²) sollen 930 m² erworben und 300 m² vorübergehend beansprucht werden; aus dem Grundstück Flur Nr. 1096/3 Gemarkung Seeshaupt (Gesamtgröße 3.313 m²) 1.630 m² erworben und 430 m² vorübergehend beansprucht werden; aus dem Grundstück Flur Nr. 1100/2 Gemarkung Seeshaupt (Gesamtgröße 2.930 m²) 1.080 m² erworben und 360 m² vorübergehend beansprucht werden und aus dem Grundstück Flur Nr. 1104/3 Gemarkung Seeshaupt (Gesamtgröße 6.568 m²) 20 m² erworben 250 m² vorübergehend beansprucht werden.

Die Grundabtretung beträgt insgesamt also 3 660 m². Unter Berücksichtigung der von den Einwendern geforderten Ablösung der Restfläche des Grundstücks Flur Nr. 1096/3 zu 3.313 m² als unwirtschaftliche Restfläche, ergäbe sich ein Grundabtretungsbedarf von insgesamt 5.343 m².

Lärm- und Sichtschutzwall

Die Einwender erkennen zwar an, dass die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten sind. Sie fordern aber im Bereich des Hofanwesens dennoch die Anlage eines Lärm- und Sichtschutzwalls, der insbesondere auch die Feinstaubbelastung eindämmen soll. Der Einwender 2003 weist darauf hin, dass er asthmakrank sei, er legt dazu ein entsprechendes ärztliches Attest vor. Im Erörterungstermin konnte wegen widersprüchlicher Aussagen der Einwender 2003 und 2004 trotz mehrfacher Nachfrage des Verhandlungsleiters nicht abschließend geklärt werden, ob die Einwender einen Wall oder die Pflanzung einer Hecke wünschen und auf welchen Grundstücken diese Schutzmaßnahme genau situiert werden solle.

Da eindeutig kein Rechtsanspruch der Einwender auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht und auch die zu erwartenden Belastungen durch Luftschadstoffe so weit unterhalb der Grenzwerte liegen (s.o. C.2.3.4.2), dass sie – auch angesichts der gesundheitlichen Beeinträchtigung des Einwenders 2003 – keine gesundheitlichen Auswirkungen auf diesen haben können, können wir keinen derartigen Wall anordnen. Es bleibt dem Vorhabensträger aber unbenommen, einen solchen Wall oder eine andere Abschirmung als freiwillige Leistung anzulegen, wenn die entsprechenden Grundstücke zur Verfügung gestellt werden (die sich derzeit großteils nicht im Eigentum der Einwender 2003 und 2004 befinden) und keine sonstigen Belange, insbesondere keine naturschutzfachlich schützenswerten Strukturen beeinträchtigt werden.

Anschluss des parallel zur Bahnlinie Kochel - Tutzing verlaufenden Feld- und Waldwegs an die neue Staatsstraße

Die Einwender beantragen, den parallel zur Bahnlinie Kochel - Tutzing verlaufenden Feld- und Waldweg Flur Nr. 1106/3 Gemarkung Seeshaupt, der das Anwesen der Einwender erschließt nicht, wie in der Planung vorgesehen, auf der Flur Nr. 1098 sondern weiter nördlich, am besten in den Grenzbereich der Grundstücke Flur Nr. 1099/2 und Flur Nr. 1100/2, zumindest aber in den Grenzbereich der Flur Nrn. 1098 und 1099/2 an die neue Staatsstraße anzuschließen. Dadurch könne der Weg und die gewünschte Bushaltestelle – die ggf. von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet wird und über die nicht in diesem Verfahren zu entscheiden ist - von der Hofstelle Tomulla aus eingesehen werden.

Eine solche Verschiebung nach Norden lehnen wir ab. Die Zufahrt wurde bewusst in den Bereich eines bestehenden Erschließungsweges gelegt. Eine Verlegung Richtung Norden würde zusätzliche Eingriffe sowohl in Privatgrundstücke als auch in den Naturhaushalt verursachen.

Im Zuge der 1. Tektur wurde allerdings die Zufahrt (BWV-Nr. 1.1.3 bei Bau-km 0+620 bis 0+650 soweit aufgeweitet, dass sie als Bushalte- und auch –wendestelle genutzt werden kann.

Abfahrt von der neuen Staatsstraße in das Hofgrundstück Flur Nr. 1104/3

Zusätzlich zur vorstehend beschriebenen Zufahrt fordern die Einwender für den Notfall (Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge) eine zusätzliche Abfahrt von der neuen Staatsstraße unmittelbar in das Hofgrundstück Flur Nr. 1104/3 anzulegen. In diesem Bereich sei ohnehin zur Erschließung der Restgrundstücke eine Abfahrt vorgesehen. Die Einwender bitten, diese so zu situieren, dass der besagte Notfall- und Rettungszweck gewährleistet wird.

In ihrer Stellungnahme zur 1. Tektur vom 28.02.2011 konkretisieren die Einwender ihre Forderung dahin, über die an der Nordseite des (im Eigentum Dritter stehenden) Grundstücks Flur Nr. 1083 geplante Zufahrt (BWV-Nr. 1.1.11) eine Verbindung zu ihrer Hofstelle herzustellen.

Eine solche direkte Zufahrt zu neuen Staatsstraße lehnen wir ab. Das Anwesen der Einwender ist bereits über den Weg Fl. Nr. 1106/3 an die Staatsstraße angebunden. Außerorts können Zufahrten zu einer Staatsstraße nur dort zugelassen werden, wo sie zwingend zur Erschließung erforderlich sind. Die Einmündung des Weges Fl. Nr. 1106/3 wurde zugunsten der Einwender im Zuge der ersten Tektur noch großzügiger ausgestaltet. Der als Begründung für die zusätzliche Zufahrt genannte Umweg ist nicht nachvollziehbar, da sich die Erschließungssituation des Anwesens mit dem

geplanten Neubau der Staatsstraße insgesamt deutlich verbessert. Ein Anspruch auf eine Zweiterschließung besteht nicht. Da eine Zufahrt zu einem bebauten Grundstück, auf dem zudem bauliche Erweiterungen stattfinden sollen, im Vergleich deutlich stärker frequentiert wird als Zufahrten zu Waldgrundstücken, sind bei der Prüfung wesentlich strengere Maßstäbe hinsichtlich Notwendigkeit und Lage der Zufahrt anzulegen. Die Lage der genannten Zufahrt ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit deutlich schlechter als die eigentlich zur Erschließung des Anwesens vorgesehene Einmündung des Weges 1106/3. Im Übrigen soll die Anzahl der Zufahrten aus Verkehrssicherheitsgründen möglichst gering gehalten werden, so dass mehrere Zufahrten – soweit möglich – zu einer zusammengefasst werden oder nicht mehr direkt, sondern indirekt über parallel geführte Wege erfolgen.

Ersatzlebensraum für Amphibien auf Flur Nr. 1085 der Gemarkung Seeshaupt

Die Einwander 2003 und 2004 beantragen, den in der Planung auf Flur Nr. 1085 vorgesehenen Ersatzlebensraum (Teich) Richtung Süden, in den südlichen Zwickel des Grundstücks Flur Nr. 1088 zu verschieben. Dieser Grundstückszwickel bleibe ohnehin nach Durchführung des Straßenbaus als unwirtschaftliche Restfläche liegen.

Die Einwander hätten ursprünglich einen Feuerlöschteich in dem Bereich des Hofgrundstücks Flur Nr. 1104/3 geplant, der nunmehr durch die neu geplante Staatsstraße durchschnitten bzw. angeschnitten werde, so dass der Teich dort nicht mehr realisiert werden könne. Sie bitten daher, die Planung des von Ihnen auf Flur Nr. 1088 gewünschten Teiches so zu gestalten, dass dieser gleichzeitig die Funktion eines Feuerlöschweihers übernehmen könne. Sie wären dafür bereit, die Pflege zu übernehmen.

Eine Verschiebung des Ersatzlebensraums auf die Flur Nr. 1088 kommt nicht in Betracht. Im genannten Flurstück 1088 befinden sich kleinräumig naturschutzfachlich sehr bedeutsame Waldbestände, die durch § 30 BNatSchG geschützt sind. Mit der Anlage eines größeren Stillgewässers in diesem Bereich wären weitere Eingriffe verbunden, die wiederum Kompensationsbedarf erzeugen würden. Aufgrund des Vermeidungs- und Minimierungsgebots des BNatSchG muss das Gewässer in einem Bereich mit geringerer Wertigkeit angelegt werden. Zudem ist der Zweck des Teichs als Ausgleichsmaßnahme zum Schutz der Amphibien nicht verträglich mit einer Nutzung als Feuerlöschteich. Im Brandfall würde beim Absaugen des „Löschwassers“ die Tötung der Amphibien, zu denen auch streng geschützte Arten zählen, zwangsläufig in Kauf genommen. Wegen des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG können wir der Bitte der Einwander nicht nachkommen. Weiterhin ist das geplante Ersatzlaichgewässer

wegen seiner geringen Tiefe von nur 50 – 100 cm wohl auch nicht zu Löschzwecken geeignet. Allerdings konnte im Zuge der 1. Tektur das Ersatzlaichgewässer innerhalb der Flur Nr. 1085 um einige Meter nach Süden verschoben werden, so dass der Abstand zum Anwesen der Einwender sich zumindest leicht vergrößert hat.

Bereitstellung hofnaher Weideflächen

Die Einwender weisen darauf hin, dass ihr landwirtschaftlicher Betrieb zwingend eine hofnahe Weide zur Aussömmern der gehaltenen Schafe benötige. Sie legen dazu ein Schreiben des Landesverbandes Bayerischer Schafhalter e.V. vom 08. April 2008 an das Staatliche Bauamt Weilheim und ein entsprechendes Schreiben des Bayerischen Bauernverbandes vom 23. August 2004 an das damalige Straßenbauamt Weilheim vor. Sie beantragen, die Planung so zu ergänzen, dass die existenznotwendige Weide ihrem Anwesen zur Verfügung steht, z.B. unter Verwendung unwirtschaftlicher Restflächen bei den durch den Staatsstraßenbau durchschnittenen Nachbargrundstücken im Umfeld.

Die Frage, ob Restflächen von Grundstücken, die für das Vorhaben unmittelbar benötigt werden, zu übernehmen sind (Art. 6 Abs. 3 BayEG) oder ob Tauschflächen zur Verfügung gestellt werden, ist nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im Entschädigungsverfahren zu klären. Das Staatliche Bauamt Weilheim hat gegenüber den Einwendern die Bereitschaft erklärt, sich zu bemühen, die Restflächen zu erwerben und ggf. im Wege des Tausches an ihn zu veräußern.

Absicherung des Anwesens zu Straße hin

Die Einwender beantragen, ihr Hofanwesen zur Straße hin, z.B. durch einen Weidezaun abzusichern. Ihr Anwesen sei bisher durch den Wald geschützt gelegen und werde durch die neue Straße geöffnet. Es müsse der Gefahr vorgebeugt werden, dass die gehaltenen Tiere auf die Straße laufen.

Zur Errichtung eines Weidezauns können wir den Vorhabensträger nicht verpflichten. Eine Kostentragungspflicht ergibt sich insbesondere auch nicht aus dem Urteil des BVerwG vom 22.03.1985 (Az.: 4 C 15/83), auf das die Kanzlei Labbé & Partner nach der Diskussion im Erörterungstermin freundlicherweise hingewiesen hat. Dort wird unter Rn. 29 (zitiert nach juris) beispielhaft auf den hier vorliegenden Fall eingegangen, dass bisher aufgrund günstiger natürlicher Umstände (Angrenzen an einen geschlossenen Waldbestand) kein Weidezaun für die Schafe der Einwender erforderlich war. In diesen Fällen ist bei der gebotenen sachgemäßen Abwägung der einander gegenüberstehenden Interessen des Landwirts und des Straßenbaulastträgers (siehe schon BVerwG Urteil vom 15. April 1977 - 4 C 3.74 - BVerwGE 52, 226, 237) dem Landwirt die Schaffung neuer Zäune, die ihm durch

den Straßenbau aufgenötigt werden, zumutbar, da er auf den Fortbestand solcher für ihn günstigen Umstände grundsätzlich keinen Anspruch hat.

Ohne die günstige Lage in einem geschlossenen Waldstück hätten die Einwender schon bisher durch Zäune sicherstellen müssen, dass ihre Weidetiere nicht auf fremde Grundstücke gelangen bzw. entlaufen.

Parallel zur Bahnlinie Kochel - Tutzing verlaufender Feld- und Waldweg, Dienststeg über die St 2064

Die Einwender haben in ihrer schriftlichen Einwendung angeregt, dass der zwischen der oben beschriebenen Zufahrt von der neuen Staatsstraße auf den parallel zur Bahnlinie Kochel - Tutzing verlaufenden Feld- und Waldweg und dem Ortsrand Seeshaupt der bestehende Parallelweg als Geh- und Radweg beibehalten werden solle und zwar bis zu der Eisenbahnbrücke am Ortsrand Seeshaupt. Der dort bestehende „Dienststeg“ solle für Dritte geöffnet werden. Im Erörterungstermin haben sie anerkannt, dass diese Forderung nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist, sondern mit den entsprechenden Stellen der Deutschen Bahn AG zu klären ist. Die Einwendung ist insoweit erledigt.

2.4.2.1.3 Einwender 2005

Aus dem Waldgrundstück Flur Nr. 1098 Gemarkung Seeshaupt (Gesamtgröße 7.630 m²) müssen für die Straße 1.750 m² und für einen Ersatzlebensraum Amphibien weitere 300 m² erworben werden. Zusätzlich werden aus diesem Flurstück 1420 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Zudem sollen auf den Waldgrundstücken 1090 und Flur Nr. 1091 Dienstbarkeiten für Flächen von insgesamt ca. 4570 m² (3380 m² bei Flur Nr. 1090 + 1190 m² bei Flur Nr. 1091) für die Optimierung von Waldparzellen für Rotmilan und Grauspecht bestellt werden.

Hinweisschilder für den Fischverkauf

Die Einwender 2005 fordern zunächst die Aufstellung von Hinweisschildern auf ihren Fischverkauf an den beidseitigen Abzweigungen der neuen Staatsstraße von dem bisherigen Straßenverlauf. Dies sei für den Betrieb der Einwender im Ortsteil Seeseiten mit Berufsfischerei, Landwirtschaft und Ferien auf dem Bauernhof existenznotwendig. Die Fischerei stelle ein wesentliches Standbein des Betriebes dar. Der Einwender 2005 sei Fischwirtschaftsmeister und Berufsfischer im Starnberger See mit dem Schwerpunkt Renken. Sie beantragen, die erforderliche Beschilderung im Planfeststellungsbeschluss verbindlich zu regeln. Nach dem fachplanungsrechtlichen Grundsatz der Problembewältigung dürfe dieses Thema

nicht in ein zukünftiges Verfahren abgeschoben werden; die Existenzfähigkeit des Betriebs müsse im Planfeststellungsbeschluss abgesichert werden.

Über diese Forderung braucht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht entschieden zu werden. Die wegweisende Beschilderung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern wird zu gegebener Zeit von der Verkehrsbehörde am Landratsamt angeordnet. Das Staatliche Bauamt Weilheim hat im Erörterungstermin eine mögliche Beschilderung mit Hinweis auf den Fischverkauf vorgestellt, die die Einwender grundsätzlich akzeptiert haben.

Grundabtretung für Ersatzlaichgewässer

Die Einwender wenden sich nicht gegen die Abtretung der Teilfläche aus Flur Nr. 1098, die für den Neubau der Staatsstraße erforderlich ist. Sie lehnen aber alle weiteren – naturschutzrechtlich begründeten – Inanspruchnahmen ab.

Der geplante Ersatzlebensraum für Amphibien auf dem Waldgrundstück Flur Nr. 1098 würde das Grundstück völlig unförmig belasten; bei den Restflächen ergebe sich eine nicht hinzunehmende Wertminderung bzw. seien diese nach Anlegung eines solchen Teichs wirtschaftlich nicht mehr nutzbar. Dieser Eingriff in das Eigentumsrecht sei auch nicht erforderlich; im dortigen Bereich, neben der Bahnlinie, reihe sich ohnehin ein Tümpel mit großem Artenreichtum an den anderen.

Das Staatliche Bauamt Weilheim hat im Erörterungstermin zugesagt, das Grundstück Flur Nr. 1098 für die Ausgleichsmaßnahme A 3 nicht in Anspruch zu nehmen. Im Zuge der 1. Tektur vom 31.01.2011 kommt die Ausgleichsmaßnahme A 3 auf der Flurnummer 1096 der Gemarkung Seeshaupt zum Liegen. Diese wird als unwirtschaftliche Restfläche ohnehin vom Vorhabensträger erworben. Der Einwendung ist damit abgeholfen.

Eintragung von Dienstbarkeiten für den Waldumbau

Weiterhin wenden sich die Einwender gegen die Belastung der Grundstücke Flur Nrn. 1090 und 1091 auf einer Fläche von nahezu einem halben Hektar mit Dienstbarkeiten. Die Planfeststellungsunterlagen ließen insoweit die notwendige Bestimmtheit vermissen. Auch die in den Maßnahmenplan zu A 14 abgedruckte Erläuterung helfe nicht weiter. Es bleibe unklar, was unter "Entwicklung von Altholzbeständen" und unter einer "Maßnahme für Rotmilan und Grauspecht" zu verstehen sei. Völlig unbestimmt sei an dieser Stelle auch der Hinweis: "Keine bestimmte Fläche notwendig, mindestens 10 Altbäume". Auf diese Weise lasse sich eine Dienstbarkeit nicht hinreichend bestimmt bestellen.

Die Belastung der Flur Nrn. 1090 und 1091 mit der Maßnahmenfläche A 14 ist erforderlich. Diese Maßnahme kann nur auf einem Grundstück stattfinden, auf dem

bereits größere Bäume stehen. Das ist hier der Fall. Die Nachbarflächen sind ungeeignet, weil sie keine Altbäume aufweisen. Auch an anderer Stelle im Umgriff des Bauvorhabens kann diese Maßnahmen nicht sinnvoll umgesetzt werden, weil sich dort die günstigen Rahmenbedingungen nicht in der Art finden wie auf dem Flurstück der Einwender 2005. Die günstigen Rahmenbedingungen bestehen in der angrenzenden, offenen Hochmoorfläche des Höllfilz mit randlichen Streuwiesen, die als Nahrungsbiotope fungieren sowie dem Umstand, dass die betroffenen Arten bei mehreren Kartierungsgängen gerade in diesem Bereich gesichtet wurden. Als Stützungsmaßnahme für Rotmilan und Grauspecht werden ca. 10 Altbäume benötigt, keine bestimmte Fläche. Diese dürfen dann nicht gefällt werden und dafür sind die Einwender zu entschädigen. Im Erörterungstermin wurde klargestellt, dass sich die Dienstbarkeit lediglich auf das Stehenlassen von 10 Altbäumen bezieht. Die Grundstücke werden nicht flächendeckend mit Dienstbarkeiten überzogen.

Die konkreten Bäume wurden bereits in einem Ortstermin im Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer ausgewählt und gekennzeichnet.

Die genaue Ausgestaltung der Dienstbarkeit ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen zu lösen.

Ableitung von Straßenwasser

Die Einwender befürchten eine Vernässung ihrer Flur Nrn 1007 und 1008 der Gemarkung Seeshaupt. Die Straßenplanung sehe eine Leitung DN 600 mit einem Ableitungsvermögen von 336 l/sec. in den Palmenbach vor. Der Palmenbach ende ca. 50 m vor dem Seeufer im freien Feld und entwässere nicht in den See. Bei der geplanten Heranführung der genannten erheblichen Ableitungsmenge werde der angrenzende Grundbesitz der Einwender auf Flur Nrn. 1007 und 1008 eingestaut. Dies sei unzumutbar und vermeidbar. Der Grundbesitz werde derzeit als Streuwiese genutzt und jährlich gemäht; durch den geplanten Einstau würde diese Nutzung entzogen. Die Einwender bitten die Planung so zu ändern, dass sich der heutige Grundstückszustand bei den genannten Grundstücken nicht nachteilig verändert.

Eine entsprechende Planänderung ist nicht veranlasst. Die befürchtete Vernässungsgefahr auf den genannten Grundstücken besteht ungeachtet der Straßenplanung bereits heute und erhöht sich vorhabensbedingt nur unwesentlich. Bereits heute führt der Palmenbach abhängig von Niederschlagsereignissen unterschiedlich viel Wasser. Das Wasser versickert je nach Wasserführung in der ufernahen Streuwiese bzw. im Schilfgürtel. In Abhängigkeit vom Wasserspiegel des Starnberger Sees sind bestimmte Grundstücksteilflächen vernässt bzw. werden vom See überflutet. Dieser Zustand wird grundsätzlich nicht verändert. Die angegeben

336 l/s fließen nur beim Bemessungsregenereignis, das im Mittel nur alle 10 Jahre auftritt kurzzeitig zu. Ansonsten fließt deutlich weniger oder bei längeren Trockenperioden u. U. gar kein Wasser.

Aufgrund der Zusagen im Erörterungstermin hat das Staatliche Bauamt Weilheim mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim und dem Landratsamt Weilheim-Schongau abgeklärt, ob Maßnahmen erforderlich und naturschutzfachlich bzw. wasserwirtschaftlich möglich wären, um eine vorhabensbedingte Erhöhung der Vernässungsgefahr für die genannten Grundstücke zu vermeiden. Insbesondere sollte geklärt werden, ob es möglich sei, die Mündung des Palmenbachs in den Starnberger See wie in früheren Zeiten zu räumen. Das Landratsamt Weilheim-Schongau hat im Schreiben vom 26.01.2011 dazu erklärt, dass eine Räumung nur per Hand oder mit Kleingerät denkbar sei. Ob sie tatsächlich sinnvoll und naturschutzfachlich vertretbar wäre, müsse in einem Ortstermin in der Vegetationsperiode geklärt werden. Das Landratsamt weist zudem darauf hin, dass gerade im Jahr 2010 der Seewasserspiegel aufgrund der starken Sommerniederschläge über Wochen bzw. Monate um etliche Dezimeter über dem normalen Niveau gelegen hat und allein deswegen viele Flächen im Sommer über Gebühr vernässt waren. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat in einer Besprechung vom 05.01.2011 sogar die Auffassung vertreten, dass das Wasser aus dem Palmenbach das Grundstück der Einwender 2005 nicht erreichen wird, sondern vorher in den Starnberger See abfließt. Das Grundstück liege zudem im natürlichen Schwankungsbereich des Sees. Die geringen Wassermengen könnten den Seespiegel nicht beeinflussen. Eine Beeinträchtigung wird daher vom WWA nicht gesehen.

Der Vorhabensträger ist aber bereit, den im FFH-Gebiet gelegenen Seeuferweg in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Weilheim-Schongau so zu befestigen, dass er bei einem Starkregenereignis schadlos überströmt werden kann, wodurch das Wasser aus dem Palmenbach besser in den See abgeleitet werden kann. Weitere Maßnahmen halten wir aufgrund der bereits unabhängig vom Straßenbau bestehenden Vernässungsgefahr der genannten Grundstücke durch Pegelschwankungen des Starnberger Sees nicht für erforderlich.

2.4.2.1.4 Einwender 2006

Der Einwender 2006 hat – obwohl anwaltlich vertreten – im Anhörungsverfahren zur Planung vom 15.12.2009 keine Einwendungen erhoben.

Für das Vorhaben werden mehrere seiner Waldgrundstücke in Anspruch genommen, u.a. auch die Flur Nr. 1085 der Gemarkung Seeshaupt (Gesamtgröße

15.950 m²). Aus dieser sollen nach den Planungen der 1. Tektur 2.770 m² für die Trasse und 4.220 m² für die Ausgleichsfläche A5 beansprucht werden.

Im Schriftsatz der Kanzlei Labbé & Partner zur 1. Tektur wendet sich der Einwender gegen die Heranziehung seiner Fläche für die Maßnahme A5. Die Abtretung dieser Teilfläche führe zur Zerstörung des gesamten westlich der neuen Staatsstraße liegenden Restgrundstücks der Flur Nr. 1085, die den Kernbestand der Waldflächen des Einwenders bilde.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Auf die Inanspruchnahme der Flur Nr. 1085 für die Maßnahme A5 kann nicht verzichtet werden. Die Ausgleichsmaßnahme A5 dient zum Ausgleich für zahlreiche naturschutzfachliche Konfliktpunkte, die durch die Waldzerschneidung verursacht werden. Mit dem Umbau eines Fichtenforstes sowie eines Fichten-Erlen-Mischwaldes in naturnahen, standortgerechten Laubwald (Erlen-Eschen-Feuchtwald) können die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in wertvollere Waldbestände zumindest teilweise ausgeglichen werden. Die Maßnahme dient der Optimierung von strukturarmen Waldparzellen hinsichtlich der Landlebensräume von Amphibien und der Ansprüche von betroffenen Vogelarten wie Rotmilan und Grauspecht. Ihr Erfordernis ergibt sich auch aus dem speziellen Artenschutz, da sie dazu beiträgt, dass die ökologische Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Zusammenhang weiter erfüllt wird und somit der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für einige Arten (s.o. C.2.3.5.1.2.2 nicht erfüllt wird. Für andere Arten (s.o. C.2.3.5.1.2.3) sichert die Maßnahme, dass sich der Erhaltungszustand der Population nicht verschlechtert, so dass die Voraussetzungen für eine Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen. Die ausgewählte Fläche ist deshalb besonders geeignet, weil sowohl Aufwertungspotenzial aufgrund des hohen Fichtenanteils besteht als auch der Zielbiotop auf Teilflächen bereits vorhanden ist und damit günstige Ausgangsbedingungen für die Etablierung von Feuchtwaldvegetation bestehen. Darüber hinaus weist die Fläche einen notwendigen Mindestabstand zur geplanten Straße auf, der für die Lebensraumeignung der Zielarten Voraussetzung ist. Die Fläche bleibt Wald und ein Umbau wird schrittweise vorgenommen, weswegen angrenzende Waldbereiche nicht in ihrer mikroklimatischen Situation verändert oder gar entwertet werden. Es entstehen somit keine Waldrestflächen.

Zu beachten ist insbesondere, dass der Einwender 2006 mit diesem Einwand präkludiert ist, da er ihn bereits im Anhörungsverfahren zur ursprünglichen Planung, also spätestens bis zum 10.06.2010 hätte vorbringen müssen. Die Ausgleichsfläche A5 war bereits damals auf der Flur Nr. 1085 vorgesehen, auch der Gesamtgrunderwerb aus dieser Flurnummer (6990 m²) hat sich nicht verändert. Im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2/ T1) wurde im Zuge der 1. Tektur lediglich

das Verhältnis von Erwerb für die Trasse selber und für die Maßnahme A5 präzisiert, dies eröffnet dem Einwender aber keine erneute Einwendungsbefugnis, die Maßnahmenfläche A5 als solche anzugreifen.

Dessen ungeachtet hat der Vorhabensträger auf den vorgebrachten Einwand geprüft, ob eine vergleichbar geeignete Fläche im näheren Trassenumfeld (die Nähe zum Vorhaben ist wegen der artenschutzrechtlichen Zielsetzung erforderlich) freihändig erworben werden kann und auf eine Inanspruchnahme des Grundeigentums des Einwenders 2006 verzichtet werden könnte. Eine vergleichbar geeignete Fläche konnte nach Auskunft des StBA Weilheim jedoch nicht erworben werden. Auch im Eigentum der öffentlichen Hand befinden sich keine geeigneten Flächen.

Die im Schriftsatz der Kanzlei Labbé & Partner vom 28.02.2011 ebenfalls erhobenen Einwendungen zur Zufahrt zum Grundstück Flur Nr. 1097 der Gemarkung Seeshaupt konnten mittlerweile in Gesprächen mit dem Vorhabensträger ausgeräumt werden. Die Zufahrt wird auf das Flurstück 1097 des Einwenders verlegt. Die genaue Lage wird beim Bau festgelegt, entsprechend der bestehenden Rückegasse.

2.4.2.2 Einwender ohne anwaltliche Vertretung

Mit dem Einwender 1000 konnte im Erörterungstermin umfassende Einigung erzielt werden. Die gewünschten Holzlagerplätze mit Wendemöglichkeit für Langholz-Lkw wird die Einwenderin in eigener Regie herstellen und etwa erforderliche Genehmigungen selbst einholen. Die benötigten Zufahrten sind in der Planung enthalten und werden bedarfsgerecht erstellt.

Die Frage der Wertminderung der Eigenjagd des Einwenders ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern wird in einem eigenen Entschädigungsverfahren geregelt.

Zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht am Straßenabschnitt, der durch die Waldgrundstücke des Einwenders führt, wird das Staatliche Bauamt mit dem Einwender außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eine vertragliche Vereinbarung treffen.

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der St 2063 Verlegung nördlich von Seeshaupt auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind

nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten des Baus der St 2063 Verlegung nördlich von Seeshaupt werden 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.

Die Einwender 2005 fordern wegen der in diesem Beschluss (siehe Unterlage 7.3) verfügten Abstufung der St 2063 alt im Bereich von Seeseiten zur Gemeindeverbindungsstraße eine Regelung, die künftige Entscheidungen der Gemeinde Seeshaupt ausschließen soll, diese künftige Gemeindeverbindungsstraße zu sperren oder mit einer Einbahnstraßenregelung zu versehen.

Dieser Forderung können wir nicht nachkommen, da sie jeglicher Rechtsgrundlage entbehrt. In diesem Planfeststellungsbeschluss wird lediglich die Abstufung zur Gemeindeverbindungsstraße verfügt. Damit sind keine Widmungsbeschränkungen und auch keine verkehrsrechtlichen Regelungen wie eine Einbahnstraßenregelung verbunden. Der Betrieb des Einwenders mit seinem Fischverkauf kann nach der festgestellten Planung unverändert von Norden und Süden her unbeschränkt angefahren werden. Neuer Straßenbaulastträger wird in diesem Bereich die Gemeinde Seeshaupt. Eine vorsorgliche Regelung in diesem Beschluss, der Gemeinde zu untersagen, diese Situation in Zukunft etwa durch Widmungsbeschränkungen oder verkehrsrechtliche Regelungen zu ändern, wäre mangels Rechtsgrundlage mit der Planungshoheit der Gemeinde Seeshaupt nicht zu vereinbaren.

Zu berücksichtigen ist hierbei insbesondere, dass Art. 17 Abs. 1 BayStrWG ausdrücklich kein Recht des Straßenanliegers vorsieht, dass die ihn erschließende öffentliche Straße nicht geändert wird. Der Anliegergebrauch ist lediglich in seinem Kern durch Art. 14 GG verfassungsrechtlich garantiert. Dieser Kern umfasst aber nur ein Mindestmaß an Erreichbarkeit der erschlossenen Grundstücke und wäre nur dann betroffen, wenn das Hofgrundstück der Einwender in Seeseiten gar nicht mehr angefahren werden könnte. Jeglicher Anliegerverkehr wird gerade nicht gewährleistet (BVerwG, Urt. v. 08.09.1993, 11 C 38.92, BVerwGE 94, 136). Wie sich auch aus den weiteren Absätzen des Art. 17 BayStrWG ergibt, muss daher lediglich eine angemessene Zugänglichkeit erhalten bleiben. Dies müsste die Gemeinde Seeshaupt bei etwaigen von den Einwendern 2005 befürchteten künftigen Maßnahmen in eigener Verantwortung berücksichtigen.

Die von den Einwendern erstrebte Festschreibung der unbeschränkten Befahrbarkeit der abzustufenden St 2063 alt ist dagegen eine Frage des Gemeingebrauchs und schon wegen 14 Abs. 3 BayStrWG nicht möglich. Sie ist auch nicht von einer grundrechtlichen Position der Einwender wegen ihres Gewerbebetriebs geschützt. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluss vom 10.06.2009 (1 BvR 198/08; NVwZ 2009, 1426) darauf hingewiesen, dass aus den Grundrechten (Art. 3 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1 und Art. 14 Abs. 1 GG) kein Anspruch auf Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs abgeleitet werden kann (a.a.O. - Rn. 23). Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 28.11.1989 (8 B 86.02358, BayVBl. 1992, 276, bestätigt durch BVerfG, Beschl. v. 04.10.1991, 1 BvR 314/90) sogar für einen Ausflugsbetrieb, der sein Gewerbe auf die Benutzung einer bestimmten öffentlichen Straße gründet, entschieden, dass dieser durch die Einziehung der Straße regelmäßig nicht in seinen Rechten verletzt ist.

Konkrete Bestrebungen der Gemeinde Seeshaupt, auf der abzustufenden St 2063 alt etwa eine Einbahnstraßenregelung einzuführen, sind uns nicht bekannt. Entsprechende Gemeinderatsbeschlüsse existieren im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht, im Erörterungstermin wurden auch nur entsprechende Diskussionen im Gemeinderat gerüchtweise angesprochen.

Eine Vollsperrung der abzustufenden St 2063 alt, ist nicht geplant und wäre rechtlich für die Gemeinde auch nur möglich, wenn die Straße jegliche Verkehrsbedeutung verloren hat, was wegen der Erschließungsfunktion für offensichtlich nicht der Fall ist.

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

München, den 17.05.2011
Regierung von Oberbayern

Matthias Steck
Oberregierungsrat

Hinweis zur Auslegung des Plans

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