

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2085-002



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**St 2085 Moosburg a. d. Isar - St 2082 (Wartenberg)
Verlegung nördlich Langenpreising
Str.-km 4,010 (St 2085) bis Str.-km 18,250 (St 2082)
Bau-km 0+000 bis 1+831**

München, 11.02.2011

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	6
3.1 Unterrichtungspflichten	6
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	8
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	8
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.5 Verkehrslärmschutz	10
3.6 Landwirtschaft	11
3.7 Denkmalschutz	11
3.8 Fischerei	13
3.9 Belange der E.ON Bayern AG	13
3.10 Belange der Deutschen Telekom AG	14
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	14
4.1 Gegenstand/Zweck	14
4.2 Plan	14
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	14
5. Straßenrechtliche Verfügungen	14
6. Entscheidungen über Einwendungen	15
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	15
6.2 Zurückweisungen	15
7. Kostenentscheidung	15
B Sachverhalt	16
1. Beschreibung des Vorhabens	16
2. Vorgängige Planungsstufen	16
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	17
C Entscheidungsgründe	20
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	20
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	20
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	20
1.3 Verfahren zur FFH-Verträglichkeit	21
2. Materiell-rechtliche Würdigung	21
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	21
2.2 Planrechtfertigung	22
2.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse	22
2.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse	23
2.2.3 Einwendungen zur Planrechtfertigung, Verkehrsprognose	24
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	26

2.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	26
2.3.2	Planungsvarianten	27
2.3.2.1	Beschreibung der Varianten	27
2.3.2.2	Vergleich der Varianten	28
2.3.2.2.1	Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs	28
2.3.2.2.2	Raumordnung	28
2.3.2.2.3	Städtebau	28
2.3.2.2.4	Immissionsschutz	28
2.3.2.2.5	Natur- und Landschaftsschutz	28
2.3.2.2.6	Wasserwirtschaft	29
2.3.2.2.7	Land- und Forstwirtschaft	29
2.3.2.2.8	Flächenbedarf	29
2.3.2.2.9	Wirtschaftlichkeit, Kosten	30
2.3.2.2.10	Gesamtbewertung	30
2.3.2.3	Einwendungen zur Trassenwahl	30
2.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	31
2.3.3.1	Trassierung, Gradienten	31
2.3.3.2	Querschnitt	35
2.3.3.2	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	35
2.3.4	Immissionsschutz/Bodenschutz	38
2.3.4.1	Verkehrslärmschutz	38
2.3.4.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten	38
2.3.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	39
2.3.4.1.3	Verkehrslärmberechnung	40
2.3.4.1.4	Ergebnis	41
2.3.4.2	Schadstoffbelastung	43
2.3.4.3	Bodenschutz	44
2.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	44
2.3.5.1	Verbote	44
2.3.5.1.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen	44
2.3.5.1.2	Artenschutz	45
2.3.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	50
2.3.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	51
2.3.5.3.1	Eingriffsregelung	51
2.3.5.3.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	52
2.3.5.3.3	Verbleibende Beeinträchtigungen	52
2.3.5.3.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung	54
2.3.5.4	Einwendungen zum Natur-, Landschafts- und Artenschutz	57
2.3.6	Gewässerschutz	59
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	62
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	62
2.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	62
2.3.8	Denkmalschutz	63
2.3.9	Sonstige öffentliche Belange	65
2.3.9.1	Träger von Versorgungsleitungen	65
2.3.9.2	Belange der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO)	65
2.3.9.3	Fischerei	65
2.3.9.4	Jagd	66
2.4	Private Einwendungen	68
2.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden	68
2.4.2	Einzelne Einwender	73
2.5	Gesamtergebnis	81
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	81
3.	Kostenentscheidung	82
	Hinweis zur Auslegung des Plans	82

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AIIMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBI	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
BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BlmSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
39. BlmSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BlmSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BlmSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2085-002

**Vollzug des BayStrWG;
St 2085 Moosburg a. d. Isar – St 2082 (Wartenberg)
Verlegung nördlich Langenpreising
Bau-km 0+000 bis 1+831
Str.-km 4,010 bis Str.-km 18,250 (St 2082)**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+831 mit den aus den 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 T	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte Blatt 1	1:25.000
3 T	Übersichtslageplan Blatt 1	1:5.000
6	Regelquerschnitt Blatt 1 - 2	1:50
7.1 T	Lageplan Blatt 1 - 3	1:1.000
7.2 T	Bauwerksverzeichnis	-
7.3 T	Lageplan der straßenrechtliche Verfügungen Blatt 1	1:25.000
8	Höhenplan Blatt 1 - 3	1:1.000/100

11	Untersuchungen zu den Immissionen	-
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	-
11.2	Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen Blatt 1 – 2	1:2.000
12.1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	-
12.2 T	Landschaftspflegerischer Bestands- u. Konfliktplan Blatt 1 - 2	1:1.000
12.3 T	Landschaftspflegerische Maßnahmenplan Blatt 1 - 3	1:1.000
12.4	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (SaP)	-
14.1 T	Grunderwerbsplan Blatt 1 - 3	1:1.000
14.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Landshut unter dem Datum des 05.05.2009 aufgestellt. Mit Datum vom 30.08.2010 hat das Bauamt Tekturunterlagen mit geringfügigen Änderungen eingereicht, die im Stempelfeld den Hinweis „1. Tektur“ tragen und in den Textteilen wie in den Planunterlagen in rot dargestellt sind.

Die Unterlagen 9 (Bodenuntersuchungen), 10.1 (Brückenverzeichnis), 10.2 (Bauwerksskizzen Blatt 1 - 3) und 13 (Hydraulische Untersuchung) 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, Netzproduktion GmbH, Pentenrieder Str. 4 Bad Aibling, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen (Freileitungen, Erdkabel) 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 Stadt Moosburg, Stadtplatz 13, 85368 Moosburg, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an dem betroffenen öffentlichen Wegenetz mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.3 Der Gemeinde Langenpreising, Marktplatz 8, 85465 Langenpreising, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an dem betroffenen öffentlichen Wegenetz mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Dem Wasserzeckverband Berglerner Gruppe, Marktplatz 8, 85456 Wartenberg, damit die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen an der betroffenen Hausanschlussleitung DN 100 (Bau-km 0+250 bis Bau-km 0+400) und der Wasserleitung DN 125 (Bau-km 0+998) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Der EVU Langenpreising, Marktplatz 8, 85456 Wartenberg, damit die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Stromleitungen (Mittelspannungs- und Niederspannungserdkabel, Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+400) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.6 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.
- 3.1.7 Der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO), Hirtenstraße 24, 80335 München, damit die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den vorhandenen Bushaldebuchten (Bau-km 0+047 bis Bau-km 0+096) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.8 Der E.ON Bayern AG, Netzcenter Pfaffenhofen, Draht 7, 85276 Pfaffenhofen a. d. Ilm, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.9 Den Fischereiberechtigten in betroffenen Gewässerabschnitten (mindestens drei Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen), damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der

Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten. Das Bauende der Gesamtbaumaßnahme ist ebenfalls anzuzeigen.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

- 3.2.1 Die Straßenbauverwaltung hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass die an die Straßenbaustelle angrenzende Wohnbebauung und Arbeitsstätten möglichst wenig durch baubedingte Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) beeinträchtigt werden.
- 3.2.2 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass der Zulieferverkehr zur Baustelle im Bereich der Wohngebiete von Langenpreising grundsätzlich nur werktags (Montag bis Samstag) von 7.00 bis 20.00 Uhr abgewickelt wird. Massenguttransporte durch die Wohngebiete sind möglichst zu vermeiden und über das Hauptstraßennetz auszuführen.
- 3.2.3 In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32.BImSchV vom 29.08.2002 (BGBl.S.3478), sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen vom 19.08.1970 (MABl 1/1970 S. 2) hinzuweisen.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.3.1 Der Vorhabensträger hat bei der Ausführungsplanung der Brücken darauf zu achten, dass die Unterkante des Überbaus (ungünstigster Punkt) mindestens 0,50 m über dem maßgebenden Hochwasserspiegel (HQ 100 + Klimafaktor) zu liegen kommt, d.h. Unterkante der Brücke über die Sempt (BW 0/1) mindestens 416,70 m ü.NN, über die Strogen (BW 0/2) 416,20 m ü.NN und über den Strogenkanal (BW1/1) 416,10 m ü.NN.
- 3.3.2 Im Falle einer Ausführung der Brückenüberbauten in Ortbeton unter Einsatz von Lehrgerüsten, die mit ihrer Unterkante tiefer als der oben angegebene Hochwasserspiegel zu liegen kommen, hat der Vorhabensträger Maßnahmen zur Sicherstellung des Hochwasserabflusses mit dem Wasserwirtschaftsamt München abzustimmen.
- 3.3.3 Der Vorhabensträger hat im Bereich unter den Brücken die natürliche Gewässersohle in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München zu erhalten bzw. wieder herzustellen.
- 3.3.4 Der Vorhabensträger hat bei der Brücke über den Strogenkanal die Widerlager auf geeignete Weise vor Unterspülung zu sichern (z. B. Flachgründung in Kombination mit Spundwand, Bohrpfahlgründung).

- 3.3.5 Der Vorhabensträger hat die Durchlässe im Straßendamm an der Ein- und Auslaufseite mit Böschungsstücken oder schräg abgeschnittenen Rohren bündig mit der Dammböschung einzubauen.
- 3.3.6 Der Vorhabensträger hat die Ein- und Ausläufe der Durchlässe von Bepflanzung und selbst aufkommenden Gehölzen frei zu halten.
- 3.3.7 Der Vorhabensträger hat die Durchlässe höhenmäßig so einzubauen, dass die Sohle auf der Einlaufseite leicht unter natürlicher Geländeoberkante liegt. Auf der Auslaufseite ist das Gelände so zu modellieren, dass ein vollständiges Leerlaufen der Durchlässe zum Fürnsbach bzw. Strogenkanal hin ermöglicht wird.
- 3.3.8 Der Vorhabensträger hat Maßnahmen zur Sohl- und Uferbefestigung an Strogen, Strogenkanal und Fürnsbach mit Wasserbausteinen auf das unbedingt notwendige Mindestmaß zu beschränken.
- 3.3.9 Der Vorhabensträger hat während der Bauausführung darauf zu achten, dass die Gewässer nicht verunreinigt werden. Insbesondere ist auf den Einsatz von biologisch abbaubaren Ölen und Schmiermitteln bei den Baufahrzeugen zu achten.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.4.1 Bei der erforderlichen Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. ist auf die Fauna Rücksicht zu nehmen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
- 3.4.2 Die in der Planunterlage 12.3 T dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Sollte sich im Zuge der Umsetzung die Notwendigkeit ergeben, von der Planung abzuweichen, sind der Planfeststellungsbehörde entsprechende Unterlagen, einschließlich eines gutachtlichen Nachweises der Gleichwertigkeit und einer Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde zur Prüfung vorzulegen. Auf Art. 76 BayVwVfG wird hingewiesen. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung von Oberbayern ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG zu übermitteln.
- 3.4.3 Der Vorhabensträger hat zur Überwachung des Baubetriebes und zur Überprüfung der Einhaltung der natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen eine ökologisch qualifizierte Baubegleitung einzurichten und dem Landratsamt Erding, Untere Naturschutzbehörde, vier Wochen vor Baubeginn mitzuteilen.
- 3.4.4 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.

Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

- 3.4.5 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfleichen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Sämtliche Biotopstrukturen außerhalb des Arbeitsstreifens sind vor Befahren, Lagern, Betreten oder sonstigen Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Umzäunung, Flatterband) zu schützen.
- 3.4.6 Die Rodung von Wäldern und Hecken darf nicht im Zeitraum vom 1. März bis 30. September (Laich-, Brut- und Vegetationszeit) durchgeführt werden.
- 3.4.7 Der Vorhabensträger hat die in der Unterlage 12.1 T sowie in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.4) enthaltenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen uneingeschränkt einzuhalten. Hierzu gehört insbesondere die fach- und zeitgerechte Durchführung der biotopspezifischen Pflege auf den Ausgleichs- und Ersatzflächen.
- 3.4.8 Die naturschutzkonforme Pflege und Entwicklung der Gestaltungs- und Kompensationsflächen E 1, A 1 und A 3 ist seitens der Vorhabensträgerin auf die Dauer von 15 Jahren sicherzustellen. Wesentliche Abweichungen vom Pflegekonzept sind nur in Absprache mit dem Landratsamt Erding, Untere Naturschutzbehörde, zulässig. Das Entwicklungsziel kann im Einvernehmen mit dem Landratsamt Erding, Untere Naturschutzbehörde, fortgeschrieben werden.
- 3.4.9 Der Vorhabensträger hat bei Gehölzpflanzungen und Ansaaten autochthones Pflanzmaterial zu verwenden.

3.5 Verkehrslärmschutz

- 3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes DStrO von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.5.2 Der Eigentümer des Anwesens Pottenau Hs.-Nr. 17 (IO-01, Fl.-Nr. 4147 der Gemarkung Langenpreising, vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2), Gemeinde Langenpreising hat gegen den Vorhabensträger dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden

und in schutzbedürftigen Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Der betroffene Grundeigentümer ist vom Vorhabensträger nachweisbar auf seine Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

3.6 Landwirtschaft

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

3.6.2 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.

3.6.3 Bepflanzungen an den Böschungen u. ä. haben mit standortgerechten, einheimischen Gehölzen zu erfolgen.

3.6.4 Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist bei Bepflanzungen 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.

3.6.5 Bestehende Drainagen und Abflussgräben sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6.6 Vorübergehend benötigte Arbeitsflächen sind ordnungsgemäß bei trockenen Bedingungen zu rekultivieren. Der Boden ist nach Abschluss der Bauarbeiten in Abstimmung mit den betroffenen Grundstücksbesitzern wiederzustellen und aufzulockern.

3.7 Denkmalschutz

3.7.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

3.7.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege

anzuzeigen, um mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.

3.7.3 Der Vorhabensträger hat die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.

3.7.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.7.5 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.8 Fischerei

- 3.8.1 Der Vorhabensträger hat mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit an den von der Baumaßnahme betroffenen Gewässern zu vermeiden. Maßnahmen an Gewässern sollen möglichst außerhalb der Schonzeiten für die hier vorkommenden Fischarten stattfinden.
- 3.8.2 Bei Bauausführung ist auf größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten. Die gegebenenfalls unumgängliche Entfernung von Bäumen und Sträuchern ist nach Beendigung der Maßnahme durch entsprechende Anpflanzung im Rahmen der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen auszugleichen.
- 3.8.3 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßentwässerungsanlage in die Vorflut gelangt, sind das Wasserwirtschaftsamt München und die Fischereiberechtigten umgehend zu verständigen.
- 3.8.4 Bei der Anlage von Sickermulden ist dafür Sorge zu tragen, dass für die Fische keine sog. „Fischfallen“ entstehen, die nach einem ausufernden Hochwasser den Fischen den Zugang zum Fließgewässer abschneiden. Im Vorfeld der Errichtung ist mit dem Fischereiberechtigten Kontakt aufzunehmen
- 3.8.5 Der Vorhabensträger hat im Umgriff der neuen Brücken über Sempt, Strogen und Strogenkanal für die Anlage von funktionstauglichen Laichplätzen, Jungfischhabitaten und Hochwassereinständen im Rahmen der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen zu sorgen. Zudem sind Uferaufweitungen unter Einbringung von Totholz in die Gewässer vorzusehen. Ferner sind in Teilbereichen Maßnahmen zur Beschattung des Uferbereichs (Bepflanzungen) durchzuführen.

3.9 Belange der E.ON Bayern AG

- 3.9.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der E.ON Bayern AG nicht beeinträchtigt werden.
- 3.9.2 Die Schutzzone des 20-kV Kabels der E.ON Bayern AG von beiderseits 0,50 m zur Trassenachse ist zu berücksichtigen. Alle Maßnahmen in diesem Bereich sind mit dem E.ON Bayern AG, Kundencenter Pfaffenhofen, abzustimmen.
- 3.9.3 Bei Arbeiten im Bereich des 20-kV Kabels der E.ON Bayern AG ist das "Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen" zu beachten.

3.10 Belange der Deutschen Telekom AG

Der Vorhabensträger hat die auf öffentlichem Grund geplante Ersatztrasse für die zu verlegenden Leitungen mit der Deutschen Telekom AG vor Baubeginn in einem Spartengespräch abzustimmen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis gemäß § 15 WHG zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers von der St 2085, Verlegung Langenpreising, Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+831, einschließlich des auf den Brückenbauwerken anfallenden Niederschlagswassers, in das Grundwasser über Versickermulden erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Für die Gewässerbenutzung sind die einschlägigen gesetzlichen Anforderungen des WHG und BayWG mit den hierzu ergangenen Verordnungen sowie die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten, insbesondere Arbeitsblatt DWA - A 138 und Merkblatt DWA - M 153 sowie RAS-EW.

4.3.2 In den Sickermulden ist eine mindestens 20 cm starke bewachsene Oberbodenschicht aufzubringen.

4.3.3 Eine direkte Einleitung der Fahrbahntwässerung von den Brücken in das darunter liegende oberirdische Gewässer ist nicht zulässig.

4.3.4 Die Unterhaltung der gesamten Straßentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

4.3.5 Sollte eine Bauwasserhaltung z.B. bei den Brückenbauwerken notwendig werden, so ist rechtzeitig eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

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

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,

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

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

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Der öffentliche Feld- und Waldweg der Wasserwirtschaftsverwaltung (Fl.-Nr. 4149), der dem Gewässerunterhalt der Sempt dient, ist hinter dem Anwesen Pottenau 17 (Fl.-Nr. 4147) bis zum Anwesen Pottenau 16 (Fl.-Nr. 4149/2 alle Gemarkung Langenpreising) durch Aufschotterung als sichere Fußwegverbindung zur Bushaltestelle der RVO herzustellen.

6.2 Zurückweisungen

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

7. Kostenentscheidung

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planfeststellung regelt die Verlegung der Staatsstraße 2085 nördlich Langenpreising.

Der betroffene Abschnitt der bestehenden St 2085 beginnt südlich Moosburg an der Isar, wo er von der St 2331 in Richtung Süden abzweigt und über die Bundesautobahn A 92 (Anschlussstelle „Moosburg Süd“) durch den Ortsteil Pottenau nach Langenpreising führt. Die St 2085 verläuft weiter durch Langenpreising und endet an der St 2082 nördlich von Wartenberg.

Die Verlegung der St 2085 beginnt im Anschluss an das neu ausgebaute Teilstück der St 2085 bei der Autobahnanschlussstelle Moosburg-Süd der BAB A 92 und endet nach 1.831 m mit dem Anschluss an die S 2082 (Str.- km 18,250) nördlich von Langenpreising. Sie umfährt Langenpreising in West-Ost-Richtung.

Im Querschnitt sind 7,0 m Fahrbahnbreite und beidseits 1,5 m Bankett vorgesehen.

Die neue Trasse quert das Überschwemmungsgebiet in der Niederung von Sempt, Strogen und Strogenkanal und verläuft ausschließlich in Dammlage. Zur Querung der Fließgewässer sind drei Brückenbauwerke vorgesehen. Der Straßendamm wird zudem durch 23 Querdurchlässe durchbrochen, um den Hochwasserabfluss zu gewährleisten und zu großen Rückstau zu vermeiden.

An die neue Trasse werden die St 2085 alt als zukünftige Ortsverbindung nach Langenpreising, eine Hofzufahrt sowie die Verbindungsstraße zum Weiler Troll angeschlossen.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.2 Ausbauplan für die Staatsstraßen

Die Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising ist im derzeit gültigen 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen 2001 in der Dringlichkeit 1R enthalten.

2.2 Raumordnungsverfahren

Die ersten Planungen zur Verlegung der St 2085 bei Langenpreising wurden bereits 1973/74 begonnen. Am 17.10.1988 wurde ein Raumordnungsverfahren für drei

relativ ortsnahe Wahltrassen eingeleitet. Dieses Verfahren wurde mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 09.02.1994 eingestellt, nachdem die Gemeinde eine weitere Wahltrasse ins Verfahren eingebracht hatte. Für die hier vorliegende Planfeststellungsstrasse wurde eine landesplanerische Beurteilung abgegeben. Wesentlicher Auslöser für den Trassenvorschlag der Gemeinde Langenpreising war die Möglichkeit, einen Teil der benötigten Flächen im Zuge eines Flurbereinigungsverfahrens zu erwerben.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 07.05.2009 beantragte das Staatliche Bauamt Landshut für das Staatliche Bauamt Freising das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG für die Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising durchzuführen. Hierfür liegt eine Vollmacht des zuständigen Staatlichen Bauamts Freising, Servicestelle München, vom 24.03.2009 vor.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 25.05.2009 bis 24.06.2009 bei der Stadt Moosburg a. d. Isar und in der Gemeinde Langenpreising vom 15.06.2009 bis 14.07.2009 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Moosburg a. d. Isar bis spätestens 08.07.2009, der Gemeinde Langenpreising bis spätestens 28.07.2009 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Moosburg a. d. Isar
- Gemeinde Langenpreising
- Landratsamt Erding
- Landratsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Autobahndirektion Südbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg, vorher Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg

- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck, vorher Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Vermessungsamt Erding
- Vermessungsamt Freising
- Polizeidirektion Erding
- Luftfahrtbundesamt
- Bayerischer Bauernverband
- Fachberater für Fischerei beim Bezirk Oberbayern
- Immobilien Freistaat Bayern
- Deutsche Telekom AG, Bauherrenberatungsbüro
- DB Immobilien Services GmbH
- E.ON Bayern AG
- RVO Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- EVU Langenpreising
- Wasserzweckverband Berglerner Gruppe
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e. V.
- Landesverband Bayern der Gebirgs- und Wandervereine e. V.
- Regierung von Oberbayern, SG 24.2 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 51 – Höhere Naturschutzbehörde

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 25.02.2010 in der Gemeinde Langenpreising 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.

Der Vorhabensträger ließ zum einen wegen der Aufweitung der Brückenbauwerke über Sempt, Strogen und Strogenkanal und zum anderen wegen Bedenken einiger Einwendungsführer, die auch im Erörterungstermin nicht ausgeräumt werden konnten, die hydraulischen Verhältnisse vom Büro Blasy – Dr. Øverland nochmals überrechnen. Nach der Stellungnahme des Büros komme es danach weder ober- noch unterstromig zu einer Verschlechterung der Hochwassersituation. Die Retentionsraumbilanz sei ausgeglichen. Das Wasserwirtschaftsamt München äußerte mit Schreiben vom 11.06.2010 keine Bedenken, empfahl aber unter dem Abzweig nach Troll einen zweiten Durchlass DN 1600.

Das Staatliche Bauamt Landshut hat mit dem Datum 31.08.2010 eine Tektur zu den Antragsunterlagen eingereicht, die im Wesentlichen folgende Änderungen beinhaltet:

- Die alte GVS Troll, die hier zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg abgestuft wird, wird mit einem ca. 40 m langen öffentlichen Feld- und Waldweg bei Bau-km 1+705 an die neue St 2085 angebunden.
- Die alte GVS Troll wird im Tiefpunkt des Tales auf 30 m Länge als Flutmulde auf das Niveau des umliegenden Geländes abgesenkt, wobei die Steigung der Anrampung 8% beträgt. In der neuen GVS wird – wie vom WWA angeregt - ein zusätzlicher Durchlass DN 1600 eingebaut, so dass nun insgesamt 2 Durchlässe im Straßenkörper liegen, die den Hochwasserabfluss stromabwärts der Baumaßnahme gewährleisten und Troll vor Überflutungen schützen sollen.
- Die Grundstückszufahrt zu Fl.-Nr. 4063 bei Bau-km 0+490 (BW-Nr. 10) nebst darin gelegenen Durchlass 1000 (BW-Nr. 33) entfällt, weil die Zufahrt anderweitig gesichert ist.
- Die Anbindung des ÖFW Fl.-Nr. 4046 wird von Bau-km 0+644 (BW-Nr. 11) auf Bau-km 0+682 im Einvernehmen mit den betroffenen Grundeigentümern verschoben.
- Die Grundstückszufahrt (BW-Nr. 12) wird von Bau-km 1+025 auf 1+001 verlegt. Dies ist mit den betroffenen Grundeigentümern einvernehmlich abgestimmt.

Die Seiten im Text und Pläne, die Änderungen enthalten, sind als „1. Tektur“ bezeichnet. Im Beschluss werden tektierte Unterlagen mit der Ordnungsnummer und der Abkürzung „T“ bezeichnet. Die Änderungen sind jeweils in roter Farbe dargestellt. Die entsprechenden Seiten wurden ausgetauscht.

Der Stadt Moosburg, der Gemeinde Langenpreising sowie den Landratsämtern Erding und Freising wurde Gelegenheit zur Stellungnahme nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG gegeben. Einwände gegen die Änderung wurden dabei nicht erhoben.

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.

Das Staatliche Bauamt Landshut durfte im Wege der Amtshilfe nach Art. 4 ff BayVwVfG für das Staatliche Bauamt Freising die Ausarbeitung der Antragsunterlagen, die Antragsstellung und Betreuung im Verwaltungsverfahren übernehmen. Zudem wurde eine schriftliche Vollmacht des Staatlichen Bauamtes Freising vom 24.03.2009 zu den Akten genommen.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Im Planfeststellungsverfahren sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Aus dem UVPG kann sich nur für den Bau von Bundesfernstraßen eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP ergeben. Für den Bau von Staatsstraßen ist sie in Art 37

BayStrWG geregelt. Dessen hier in Betracht zu ziehende Nr. 2 setzt einen bei der Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising bei weitem nicht erreichten Schwellenwert von 10 km Streckenlänge fest.

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist daher weder nach dem UVPG noch nach Art. 37 BayStrWG eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen (Unterlage 1) behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

1.3 Verfahren zur FFH-Verträglichkeit

Mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ein Netz von Gebieten besonderer ökologischer Bedeutung einzurichten und unter Schutz zu stellen. Gemäß § 34 Abs 1 BNatSchG (Art. 6 Abs. 3 FFH-RL) sind Projekte vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Im Untersuchungsgebiet der geplanten Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising befinden sich keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung für das Europäische Schutzgebietssystem NATURA 2000. Das nächstgelegene Schutzgebiet befindet sich 1,5 km westlich der geplanten Trasse und umfasst die Isarauen (FFH-Gebiet DE 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“). Bei dieser Entfernung ist eine Beeinträchtigung des Gebiets auszuschließen.

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

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht mit Verkehrsgutachten der TRANSVER GmbH, Unterlage 1 und Anlage 2).

Planungsziel ist es, durch die Verlegung der St 2085 eine Verbesserung des Straßenzuges zwischen der AS „Moosburg-Süd“ der BAB A 92 und Taufkirchen/Vils im Zuge der St 2085, der St 2082 und der Kreisstraßen ED 2 und ED 26 und damit die Anbindung des sogenannten „Holzlandes“ (Teil des östlichen Landkreises Erding) an das überregionale Straßennetz und an den Flughafen zu erreichen. Die vorhandene Streckencharakteristik der St 2085 entspricht mit ihren geringen Fahrbahnbreiten, engen Kurvenradien und unübersichtlicher Linienführung auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Planungsziel ist also auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus sollen Pottenau, Seidl und Troll deutlich vom Durchgangsverkehr und den dadurch verursachten Verkehrsimmissionen entlastet werden.

Die Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising ist im derzeit gültigen 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen 2001 in der Dringlichkeit 1R enthalten.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Nullvariante") wäre nicht vertretbar. Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

2.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Wegen der vorhandenen Autobahnanschlussstelle „Moosburg-Süd“ hat die St 2085 als regionale Straßenverbindung in diesem Abschnitt große Bedeutung für den Zubringer- und Verteilerverkehr der BAB A 92 sowie der B 11.

Der betroffene Abschnitt der St 2085 zwischen der Anschlussstelle Moosburg Süd der A 92 und der Einmündung in die 2082 verläuft als angebaute Straße durch den Ortsteil Pottenau der Gemeinde Langenpreising. Diese ist durch geringe Fahrbahnbreiten (teilweise unter 5,0 m), enge Kurvenradien und teilweise unübersichtliche Linienführung gekennzeichnet. Große Bäume am Fahrbandrand bilden zusätzliche Gefahrenstellen (vgl. Unterlage 1, Abbildung 1).

Bei der letzten Verkehrszählung 2006/2007 wurden auf der St 2085 zwischen dem Abzweig nach Troll und der St 2082 Verkehrsbelastungen von 4.700 bzw. 4.200 Kfz/24h (in Langenpreising) ermittelt. Auf der Gemeindeverbindungsstraße Seidl –

Troll wurden im Jahr 2007 600 - 780 Kfz/24h ermittelt. Die Verkehrsprognose der TRANSVER GmbH vom November 2007 zeigt für diesen Streckenabschnitt ohne Verlegung der St 2085 im Jahr 2025 mit 6.200 Kfz/24h einen weit überdurchschnittlichen Verkehrsanstieg von ca. 30 % auf. Zudem wird auf die Unfallzahlen in diesem Streckenbereich hingewiesen, die auch in Unterlage 1.2.1 T in Bildform (Abbildung 1) dargestellt sind:

Von den 37 polizeilich registrierten Unfällen im Streckenabschnitt von der Anschlussstelle der A 92 bis zum Anschluss an die St 2082 waren im Zeitraum von 2000 bis 2008 19 Unfälle im Längsverkehr und 11 Fahrunfälle; Auslöser dieser Unfälle waren meist geringe Fahrbahnbreiten, enge Kurvenradien und eine unübersichtliche Linienführung. Ferner waren Unfälle beim Einbiegen/Kreuzen sowie beim Abbiegen zu verzeichnen. Es handelt sich überwiegend um Unfälle mit Leichtverletzten (13) oder Sachschaden (22), allerdings auch um einen Unfall mit Getöteten und einen Unfall mit Schwerverletzten.

Die herrschenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse führen zum unerwünschten Ausweichen der Verkehrsteilnehmer auf die dafür nicht ausgebaute Gemeindeverbindungsstraße Seidl - Troll.

2.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse

Die Verkehrsprognose der TRANSVER GmbH vom März 2009 ermittelte für diesen Streckenabschnitt im Prognosejahr 2025 bei einer Verlegung der St 2085 eine weitere Zunahme auf 8.100 Kfz/24h. Dies lässt sich mit der dann guten Annahme der neuen Straßenführung und der Aufgabe von Schleichwegen wie der Gemeindeverbindungsstraße nach Troll begründen. Mit Verlegung der St 2085 werden der Ortsteil Pottenau im Prognosejahr 2025 um 5.100 Kfz/24h erheblich und die Ortsteile Seidl sowie Troll um 700 Kfz/24h nahezu vollständig vom Durchgangsverkehr entlastet. Im Ortsteil Pottenau verbleiben lediglich 1.100 Kfz/24h und in Troll 100 Kfz/24/h nach Verlegung der St 2085. Dies führt zu einer erheblichen Reduzierung der Verkehrsimmissionen.

Die planfestgestellte Baumaßnahme ist nach alledem vernünftigerweise geboten. Die mit ihr beabsichtigten Planungsziele, insbesondere eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, eine Entlastung von Langenpreising und die Unterbindung von überörtlichen Verkehren auf Gemeindeverbindungsstrassen („Schleichverkehr“) werden erreicht.

2.2.3 Einwendungen zur Planrechtfertigung, Verkehrsprognose

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und private Einwender haben dem Vorhaben jede Planrechtfertigung abgesprochen, da der Verkehr von den bisherigen Straßen bewältigt werden könne. Die Kritik an der Planrechtfertigung teilen wir nicht. Das Vorhaben ist grundsätzlich zur Erreichung der o. g. zulässigen Planungsziele, insbesondere der Verbesserung der Durchgängigkeit der St 2085 und der Entlastung der Ortsteile von Langenpreising, im Rahmen der Planungshoheit der Straßenbauverwaltung vernünftigerweise geboten. Eine Planrechtfertigung liegt nicht erst dann vor, wenn ein Vorhaben unabdingbar notwendig ist, weil sonst mit einem Verkehrskollaps oder gesundheitsschädlichen Immissionen für die Anlieger zu rechnen ist. Wir halten die Verlegung der St 2085 für erforderlich, da die bestehende, durch Langenpreising führende Straße nicht verkehrssicheren Anforderungen genügt. Die Fahrbahnbreite reicht nicht aus, so dass es laufend zu gefährlichen Begegnungssituationen zwischen Lastfahrzeugen kommt. Die enge kurvige Straße ist gesäumt von großen Bäumen unmittelbar am Fahrbahnrand. Dadurch steigt die Unfallgefahr, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, weil kaum Ausweichmöglichkeiten bestehen. Der Verkehr aus Richtung Pfrombach zur Autobahnanschlussstelle Moosburg Süd belastet derzeit die Weiler Seidl und Troll trotz der angeordneten Sperrungen für den LKW-Verkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße Seidl – Troll vor allem auch mit Blick auf die Charakteristik der Strecke, die durch die Engstellen an den drei Brückenbauwerken und den teilweise kurvigen schmalen Verlauf gekennzeichnet ist, sehr stark. Dieser „Schleichverkehr“ wird durch die neue Straße zur Gänze unterbunden.

Des Weiteren sind die prognostizierten Verkehrszuwächse von den bestehenden Straßen nicht zu bewältigen. Ohne den Bau der Antragstrasse wird für das Jahr 2025 ein Verkehrsaufkommen im Ortskern von Langenpreising von 6.200 Kfz/24h prognostiziert. Dieser Wert liegt erheblich über der heutigen durchschnittlichen Belastung einer Staatsstraße. Das Vorbringen im Anhörungsverfahren, die innerörtliche Verkehrsbelastung werde durch den Bau der neuen St 2085 zunehmen, ist nicht nachvollziehbar belegt und entkräftet die anderslautende Aussage der Verkehrsuntersuchung nicht. Die heutige Belastung der St 2085 liegt bei 4.200 bis 4.700 Kfz/24 Stunden. Ohne den Bau der neuen Staatsstraße würde die Belastung im Jahr 2025 bei 6.200 Kfz/24 Stunden liegen. Mit dem Bau der neuen Staatsstrasse wird die Belastung bei 1.100 bis 1.200 Kfz/24 Stunden im Jahr 2025 liegen. Das ist eine deutliche Entlastung für die Ortschaft Langenpreising. Ebenso wird der „Schleichverkehr“ durch den Weiler Troll unterbunden, so dass auch dort eine Verkehrsentslastung stattfindet.

Die Gefahr, dass ortskundige Verkehrsteilnehmer die alte Straße ohne Rückbaumaßnahmen weiterhin nutzen, können wir nicht erkennen; der kurvige Verlauf und die Engstellen der bestehenden Staatsstraße durch Langenpreising sprechen nämlich gegen diese Annahme. Die künftige Verbindung zwischen dem Abzweig der bestehenden St 2085 von der St 2082 und der Autobahnanschlussstelle Moosburg Süd ist auch nur ca. 400 m länger als die bestehende Strecke und zudem wesentlich besser befahrbar. Die bisherige St 2085 wird nach dem Neubau der Verlegung zur Gemeindeverbindungsstraße bzw. Ortsstraße abgestuft und liegt dann in der Baulast der Gemeinde Langenpreising. Es liegt dann in der Zuständigkeit der Gemeinde Langenpreising, bauliche Veränderungen vorzunehmen. Ein Rückbau der St 2085 alt kann allerdings nur soweit erfolgen, als damit der verbleibende Ziel- und Quellverkehr noch ausreichend bewältigt werden kann und die durch den Ort führende RVO-Buslinie nicht entgegensteht.

Ortsnähere, südlichere Lösungen (Trassenvarianten 1 - 3) können, wie unter C.3.3.2 dieses Beschlusses näher erläutert, ausgeschlossen werden. Anordnungen verkehrsrechtlicher Art zur Unterbindung des Abkürzungsverkehrs zur A 92 über Troll sind jedenfalls gemessen an dem Planungsziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, nicht ausreichend.

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

Die Notwendigkeit des Bauvorhabens kann auch nicht mit grundsätzlichen Argumenten wie alternativen Verkehrskonzepten in Zweifel gezogen werden, da es

hier vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen, geht. Dies verkennt den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 Absatz 3 Grundgesetz) zu beachten.

Die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen greifen auch einer möglichen Maßnahme östlich von Langenpreising bis Wartenberg mit einer Erneuerung der MIA-Kanalbrücke nicht vor. Die Verlegung nördlich Langenpreising ist unabhängig von einer weiterführenden Maßnahme voll verkehrswirksam.

Bedenken gegen die Verkehrsprognose bestehen aus unserer Sicht nicht. Das den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegende Verkehrsgutachten des Büros TRANSVER vom März 2009 ist methodisch korrekt und geht von fundierten amtlichen Prognosen für die Bevölkerungsentwicklung in der Region sowie von der prognostizierten Mobilitätsentwicklung der Bevölkerung aus.

Nach alledem halten wir die Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising für vernünftigerweise geboten.

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 Höhere Landesplanungsbehörde (SG 24.1 der Regierung von Oberbayern) hat mit ihrer Stellungnahme vom 03.06.2009 ausgeführt, dass die mit dem Vorhaben verfolgte Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur und einer Optimierung des Verkehrsablaufs sich grundsätzlich mit landes- und regionalplanerischer Zielsetzung deckt. (LEP B V 1.1.1, LEP V 1.4.3, RP 14 B V Z 3.2.6). Das Vorhaben steht danach im Einklang mit den Erfordernissen der Raumordnung, wenn den Belangen des Naturschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen dieses Beschlusses Rechnung getragen wird. Insoweit wird auf C 2.3.5 sowie auf C. 2.3.6 verwiesen.

2.3.2 Planungsvarianten

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

Dabei handelte es sich zum einen um die Null-Variante, welche ohne eine Veränderung an den vorhandenen Straßen und Wegen, durch hohe Verkehrsbelastungen in der Ortschaft Langenpreising und auf der Gemeindeverbindungsstraße Troll gekennzeichnet ist. Als Unterfall der Nullvariante ist die Ausbauvariante gekennzeichnet durch Beibehaltung der Linienführung durch die Ortschaft Langenpreising und eine reine Querschnittsverbreiterung. Schon die Grobanalyse ergibt, dass die Nullvariante und die Ausbauvariante vorab auszuschneiden sind, da sie offensichtlich weder in verkehrlicher, raumordnerischer noch in städtebaulicher Hinsicht den Planungszielen für das abzuwickelnde Verkehrsaufkommen entsprechen.

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

2.3.2.1 Beschreibung der Varianten

Ausgehend von der Wahltrasse IV zum Raumordnungsverfahren aus dem Jahr 1988 wurden insgesamt vier Varianten zur Verlegung der St 2085 untersucht.

Der Baubeginn ist bei allen Varianten östlich der AS „Moosburg-Süd“ bei Str.-km 4,010 der St 2085. Der Verlauf der Varianten in einer lang gezogenen S-Kurve ist sehr ähnlich bzw. teilweise deckungsgleich. Die Linienführung klafft erst im Verlauf der Trassen in Richtung Osten immer weiter auseinander. Die Varianten I, II und III verlaufen bis zur Strogen gleich, ab hier führt die Variante I in weitem Bogen etwas nördlich über den Strogenkanal und stößt am Ende senkrecht auf die St 2082. Die Varianten II und III unterscheiden sich erst östlich des Strogenkanals durch die südlicher gelegene Einmündung in die St 2082 bei der Variante III und die nördlicher gelegene Variante II. Die Variante IV verläuft schon bei der Querung der Sempt nördlicher als die anderen Varianten und tangiert etwas vor der Einmündung in die St 2082 beinahe die derzeitige Gemeindeverbindungsstraße nach Troll. Die Anschlusspunkte der Varianten an die St 2082 liegen bis zu 250 m voneinander entfernt, am weitesten nördlich von Langenpreising die Variante IV, dann die Variante I, II und III (vgl. Unterlage 1, Anlage 1). Die Antragstrasse, die Variante IV,

ist also insgesamt die am weitesten nördlich gelegene Variante dieser Untersuchung.

2.3.2.2 Vergleich der Varianten

2.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Alle vier geprüften Varianten zur Verlegung der St 2085 führen zu einer erheblichen Entlastung der beiden Ortsteile der Gemeinde Langenpreising und erfüllen alle Anforderungen zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur. Zwischen den untersuchten Varianten sind diesbezüglich keine entscheidungserheblichen Unterschiede festzustellen.

2.3.2.2.2 Raumordnung

Alle untersuchten vier Varianten zur Verlegung der St 2085 entsprechen den raumordnerischen Entwicklungszielen. Im Hinblick auf Belange der Raumordnung sind keine entscheidungsrelevanten Unterschiede festzustellen.

2.3.2.2.3 Städtebau

Alle vier Varianten zur Verlegung der St 2085 haben keine negativen städtebaulichen Auswirkungen, es sind auch keine entscheidungsrelevanten Unterschiede festzustellen.

2.3.2.2.4 Immissionsschutz

Alle vier Varianten zur Verlegung der St 2085 verursachen erhebliche Abnahmen der Lärm- und Abgasbelastung innerorts in Langenpreising. Es ergeben sich unter Immissions-, insbesondere Lärmschutzgesichtspunkten keine praktisch relevanten Unterschiede zwischen den Varianten, weil alle entsprechend weit entfernt von Wohngebäuden verlaufen. Die die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebäude im Dorfgebiet oder Außenbereich, die hier einschlägig sind, werden deutlich unterschritten; zudem werden auch nur Beurteilungspegel von höchstens 40 dB(A) nachts, an einer Stelle in Pottenau von höchstens 45 dB(A) erreicht.

2.3.2.2.5 Natur- und Landschaftsschutz

Alle untersuchten Trassenvarianten zur Verlegung der St 2085 verursachen die gleichen Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Flächenversiegelung, Landschaftsbild, Überschwemmungsgebiet, Trennwirkung bzw. Beeinträchtigung von Wanderbeziehungen) durch den Straßendamm im Talraum von Sempt, Strogen und Strogenkanal. Es bestehen im Vergleich keine entscheidungserheblichen

Unterschiede. Die Eingriffe können nicht durch eine bestimmte Wahltrasse verringert werden.

2.3.2.2.6 Wasserwirtschaft

Die Varianten I bis III liegen wesentlich näher an der bestehenden Bebauung (Schachtmühle und Steingrub) als die Planfeststellungstrasse (Variante IV). Im Planungsbereich liegen die Flüsse Sempt, Strogen und Strogenkanal. Davon ist im Wesentlichen der Strogenkanal hochwasserführend. Bei den Varianten I bis III bestünde durch die Nähe zur Bebauung eine größere Überschwemmungsgefahr durch Rückstau während bei Variante IV (Antragstrasse) bei einem hundertjährigen Hochwasser kein Rückstau bis zur bestehenden Bebauung verursacht wird. Dies wird im Gutachten in der Unterlage 13 sowie den ergänzenden Stellungnahmen des Büros Blasy – Dr. Øverland vom 21.04.2010 sowie des Wasserwirtschaftsamtes München vom 11.06.2010 nachgewiesen. Deshalb ist die Planfeststellungstrasse im Hinblick auf die Auswirkungen bei Hochwasserschutz und Überschwemmung im Vergleich als die günstigste zu bewerten. Je näher die Trasse an bestehende Bebauung herangerückt wird, umso aufwendiger gestaltet sich ein wirkungsgleicher Hochwasserschutz. Auf oberstromig gelegen Flächen, auf die der Strogenkanal bei einem entsprechend starken Hochwasserereignis ohnehin ausufernd, führt der Straßenkörper zu einem zusätzlichen Rückstau, dem mit einer optimierten Zahl, Dimensionierung und Lage von Durchlässen begegnet wird. Eine gewisse Stauwirkung ist dabei freilich als Ausgleich für den Retentionsraumverlust durch den Straßenkörper der St 2085 erwünscht. Da die Verminderung der Stauwirkung damit aber nicht unbegrenzt ist, ergeben sich für die Wahltrasse erhebliche Vorteile durch das Abrücken von bestehender Bebauung.

2.3.2.2.7 Land- und Forstwirtschaft

Die vier Trassenvarianten zur Verlegung der St 2085 verursachen ungefähr die gleichen Auswirkungen. Sie verlaufen durch intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen und führen zur Durchschneidung von Grundstücken. Entscheidungsrelevante Unterschiede zwischen diesen Varianten sind dabei nicht festzustellen.

2.3.2.2.8 Flächenbedarf

Für alle vier Varianten zur Verlegung der St 2085 werden jeweils etwa 5,0 ha Grunderwerb erforderlich. Für die Planfeststellungstrasse ist der Grunderwerb durch ein abgeschlossenes Flurbereinigungsverfahren auf 960 m Länge bereits getätigt. Deshalb ist diese Trasse im Hinblick auf den Grunderwerb im Vergleich als günstigste zu bewerten.

2.3.2.2.9 Wirtschaftlichkeit, Kosten

Alle vier Varianten zur Verlegung der St 2085 verursachen annähernd dieselben Bau- und Grunderwerbskosten von ca. 3,4 Mio. €. Entscheidungsrelevante Unterschiede zwischen diesen Varianten sind dabei nicht festzustellen.

2.3.2.2.10 Gesamtbewertung

Alle untersuchten vier Trassenvarianten zur Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising sind im Hinblick auf ihre bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Menschen, Natur und Landschaft gleich zu bewerten.

Für die Planfeststellungstrasse bestehen aber deutliche Vorteile aus Sicht der Wasserwirtschaft, da mit ihrer Verwirklichung bei einem hundertjährigen Hochwasser kein rechnerisches Risiko für die bestehende Bebauung besteht (vgl. Unterlage 13 nebst den o.g. ergänzenden Stellungnahmen). Zudem werden bei der Planfeststellungstrasse größere Eingriffe in Privatgrundstücke vermieden, da der Vorhabensträger bereits auf der Hälfte der Verlegungsstrecke den erforderlichen Grunderwerb im Rahmen eines abgeschlossenen Flurbereinigungsverfahrens durchgeführt hat.

Zusammenfassend halten wir daher die Entscheidung des Vorhabensträgers für sachlich gut nachvollziehbar. Die anderen Trassenvarianten drängen sich dabei nicht als vorzugswürdig auf.

2.3.2.3 Einwendungen zur Trassenwahl

Verschiedene Einwender haben die Baumaßnahme bzw. die Trassenauswahl kritisiert und einen Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt von Langenpreising im Zuge der St 2085 gefordert.

Dem kann von unserer Seite nicht gefolgt werden. Die Nullvariante drängt sich unserer Ansicht nach nicht zwingend auf. Die oben im Rahmen der Planrechtfertigung unter C.3.2 genannten Gründe und insbesondere die vom Vorhabensträger in Unterlage 1 aufgezeigten unzureichende Verhältnisse in der Ortsdurchfahrt von Langenpreising lassen die Nullvariante nicht als vorzugswürdig erscheinen. Ein Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt von Langenpreising im Zuge der St 2085 wäre aufgrund der beengten Situation, der Englage zwischen der Bebauung, der Strogen und dem alten Baumbestand sowie der starken Kurvigkeit mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. Des Weiteren würde mit einem Ausbau nicht das Ziel erreicht werden, die Ortsdurchfahrt von Langenpreising vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Ohne den Bau der Antragstrasse wird für das Jahr 2025 ein Verkehrsaufkommen im Ortskern von Langenpreising von 6.200 Kfz/24h

prognostiziert. Dieser Wert liegt erheblich über der heutigen durchschnittlichen Belastung einer Staatsstraße. Der Vorhabensträger hat demzufolge einen Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt von Langenpreising zu Recht abgelehnt. Die Nachteile des Vorhabens stellen sich uns entweder nicht so oder nicht so schwerwiegend dar, dass ihretwegen von dem Vorhaben abzusehen wäre.

Auch die Trassenwahl halten wir für vertretbar und nachvollziehbar. Wir haben vier verschiedene Wahllinien untersucht und ihre Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen. Die Planfeststellungstrasse hat gegenüber den anderen Varianten aus Gründen des Hochwasserschutzes erhebliche Vorteile. Bei der Planfeststellungstrasse ist der Rückstau, den der Straßendamm mit Durchlässen beim maßgeblichen Hochwasser verursacht, weit vor der Bebauung abgebaut, so dass sich keine Verschlechterungen für die Ortsteile Schachtmühle und Steingrub ergeben können. Zudem ist sie auch wegen des erworbenen Eigentums an den Flächen eine Variante, die in wesentlich geringerem Umfang den Zugriff auf privates Eigentum erfordert. Diesem Umstand kann, zumal sich hier die anderen Trassenvarianten nicht als vorzugswürdig aufdrängen, einiges an Gewicht zukommen.

2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

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

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

2.3.2.1 Trassierung, Gradienten

Die Entwurfsgeschwindigkeit VE wurde bei der St 2085 mit 80 km/h gewählt.

Dem Anschluss an die vorhandene Anschlussstelle „Moosburg Süd“ am Bauanfang war als Zwangspunkt in Lage und Höhe Rechnung zu tragen. Ferner waren bei den drei Gewässerquerungen Höhenlagen und am Knotenpunkt beim Auftreffen auf die St 2082 deren Lage und Höhe sowie eine mögliche Fortführung der St 2085 entlang

des „Mittleren-Isar-Kanals“ in Richtung Wartenberg (Maßnahme St 2082, Verlegung östlich Langenpreising, Dringlichkeit 1R) zu berücksichtigen.

Die Stadt Moosburg und verschiedene Einwender haben sich gegen den im Bereich von Troll gewählten Verlauf der neuen St 2085 ausgesprochen, da dadurch die Lärmbelastungen für die Anwohner vom Ortsteil Troll zunehmen würden, und forderten einen größeren Abstand der neuen Straße von Troll. Wir lehnen eine Verschiebung der Trasse der neuen St 2085 in diesem Bereich ab. Die neue Straße dient der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Langenpreising und ist ein Zubringer für den überörtlichen Verkehr zur Autobahnanschlussstelle Moosburg-Süd an der A 92. Gleichzeitig wird der so genannte Schleichverkehr durch die Ortsteile Troll und Seidl unterbunden. Aus dem Verkehrsgutachten ist zu entnehmen, dass auf der Gemeindeverbindungsstraße von Troll viel Verkehr aus Richtung Pfrombach bzw. aus dem Landkreis Landshut in Richtung Autobahnanschlussstelle abgewickelt wird. Durch den Bau der neuen St 2085 wird der Verkehr direkt zur Anschlussstelle geführt und die Ortsteile Troll und Seidl werden vom Durchgangsverkehr entlastet. Die südlicher und damit näher bei der Gemeinde Langenpreising verlaufenden Varianten I bis III konnten vom Vorhabensträger aus sachgerechten Erwägungen des Hochwasserschutzes ausgeschlossen werden. Gemäß den hydraulischen Berechnungen hat der Straßendamm mit den Durchlässen bei einem 100jährigen Hochwasser (mit Klimafaktor) einen Rückstau zur Folge. Aus diesem Grund musste die Trasse für die neue Straße so weit nach Norden verschoben werden, dass die bestehende Bebauung von Schachtmühle und Steingrub keinem erhöhten Hochwasserrisiko ausgesetzt wird.

Die neue Straße verläuft zudem in einem Abstand von über 200 m von der Bebauung von Troll. Nach der Lärmberechnung wird die künftige Lärmbelastung durch die neue St 2085 zwischen 44 dB(A) und 54 dB(A) am Tag und zwischen 36 dB(A) bis 45 dB(A) in der Nacht betragen. Diese Werte liegen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht im Dorfgebiet bzw. Außenbereich, die hier auf Troll Anwendung finden. Wir können daher keine wesentliche Belastung durch die neue Straße für den Ortsteil Troll erkennen. Zudem ist die neue Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße nach Troll so gewählt, dass kein Durchgangsverkehr mehr in Richtung der Autobahnanschlussstelle A 92 durch die Ortsteile Troll und Seidl fahren wird. Der sinngemäß formulierte Einwand einiger Einwendungsführer, die Verlegung der St 2085 sei bewusst möglichst weit weg von Langenpreising nahe an Ortsteile der Stadt Moosburg gelegt worden, ist nicht berechtigt. Kein Hinweis belegt den Einwand, dass die Gemeindegrenze zwischen Langenpreising und Moosburg eine Rolle gespielt hat.

Mehrer private Einwender haben sich gegen den Bau der St 2085 neu auf bis zu 3,70 m hohen Dämmen ausgesprochen, weil sie ein erhöhtes Hochwasserrisiko für die Bebauung befürchten. Die geplante Straßenführung und die geplante Verbindungsstraße von Troll zum Autobahnzubringer östlich des Strogenkanals, bilde eine sehr hohe Barriere für das Wasser. Die neue Strogenkanalbrücke des Autobahnzubringers sei weitaus breiter geplant als die jetzige "alte" Strogenkanalbrücke. Bei Hochwasser würde sich somit das Wasser vor der alten Brücke stauen. Die geplanten Durchlässe würden schnell verstopfen. Das Hochwasser könne dann nicht ins niedriger gelegen Moos abfließen. Außerdem würde eine Streckenführung des Autobahnzubringers etwas "südlicher" auch mehr Moos-Fläche (Auen-Landschaften) bieten, die bei Hochwasser überflutet werden könne. Sie forderten eine ebenerdige Straßenführung oder zumindest ergänzende Maßnahmen, wie z. B. die Straße ein Stück lang (20 - 30 m) auf Stelzen zu stellen, zusätzliche Durchlässe an der Abfahrt der St 2085 neu - Troll und ein weiteres bzw. breiteres Absenken der bisherigen Zufahrtsstraße St 2082 - Troll, damit bei Hochwasser der Durchfluss gewährleistet werde.

Wir halten in Übereinstimmung mit dem Vorhabensträger die Dammlage der St 2085 neu aus Hochwasserschutzgründen für erforderlich. Staatsstraßen bilden nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und sind bestimmt, dem Durchgangsverkehr zu dienen. Sie sollen auf Grund dieser Bedeutung daher immer, also auch im Hochwasserfall, befahrbar sein. Die Planung der Straße in Dammlage stellt dies sicher. Da sich die Straße im Überschwemmungsgebiet von Strogen, Strogenkanal und Sempt befindet, müssen aber in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München eine Vielzahl von Durchlässen durch den Damm errichtet werden, um die Rückstaugefahr von Hochwässern zu verhindern. Der Hochwasserdurchfluss ist berechnet und wird durch die Planung mit 23 Durchlässen DN 1000 (also 1,0 m) gewährleistet, die in einem Optimierungsprozess ermittelt und möglichst günstig situiert wurden und auch als Querungshilfe für Wildtiere dienen. Frühere Berechnungen ergaben, dass bereits mit einem Durchmesser der Durchlässe von DN 600 (also 60 cm) das Bemessungshochwasser schadlos abgeführt werden könnte. Doch lassen sich die Durchlässe mit DN 1000 besser warten und mindern die Gefahr von Verklausungen. Im Dammbereich der geplanten Zufahrt nach Troll sind nunmehr aufgrund der tektierten Planung in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München zwei Durchlässe DN 1600 vorgesehen. Für weitere Durchlässe besteht aus wasserwirtschaftlicher und hydraulischer Sicht kein Anlass. Sollte mit den Einwendungen der Einbau weiterer Durchlässe verfolgt werden, wird diese Forderung zurückgewiesen.

Für die drei kreuzenden Gewässer Sempt, Strogen und Strogenkanal werden ebenfalls ausreichend Abflussmöglichkeiten geschaffen. Die drei geplanten Brückenbauwerke BW 0/1, BW 0/2 und BW 1/1 sind mit 20,00 m lichter Weite größer dimensioniert als hydraulisch notwendig und dienen ebenfalls als großzügige Querungshilfe. Trotz der größeren Öffnungsweite der Brücke über den Strogenkanal (im Vergleich zur Brücke der bisherigen Gemeindeverbindungsstraße) kommt es nach den hydraulischen Berechnungen durch die Dammlage der St 2085 neu zu einem Aufstau südlich der geplanten Trasse. Dadurch werden die Wasserspiegellagen in den Vorlandbereichen nördlich der Trasse leicht abgesenkt. Somit ist insbesondere für die betroffene Bebauung im Bereich von Troll mit unveränderten bzw. leicht reduzierten Wasserspiegellagen zu rechnen. Die Annahme eines Aufstaus vor der alten Strogenkanalbrücke findet also keine fundierte Stütze. Die Berechnung zeigt das Gegenteil. Es wird auf die Unterlage 13 verwiesen. Mit der Tektur zur ursprünglichen Planung ist der Vorhabensträger auch der Forderung nachgekommen, die Fahrbahn des künftigen öffentlichen Feld- und Waldweges Fl. Nr. 375, Gemarkung Pfrombach, mit einer Rampenneigung von 5 % herzustellen und sie auf einer Länge von 30,0 m abzusenken. Diese Änderungen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt München und dem Landratsamt Erding abgestimmt.

Mit den genannten Maßnahmen wird erreicht, dass bei einem 100jährigen Hochwasser mit Berücksichtigung eines Klimafaktors die Bebauung nicht stärker belastet wird, als ohne die neue Straße (vgl. Gutachten von Büro Blasy – Dr. Øverland, Unterlage 13). Die hydraulische Berechnung wurde für das hundertjährige Hochwasserereignis zuzüglich eines Klimaaufschlags von 15 Prozent des Abflusses durchgeführt. Dies ist die in Bayern übliche Vorgehensweise, mit der auch zukünftige Hochwasserschutzmaßnahmen für zusammenhängende Siedlungsgebiete oder hochwertige Infrastruktur geplant werden. Durch den Klimafaktor wird einer zukünftigen, möglichen Erhöhung der Gefährdung bereits jetzt Rechnung getragen. Der Klimafaktor wurde auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse gewählt und vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit im Jahr 2004 festgelegt. Die hydraulischen Berechnungen zeigen für das vorgegebene Bemessungsereignis die Veränderungen der Wasserspiegellagen und damit auch die Bereiche, in denen mit einem Anstieg der Wasserspiegellagen gerechnet werden muss. Zudem konnte durch die Berechnungen gezeigt werden, dass kein Retentionsraumverlust zu erwarten ist, d. h. das im Überschwemmungsgebiet zurückgehaltene Wasservolumen ist vor und nach der Maßnahme annähernd gleich.

Private Einwender haben kritisiert, dass der geplante Damm der St 2085 neu eine erhebliche Zunahme der Lärmbeschallung durch den Verkehr für die Ortschaft Langenpreising verursachen würde. Der Damm ist aus Gründen des Hochwasserschutzes – wie gerade dargestellt - in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München erforderlich. Eine erhebliche Zunahme der Lärmbelastungen für die Anwohner können wir nicht erkennen. Die Schalltechnische Untersuchung (Unterlagen 11. 1 und 11.2) ergibt, dass selbst die Lärmimmissionen der am nächsten an der geplanten Straße liegenden Gebäude der Ortschaft Langenpreising weit unter den in der 16. BImSchV vorgeschriebenen Grenzwerten liegen. Für die Anlieger an der bisherigen Staatsstraße wird sich die Lärmbelastung erheblich reduzieren.

2.3.3.2 Querschnitt

Die St 2085 ist nördlich der Anschlussstelle Moosburg Süd bis zur Einmündung in die St 2331 bei Moosburg bereits mit einem Querschnitt von RQ 10,0 ausgebaut. Um in diesem Abschnitt der St 2085 einen durchgehend gleich bleibenden Ausbaustandard einzuhalten und wegen des zu erwartenden Schwerverkehrsanteils (Autobahnzubringer) wurde von den Empfehlungen der RAS-Q-96 abgewichen, nach denen hier an sich ein RQ 10,5 vorgesehen wäre. Da ein RQ 9,5 mit 6,50 m Fahrbahnbreite für Verkehrsstärken bis zu 15.000 Kfz/24h (Bild 5 der RAS-Q-96) ausreicht, ist der gewählte Ausbauquerschnitt mit 7,00 m Fahrbahnbreite bei der zugrunde gelegten Verkehrsstärke ausreichend leistungsfähig. Hinsichtlich des vorgesehenen Querschnitts wurden keine Einwendungen erhoben.

2.3.3.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Die bestehende Gemeindeverbindungsstraße nach Troll wird im Anschluss an die St 2082 auf 75,0 m Länge zurückgebaut. Die Anbindung erfolgt in Zukunft bei Bau-km 1+338 über die St 2085. Es wird dabei ein 160 m langer Anschluss neu hergestellt. Die Erschließung der umliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen erfolgt dann über die alte Gemeindeverbindungsstraße nach Troll.

Verschiedene Einwender haben die geplante Stilllegung der bisherigen Zufahrtsstraße nach Troll und den neuen Anschluss an die St 2085 neu kritisiert und gefordert die bestehende Gemeindestraße vollumfänglich aufrecht zu erhalten. Diese Straße sollte nur für die Landwirtschaft, Radfahrer und Anlieger nutzbar sein. Diesem Vorbringen kann nicht gefolgt werden. Die Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße nach Troll in die St 2082 muss aus Gründen der Verkehrssicherheit verlegt werden. Die Anbindung kann nicht mehr wie bisher über die St 2082 erfolgen, da die Einmündung der neuen St 2085 zu nahe an der bisherigen

Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße läge. Dies wäre auch der Fall, wenn man die jetzige Gemeindeverbindungsstraße nach Troll zu einem Wirtschaftsweg abstufen würde und nur noch für landwirtschaftlichen Verkehr, Anlieger und Radfahrer freigeben würde. Eine Gefährdung für Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr, durch die neuen Straßenanbindungen sehen wir nicht. Die Planung des Vorhabensträgers hat ein Sicherheitsaudit durchlaufen. Insbesondere der Einmündungsbereich des künftigen öffentlichen Feld- und Waldweges in die neue Anbindung nach Troll (Fl. Nr. 375, Gemarkung Pfrombach) ist mit den erforderlichen Schleppkurven ausreichend dimensioniert, so dass die landwirtschaftlichen Fahrzeuge problemlos abbiegen und einbiegen können. Das Gefährdungspotential wäre bei Aufrechterhaltung der jetzigen Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße erheblich höher. Die geplante Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße nach Troll hat den Vorteil, dass der Quell- und Zielverkehr von und nach Troll über die neue Staatsstraße abgewickelt werden kann, und damit die schmale verwinkelte Gemeindeverbindungsstraße über die Ortsteile Troll nach Seidl weniger belastet wird (Prognose für das Jahr 2025: 100 Kfz/24 Stunden). Der Durchgangsverkehr in Richtung der Autobahnanschlussstelle wird zukünftig nicht mehr durch die Ortsteile Troll und Seidl fahren. Des Weiteren ist die Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße für den Verkehr nach Troll so gewählt, dass sowohl die Anschlussstelle als auch die St 2082 auf kurzem Weg erreichbar sind. Die Zufahrt zu den Feldern ist weiterhin ohne Einschränkungen von Troll kommend möglich, da die bestehende Gemeindeverbindungsstraße nach Troll nur im Einmündungsbereich in die St 2082 auf einer Länge von ca. 75,0 m zurückgebaut wird.

Zum Teil wurde auch die Forderung nach einem Kreisverkehr an der Anschlussstelle der St 2085 an die St 2082 erhoben. Das Verkehrsgutachten belegt, dass die gewählte T-Einmündung ausreichend leistungsfähig ist und die Abbiegevorgänge verkehrssicher bewältigen kann. Berücksichtigt man zudem den Gesichtspunkt, dass nur drei Äste einmünden, wäre der weitaus größere Flächenverbrauch für einen Kreisverkehr nicht zu rechtfertigen.

Der Forderung, den vom mittleren Isarkanal nach Südwesten geradlinig verlaufenden Feldweg Fl. Nr. 345, Gemarkung Pfrombach bis zur neuen St 2085 zu verlängern, kann nicht nachgekommen werden. Wir halten die vom Vorhabensträger gewählte Anbindung des künftigen öffentlichen Feld- und Waldweges Nr. 375, Gemarkung Pfrombach, aus verkehrlicher Sicht erkennbar für die sicherste Lösung. Nennenswerte Umwege für den landwirtschaftlichen Verkehr werden dadurch nicht auftreten, zumal einer zusätzlichen Zufahrt von der St 2085 (neu) bei Bau-km 1+700 zu dem öffentlichen Feld- und Waldweg von Seiten des Vorhabensträgers mit der 1.

Tektur zugestimmt wurde; von dem Feldweg Fl.-Nr. 345 kann nun je nach Fahrtziel in westlicher wie in östlicher Richtung abgelenkt werden und das Ziel nahezu umwegsfrei erreicht werden. Auf die Ausführungen zu C.3.4.1.2.3 wird verwiesen.

Die zusätzliche Versiegelung durch die neue Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße Troll an die St 2085 ist vertretbar und lässt sich auch naturschutzfachlich ausgleichen. Eine Funktionsbeeinträchtigung der Ausgleichsfläche A2 ist bereits in der Ausgleichsbilanz enthalten. Auf die Ausführungen unter C.3.3.5.4 dieses Beschlusses und die Unterlage 12.1 wird hiermit verwiesen.

Das Wasserwirtschaftsamt München hat angeregt, die zum öffentlichen Feld- und Waldweg abzustufenden Teile der ehemaligen Gemeindeverbindungsstraße nach Troll zur Vermeidung starker Strömungen und hoher Fließgeschwindigkeiten weiter abzusenken bzw. abschnittsweise zurückzubauen und somit den Erosionsschutz für die Fl. Nr. 357 und 356, Gemarkung Pfrombach, zu verbessern. Dem ist der Vorhabensträger dadurch nachgekommen, dass die Fahrbahn des künftigen öffentlichen Feld- und Waldweges Fl. Nr. 375, Gemarkung Pfrombach, mit einer Rampenneigung von 5 % hergestellt und auf einer Länge von 30,0 m abgesenkt wird. Ein weiterer Rückbau kann dagegen nicht erfolgen, weil landwirtschaftliche Flächen auch künftig ausreichend an das Straßennetz angebunden bleiben müssen.

Der Forderung von privaten Einwendern nach einem Fuß- und Radweg, über den man vom Anwesen Pottenau 16 verkehrssicher zur Bushaltestelle des RVO gelangen könnte, wird abgelehnt. Bisher ist an der St 2085 südlich der Autobahnbrücke kein Radweg vorhanden. Außerhalb des Planungsbereichs gibt es einen bestehenden Radweg an der St 2085, der jedoch nördlich der Autobahnbrücke endet. Nach Mitteilung der Gemeinde Langenpreising ist keine Radwegverbindung an der St 2085 (weder im alten noch im neuen Verlauf) vorgesehen. Der Vorhabensträger hat aber zugesichert, den öffentlichen Feld- und Waldweg hinter dem Haus Pottenau 16 auszubauen (vgl. A 5.1). Damit wird eine verkehrssichere Verbindung, insbesondere für Schulkinder, zwischen dem Anwesen Pottenau 16 und der Bushaltestelle geschaffen. Der Weg ist im Eigentum des Wasserwirtschaftsamtes München, das sein Einverständnis mit der Maßnahme erklärt hat.

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.

Die Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising entlastet die Anwohner in der Gemeinde Langenpreising von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

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).

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

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten

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. Von den in Frage kommenden vier Varianten zur Verlegung der St 2085 wurde die nördlichste Variante aus Gründen des Hochwasserschutzes für die Ortsteile Schachtmühle und Steingrub ausgewählt. Damit ist sichergestellt, dass bei einem hundertjährigen Hochwasser (zuzüglich Klimafaktor) die der Straße nächstgelegene Bebauung nicht durch eine Stauwirkung des Straßendamms zusätzlich gefährdet wird

Die Schalltechnische Untersuchung ergibt, dass im Bereich des Neubaus die Lärmimmissionen bei den der geplanten Straße nächst liegenden Gebäude weit unter den in der 16. BImSchV vorgeschriebenen Grenzwerten liegen und auch die Beurteilungspegel an den nächstgelegenen Wohngebäuden in Troll und Schachtmühle (IO-04 und 05) höchstens 40 dB (A) und in Pottenau (IO-03) 45 dB(A) bezogen auf den Nachtwert betragen. Für die Anlieger an der bisherigen Staatsstraße wird sich die Lärmbelastung erheblich reduzieren. Auf die Ausführungen zu C.2.3.2 und C.3.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV, der sog. Verkehrslärm-schutzverordnung, vorzunehmen.

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

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

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

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

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)

- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, als normative Vorgabe jedoch verbindlich.

2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

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

Die Prognose aus dem aktualisierten Verkehrsgutachten des Büro TRANSVER vom März 2009, welches auf Querschnittszählungen vom Herbst 2006 und Knotenpunktzählungen vom Juli 2007 basiert, legt eine Verkehrsmenge von 8.100 Kfz/24 h auf der verlegten St 2085 im Prognosejahr 2025 zugrunde und beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Der Schwerverkehrsanteil in dieser Berechnung mit 9 % angesetzt.

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- 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). Daher kann auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, nicht gefolgt werden.

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. Bei dem planfestgestellten Bauvorhaben wird die St 2085 nach Osten verlegt und die bestehende St 2085 zur Gemeindeverbindungs- bzw. Ortsstraße abgestuft.

Demzufolge ist vorliegend von einem Neubau der St 2085 neu und damit von einer Pflicht zur Verkehrslärmvorsorge durch den Vorhabensträger auszugehen.

Die einzelnen maßgeblichen überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 11.1 der festgestellten Planunterlagen dargestellt.

Die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV werden im Neubauabschnitt der St 2085 zwischen der St 2085 alt und der St 2082 an allen untersuchten Immissionsorten im Umfeld der verlegten St 2085 tags und nachts deutlich unterschritten. Nach den Regelungen der 16. BImSchV besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Lediglich im Bereich des Bauanfangs bis Abzweig der St 2085 alt (km 0+000 bis 0+310), wo die neue Straße nur geringfügig von der bestehenden Trasse abschwenkt, wurden zwei Anwesen (Pottenau 16 und 17), die auch bislang dem Verkehrslärm der bestehenden St 2085 ausgesetzt sind, lärmtechnisch auf eine wesentliche Änderung gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV untersucht.

Eine wesentliche Änderung am Gebäude Pottenau 16 liegt dort nicht vor, da es zwar in Abhängigkeit der Fassadenseite zu Immissionspegelerhöhungen von mehr als 3 dB(A) kommt, jedoch weder die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten, noch mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erreicht werden. Somit sind Lärmvorsorgemaßnahmen hier nicht festzusetzen. Dagegen wird am Gebäude Pottenau 17 der Beurteilungspegel ausgehend von 68/60 dB(A) tags/nachts im Prognose-Nullfall um bis zu 0,7 dB(A) auf prognostizierte

Pegel von bis zu 69/60 dB(A) tags/nachts im Planfall weiter erhöht. Demnach besteht nach den Kriterien des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV für den Beurteilungszeitraum Nacht ein Anspruch auf Lärmvorsorge an diesem Gebäude.

Es ist durch den Vorhabensträger nach § 41 Abs 1 BImSchG sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, wobei prinzipiell ein Anspruch auf Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen besteht. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht allerdings unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Eine solche Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG liegt erst dann vor, wenn zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis besteht (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR). Es sind sämtliche öffentlichen und privaten Belange, die einen Einfluss auf das Maß des aktiven Lärmschutzes haben, bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung zu berücksichtigen. Dem grundsätzlichen Vorrang aktiver vor passiven Lärmschutzmaßnahmen ist ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlichen Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt. Sind aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit vom sog. Vollschutz Abschläge wegen der Kosten zu machen, muss der Lärmschutz sachlich insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen konzipiert sein. Der Vorhabensträger hat vorliegend zum einen die Verwendung eines lärmindernden Straßenbelags nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/91 vom 25.04.1991 als wesentlichen Teil des Lärmschutzkonzeptes vorgesehen, welcher eine Lärminderung von minus 2 dB(A) erreicht. Zum anderen wäre aber zur Einhaltung sämtlicher Grenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten am Gebäude Pottenau 17 nach der lärmtechnischen Untersuchung eine Schallschutzwand mit einer Länge von 50 m und einer Höhe von 3,50 m über Fahrbahnoberkante (ü. FOK) erforderlich. Die geschätzten Kosten hierfür liegen bei rund 45.000 €.

Vergegenwärtigt man sich, dass die Überschreitungen an dem Anwesen Pottenau 17 nur an den beiden südwestlichen Immissionsorten EG und OG1 auftreten und dabei auch nur bei den Nachtwerten Überschreitungen von 0,6 bzw. 0,7 dB(A) auftreten, kann die Unverhältnismäßigkeit der Kosten nach der Rspr. des BVerwG (zuletzt: BVerwG Ur. v. 20.01.2010, 9 A 22.08I) angenommen werden. Sie stützt sich hier neben der singulären Überschreitung auch auf die bereits bestehende Vorbelastung und die Lage im Außenbereich.

Demgegenüber setzen sich die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude ausschließlich aus den Kosten für schallgedämmte Lüftungseinrichtungen zusammen, da das Anwesen bereits im Zuge des Baus der Bundesautobahn A 92 mit Lärmschutzfenstern ausgestattet wurde. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 500 € (vgl. Unterlage 11.3). Die Lärmschutzwand würde zudem eine Verschattung der Giebelseite des Anwesens und der Terrasse zur Folge haben. Insgesamt halten wir deshalb die Errichtung einer Lärmschutzwand nach § 41 Abs. 2 BImSchG für unverhältnismäßig. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die Berechnungen des Vorhabensträgers zu den geplanten Lärmschutzmaßnahmen überprüft. Die geplanten Lärmschutzeinrichtungen entsprechen den gesetzlichen Vorgaben für die Lärmvorsorge.

Wir machen uns die Entscheidung des Vorhabensträgers, für das Gebäude Pottenau 17 passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, zu eigen und halten sie für sachgerecht. Im Ergebnis können durch die Optimierung der Trasse und die passiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV für alle Anwesen an der Trasse eingehalten werden.

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 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Zu dieser Prognose, die auch das Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme vom 06.07.2009 teilt, wurde das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02), geänderte Fassung 2005, herangezogen.

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 bei einer Belastung von größenordnungsmäßig zwischen 8000 bis 9000 Fahrzeugen/Tag 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. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei oben genannter 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

Im Umfeld der geplanten Trassenverlegung der St 2085 sind keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) berührt. Die nächstgelegenen Schutzgebiete befinden sich ca. 1,5 km westlich der geplanten Trasse und umfassen die Isarauen (FFH-Gebiet, Naturschutzgebiet und Landschaftsschutzgebiet). Ein etwa 700 m westlich des Baubeginns gelegener Flachmoorrest ist als Naturdenkmal geschützt. Geschützte Landschaftsbestandteile sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Für die Beseitigung und Überbauung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Nr. 3.2.1 von Unterlage 12.1T) angeführten gesetzlich geschützten Biotope kann nach § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme vom Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Nur bei den Beeinträchtigungen bei den Konflikten 5a, b und c kann dies nicht bejaht werden. Die Erteilung der Ausnahme ist notwendig, da Alternativen zur Querung der Sempt nicht bestehen. Soweit ferner bei den soeben genannten Konfliktpunkten

nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen der Biotopie vorgesehen sind, die unter den Schutz von § 30 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und möglicherweise Nr. 2 BNatSchG fallen, wird nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG wegen des überwiegenden öffentlichen Interesses eine Befreiung erteilt. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und –gebüsch 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 Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde wurde erteilt.

2.3.5.1.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für den Bau der Ortsumfahrung Langenpreising der St 2085 im Ergebnis nicht als rechtliches Hindernis.

2.3.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die - hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG. Die geschützten Arten werden in §§ 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG definiert.

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

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

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

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

Legalausnahme/Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

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

2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

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

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen 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)“ in der Fassung vom 08.01.2008 mit Überarbeitung vom Februar 2009.

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die

Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet den Vorhabensträger jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, B. v. 18.06.2007, 9 VR 13/06 – juris, Rn. 20; BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn.31).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG haben können. Auf Unterlage 12.4. wird verwiesen. Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan, enthalten sind (vgl. Unterlage 12.1 T).

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden. Die weit verbreiteten, häufigen Vogelarten wurden dazu in ökologische Gruppen eingeteilt und die Abschätzung der Vorhabensfolgen auf dieser Ebene durchgeführt. Diese Vorgehensweise halten wir für rechtlich zulässig und ausreichend.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen. Wie noch gezeigt wird, ist die Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Verfahren entbehrlich.

Insgesamt kommen wir auf Grund der Unterlage 12.4 der Planunterlagen zu dem Ergebnis, dass durch den Bau und Betrieb der St 2085 Ortsumfahrung Langenpreising unter Berücksichtigung der Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt werden. Hinsichtlich der Prüfung der Verbotstatbestände für die einzelnen Arten verweisen wir auf die Aussagen in der Unterlage 12.4. Diese ist als Grundlage für die Prüfung des speziellen Artenschutzrechts nach §§ 44 ff BNatSchG geeignet.

Durch das Vorhaben werden Lebensräume von streng geschützten Arten nach der FFH-RL bzw. Art. 1 der Vogelschutz-RL in Anspruch genommen. Bei der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung wurde festgestellt, dass aufgrund der Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes und der allgemeinen Verbreitungssituation der Arten sich ein Vorkommen von nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Tierarten aus den Klassen und Ordnungen der Säugetiere (13 Fledermausarten, Biber), der Reptilien (Zauneidechse), Amphibien (Gelbbauchunke, Kleiner Wasserfrosch, Laubfrosch, Springfrosch), der Libellen (Grüne Keiljungfer), der Käfer (Eremit), der Tagfalter (Dunkler und heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling), der Nachtfalter (Nachtkerzenschwärmer) und der Muschel (Gemeine Bachmuschel) nicht ausschließen lässt. Nach Anhang IV der FFH-RL geschützte Pflanzenarten kommen dagegen im Wirkraum nicht vor. Ferner wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt 61 Vogelarten nachgewiesen. Dabei galten vertiefte Untersuchungen vor allem Kiebitz, Braunkehlchen, Feldlerche sowie Eisvogel. 26 weitere Vogelarten können aufgrund der Lebensraumausstattung und der allgemeinen Verbreitungssituation im Untersuchungsgebiet vorkommen.

Die spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung hat ergeben, dass keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Dieses Ergebnis beruht auf folgenden Gründen:

2.3.5.1.2.3 Verstoß gegen Verbote

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 15 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen, die nicht unvermeidbar mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind (§ 44 Abs. 5 BNatSchG), wenn deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang – ggf. auch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen – nicht aufrecht erhalten bleibt.

Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko

für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, aaO).

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, d.h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand ist der betroffene lokale Bestand der Art. Im Falle von Arten, die in Metapopulationen organisiert sind, stellt diese, soweit abgrenzbar, die Bezugsebene dar. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z.B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Die spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung hat für uns ergeben, dass unter Einbeziehung der folgenden festgesetzten Schutz-, Vermeidungs-, und Minimierungsmaßnahmen (Unterlagen 12.1 T, 12.3 T und 12.4) keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände hinsichtlich der betroffenen Arten nach

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 - 3 i. V. m. Abs. 5 Satz 2 BNatSchG erfüllt werden:

- deutlich größere Dimensionierung der Brücken als hydraulisch erforderlich mit einer lichten Weite von 20,0 m (Maßnahmen M2, M4 und M5)
- Baubeginn bzw. Baufeldräumung sowie Baumfällungen und Gehölzrodungen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit der betroffenen Vogelarten, d. h. nur zwischen Anfang Oktober bis Ende Februar
- Anlage einer dichten straßenbegleitenden Bepflanzung als Überflughilfe für Fledermäuse auf Höhe der Kiesbaggerungen südöstlich der Sempt (vgl. Maßnahme M3)
- Stoffeinträge durch oberflächlich abfließendes Straßenwasser werden vermieden, indem das Straßenwasser breitflächig über die Straßenböschungen abgeleitet wird und versickern kann (betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch das Salzstreuen sind nicht zu erwarten)
- Verpflanzung der im Baubereich wachsenden ausschließlich national besonders geschützten Pflanzen oder Wiederansiedelung durch Mähgutgewinnung und Heusaat

Hingegen ist festzustellen, dass es vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) vorliegend nicht bedarf. Gleiches gilt für das Erteilen von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG, da durch das Vorhaben keine Verbotstatbestände erfüllt sind.

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12.1T 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 T 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 Abs. 2 Satz 1 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).

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Mit dem neuen BNatSchG ist der Vorrang der Ausgleichs- vor den Ersatzmaßnahmen entfallen.

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

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

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

2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante).

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12.1T) sowie auf die Aufzählung unter C.2.3.5.1.2.3. verwiesen. Besonders seien hier nur einerseits der gegenüber der RAS-Q 96 verringerte Straßenquerschnitt, andererseits die Konstruktion der Brückenbauwerke mit besonders großer lichter Weite ohne Gründungen oder Stützen direkt im Gewässerbett, die ebenso wie die zahlreichen Durchlässe unter der Straße die Zerschneidungswirkung durch die Trasse verringert, hervorgehoben.

2.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie in den Unterlagen 12.1T und 12.2 T dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Konflikt 1: Beseitigung von landschaftsbildprägenden Bäumen (Spitz-Ahorn, Eschen)

- Konflikt 2: Überbauung, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung eines Sumpfhölzes sowie von schutzwürdigen Baumgruppen.
- Konflikt 3: Überbauung von Altgrasfluren
- Konflikt 4: Überbauung, mittelbare Beeinträchtigung und Verlust des Biotopwertes durch Verkleinerung einer artenreichen Flachland-Mähwiese mittlerer Standorte
- Konflikt 5: Beseitigung, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung der naturnahen Ufergehölzsäume der Sempt
- Konflikt 6: Überbauung, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von Hecken
- Konflikt 7: Versiegelung von wertvollen Auestandorten, die allerdings landwirtschaftlich intensiv genutzt werden
- Konflikt 8: Beseitigung eines am Ufer wachsenden Einzelbaumes und mittelbare Beeinträchtigung der Strogen
- Konflikt 9: Beseitigung und mittelbare Beeinträchtigung eines wiederherstellbaren Biotops mit längerer Entwicklungszeit
- Konflikt 10: Überbauung, und mittelbare Beeinträchtigung eines Grabens mit Hochstaudenfluren
- Konflikt 11: Versiegelung von wertvollen Auestandorten, die allerdings landwirtschaftlich intensiv genutzt werden
- Konflikt 12: Beeinträchtigung der Lebensräume von Vogelarten der Wiesen und Ackerflächen durch Flächeninanspruchnahme und Störwirkungen.

Durch die Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising sind trotz umfangreicher Minimierungsmaßnahmen Eingriffe in Natur und Landschaft also unvermeidbar. Es kommt zu erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Die Ursachen liegen in direkten Lebensraumverlusten, in unmittelbaren Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen in straßennahen Biotopen im Zuge der Bautätigkeit (innerhalb der notwendigen Baufelder) und mittelbaren Beeinträchtigungen straßennaher Lebensräume durch Immissionen, Zerschneidungs- und Störeffekte. Für das Straßenbauvorhaben werden insgesamt 2,0 ha Boden versiegelt. Davon werden 1,6 ha neu versiegelt. 3,0 ha werden zusätzlich für Straßennebenflächen (Bankette, Böschungen, Entwässerungsmulden, Inselflächen) benötigt. Es ergeben sich nach der 1.Tektur Verluste an wiederherstellbaren Biotopen im Sinne der Biotopkartierung durch direkte

Flächeninanspruchnahme für den Straßenkörper oder Biotopverlust infolge von Verkleinerung auf 0,58 ha. Nicht wiederherstellbare Biotope werden in einem Umfang von ca. 0,02 ha in Anspruch genommen oder beseitigt. Eine unmittelbare Beeinträchtigung von nicht wiederherstellbaren Biotopen und Biotopen mit längerer Entwicklungszeit erfolgt durch die erforderlichen Baufelder auf ca. 0,03 ha. Etwa 0,74 ha Biotope werden mittelbar beeinträchtigt. Zusätzlich zu den Biotopverlusten und den mittelbaren Beeinträchtigungen werden ca. 16,0 ha Lebensräume von Vögeln mit größeren Arealansprüchen in der offenen Feldflur beeinträchtigt.

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

2.3.5.3.4 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 Kompensationsbedarfs 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 Kompensationsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Vordringliches Ziel ist nach dem Arten- und Biotopschutzprogramm die Renaturierung des Gewässernetzes sowie die Bereitstellung bzw. Optimierung eines Lebensraumes für Vögel der Wiesen- und Ackerflächen (Feldlerche, Kiebitz, Wachtel und Rebhuhn).

Nach diesen Kriterien sind insgesamt 2,62 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der Eingriffe erforderlich.

In den Unterlagen 12.1 T und 12.3 T sind die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem Umfang von insgesamt 2,84 ha (davon sind 2,67 ha

anrechenbar) im Einzelnen dargestellt. Hierauf nehmen wir Bezug. Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme A2 (Fl.-Nr. 376, 4013, 4014, 4014/2, 4014/3, 4015, 4016 der Gemarkung Langenpreising, 1,57 ha, davon anrechenbar 1,42 ha):

Die Ausgleichsmaßnahme A2 umfasst die Neuschaffung eines naturnahen Grabengerinnes als östlicher Zulauf zum Strogenkanal. Zusätzlich wird die Uferaufweitung am Strogenkanal angelegt. Entstehende Rohbodenböschungen an Gräben und Uferaufweitung werden dabei nur sehr locker bepflanzt. Auf der übrigen Fläche der Maßnahme wird durch Ausbringung des im Eingriffsbereich gewonnenen Mähguts die in Anspruch genommene artenreiche Wiese wieder angesiedelt.

- Ausgleichsmaßnahme A3 (Fl.Nr. 2593, Gemarkung Langenpreising, 1,0 ha):

Die Ausgleichsmaßnahme A3 dient dazu, ein Bruthabitat für die Vogelarten der Wiesen- und Ackerflächen (Feldlerche, Kiebitz, Wachtel und Rebhuhn) zu schaffen. Die derzeit als Intensivwiese genutzte Fläche liegt nordwestlich der BAB A 92 in einem großräumigen Wiesenbrüterlebensraum gemäß Artenschutzkartierung. Durch Extensivierung und Anlage mehrerer mähbarer feuchter Senken mit Ansaat und anschließend extensiver Mahd wird die Fläche optimiert.

- Ersatzmaßnahme E1 (Fl.Nr. 4037, Gemarkung Langenpreising, 0,27 ha, davon anrechenbar 0,25 ha)

Aufgrund der mangelnden Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen durch die Beseitigung von 0,03 ha nicht wiederherstellbarer Biotope (Konflikt 5a) ist eine Kompensation der Eingriffe durch eine Ersatzmaßnahmen erforderlich. Auch die Ersatzmaßnahmen sind integrierender Bestandteil der Planfeststellung und fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum möglichst ähnlich und gleichwertig gewährleisten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden.

Die Ersatzmaßnahme E1 ergänzt die vorhandenen Gewässerrandstreifen an der Stroge. Auf einer Fläche von 0,27 ha wird eine bestehende Intensivwiese extensiviert und es entstehen zwei Gewässeraufweitungen. Durch die beiden Gewässeraufweitungen entstehen über 400 m² zusätzliche aquatische und über 600 m² zusätzliche amphibische Zonen zur spontanen Weiterentwicklung von Vegetation und Fauna. Durch die Pflanzung von fünf bis zehn Einzelbäumen

entsteht ein Ufergehölzsaum nach dem Vorbild der entstehenden Gehölzgalerien entlang Sempt und Strogen.

Beeinträchtigungen von Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss werden durch Gestaltungsmaßnahmen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt minimiert und ausgeglichen. Das Landschaftsbild wird durch die landschaftsgerechte Gestaltung und standortheimische Bepflanzung der Straßenanlage wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Im vorliegenden Fall würde eine durchgehende Bepflanzung die optische Zerschneidungswirkung der Trasse auf den Talraum noch verstärken. Daher ist in der Planung vorgesehen, lediglich die Brückenbauwerke, die Zufahrt nach Langenpreising sowie die Einmündung in die St 2082 optisch zu markieren. Es sind insgesamt elf Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Die verloren gegangenen landschaftsprägenden Einzelelemente werden durch Gehölzpflanzungen auf den Gestaltungs- und Kompensationsflächen wieder hergestellt.

Die durch das Bauvorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft können so vollständig kompensiert werden. Damit entfällt eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG.

Wie von § 15 Abs. 3 Satz BNatSchG gefordert, wurde auch bei der Planung der Ausgleichsmaßnahmen auf die agrarstrukturellen Belange soweit wie möglich Rücksicht genommen. Vorrangig wurde beim naturschutzfachlichen Ausgleichskonzept darauf geachtet, landwirtschaftliche Nutzflächen zu erhalten und den erforderlichen Ausgleich vorrangig durch Maßnahmen zur Entsiegelung und Aufwertung (z.B. der Intensivgrünlandwiese bei A3) zu erreichen.

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 (Unterlagen 14.1 und 14.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen. 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 daher festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die

dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

2.3.5.4 Einwendungen zum Natur-, Landschafts- und Artenschutz

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und private Einwender haben gerügt, dass die Eingriffe einen erheblichen Eingriff in diesen Naturraum darstellen würden. Das naturschutzfachliche Ausgleichskonzept des Vorhabensträgers sei nicht geeignet, die Eingriffe auszugleichen. Das Wiesenbrütergebiet zwischen Strogenkanal und Sempt als besonders wertvoller Fläche werde durchschnitten und damit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt. Bei den geplanten Ausgleichsflächen handele es sich um eine optische Eingrünung der Baumaßnahme, die keinen wirklichen Ausgleich darstelle. Insbesondere für Wiesenbrüter müssten zusammenhängende Flächen in diesem Naturraum geschaffen werden, um das Überleben der Arten zu sichern. Diese Kritik weisen wir zurück. Der Vorhabensträger hat für alle artenschutzrechtlich relevanten Tierarten eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Dabei wurden sämtliche Tierarten (speziell Fledermäuse, Vögel und Tagfalter), die im Untersuchungsgebiet nachgewiesen sind oder potentiell vorkommen können, auf die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG untersucht. Es ergaben sich aber keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Auf die Unterlage 12.4 wird hiermit verwiesen.

Der Verlust des Lebensraumes von Wiesenbrütern ist in der Eingriffsbilanz enthalten und kann mit der ca. 1,0 ha großen Ausgleichsfläche A3 wirksam ausgeglichen werden. Überwiegend handelt es sich bei der Fläche um Acker und Wirtschaftsgrünland. Die Fläche dient als Bruthabitat für Feldlerche und Kiebitz und als Nahrungshabitat für Wachtel und Rebhuhn. Im Übrigen betrifft der Eingriff kein optimales, sondern ein ohnehin beeinträchtigtes Habitat lediglich zweier Brutpaare, von denen nach Angaben eines örtlichen Beobachters (Landwirt) mindestens eines die Brut aufgegeben hat. Jedenfalls deswegen ist die Ausgleichsfläche A 3 ausreichend groß festgelegt.

Ferner wurde eingewandt, dass durch den Winterdienst Streusalz in die Oberflächengewässer eingetragen würden und dieser Schadstoffeintrag für die Bachmuschel eine erhebliche Beeinträchtigung bedeute. Dazu wird auf die Auflage in A 4.3.3 in diesem Bescheid verwiesen, wonach die Entwässerung der Fahrbahn durch Einleitung in ein Oberflächengewässer untersagt ist. Jedenfalls im Bereich der Brückenbauwerke wird mit einer straßenbegleitenden Muldenversickerung

entwässert. Eine betriebsbedingte Beeinträchtigung der potentiell vorkommenden Bachmuschel kann daher ausgeschlossen werden.

Ein weiterer Einwand betrifft die Untersuchungstiefe bei den Fledermäusen. und weist auf das Kollisionsrisiko an den Brücken hin. Durch eine dichte und ausreichend hohe straßenbegleitende Bepflanzung werden die Fledermäuse dazu gezwungen, die Straße in größerer Höhe zu überqueren. Das Kollisionsrisiko wird dadurch gemindert. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ist daher nicht anzunehmen.

Es wurde eingewandt, dass in den Planunterlagen keine oder nur unzureichende Aussagen über Amphibien und deren Wanderungen getroffen würden. Entlang der Trasse befänden sich Teiche mit einer großen Anzahl von Fröschen. Es sei anzunehmen, dass die neue Straße die Amphibienwanderungswege kreuzt und viele Frösche deswegen überfahren würden. Geeignete bauliche Querungshilfen seien nicht vorgesehen.

Der Einwand zu den Amphibien ist unbegründet, wie die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 12.4) zeigt. Danach wurden Amphibienarten hinsichtlich Vorkommen und Wanderbeziehungen durch den Vorhabensträger untersucht (Unterlagen 12.1 T und 12.4). Als Laichgewässer für Gelbbauchunke, Kleiner Wasserfrosch, Laubfrosch, Springfrosch kommen im Untersuchungsraum die Baggerweiher östlich der Sempt in Frage, sowie die kleinen Altwasser an der Strogen, nördlich der Schachtmühle und ca. 200 m südwestlich von Troll. Aufgrund des Fischbesatzes sind aber alle diese Gewässer nur als suboptimale Lebensräume einzustufen. Ausgeprägte Amphibien-Laichwanderungen im Bereich des Vorhabens lassen sich nicht ableiten. Allenfalls ist mit diffusen Wanderungen, wie z.B. im Zuge der Suche nach neuen Lebensräumen, zu rechnen. Die potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Arten sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Das Umfeld der Kiesbaggerungen im Nordwesten ist nach Norden und Westen hin von naturnahen Gehölzstrukturen geprägt, so dass ein größeres Wanderaufkommen nach Süden und damit über die neue St 2085 unwahrscheinlich erscheint. Dennoch ist den Fließgewässern Sempt und Strogen eine gewisse Bedeutung als Wander- und Ausbreitungsachse beizumessen. Die Planung stellt sicher, dass durch die groß dimensionierten Brückenbauwerke sowie die 23 Durchlässe DN 1000 die Wanderbeziehungen für Tierarten weiterhin ermöglicht werden.

Nach Überzeugung der Regierung ist von keiner signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos für potentiell vorkommende Amphibienarten nach Anhang IV der FFH-RL auszugehen. Wir lehnen daher zusätzlich geforderte Querungshilfen ab.

Ferner wurde kritisiert, dass der Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße nach Troll an die neue Trasse der St.2085 mitten durch die Ausgleichsfläche A2 geplant sei. Dieser Anschluss wäre nicht notwendig und würde die Ausgleichsmaßnahme A2 erheblich entwerten. Wir weisen auch diesen Einwand als unbegründet zurück. Eine Verlegung des bisherigen Anschlusses der Gemeindeverbindungsstraße Troll an das übergeordnete Straßennetz ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Durch die neue Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße nach Troll an die St 2085 entsteht eine zusätzliche Versiegelung, die wiederum ausgeglichen werden muss. Die Ausgleichsmaßnahme A2 umfasst insgesamt eine Fläche von 1,57 ha. Da ein Teil der Maßnahme in der Beeinträchtigungszone der St 2085 liegt, wurde die anrechenbare Fläche gemäß Grundsatz 5 i.V.m. 6 auf 1,42 ha reduziert. Diese Funktionsbeeinträchtigung der Fläche A2 ist somit in der Ausgleichsbilanz berücksichtigt.

Die Einwendungen gegen die Lage der Ausgleichsfläche A3 wurden vom Vertreter des BN im Erörterungstermin nach Erläuterung durch die Vertreterin des Büros Grünplan zurückgezogen.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkungen

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

Bei der Trassenführung werden drei Brückenbauwerke über die Sempt (BW 0/1, Bau-km 0+397,50), über die Strogen (BW 0/2, Bau-km 0+970,70) und den Strogenkanal (BW 1/1, Bau-km 1+219,60) errichtet. Sempt und Strogen sind Gewässer II. Ordnung nach Art. 2 Abs. 1 BayWG i. V. mit der GewZweiV. Der Strogenkanal ist durch seine Funktion als Flutmulde nach Art. 2 Abs. 2 BayWG ebenfalls ein Gewässer II. Ordnung. Für diese Querungen von Gewässern sind Anlagengenehmigungen nach § 36 WHG erforderlich, welche im Einvernehmen mit der Unteren Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Erding und dem Wasserwirtschaftsamt München unter wasserfachlichen Gesichtspunkten unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.3.3 erteilt werden können und durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden.

Der Planfeststellungsabschnitt befindet sich zum Teil im durch Bekanntmachung des Landratsamtes Erding vom 22.10.2008 vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet der Strogen, des Strogenkanals und der Sempt im Gemeindebereich Langenpreising. Aufgrund dessen waren zur Problembewältigung umfassende hydraulische Untersuchungen notwendig, die als Unterlage 13 nachrichtlich beigefügt sind. Bei den hydraulischen Wasserspiegel-lagenberechnungen wurden insgesamt 3 Optimierungen der Planung eingehend untersucht. Im Nachgang zum Erörterungstermin wurde mit Blick auf geringfügige Planänderungen und die Einwendungen zu diesem Themenkreis nochmals eine hydraulische Wasserspiegelberechnung vom 21.04.2010 vorgelegt, der sich das Wasserwirtschaftsamt München angeschlossen hat.

Nachdem die lichte Weite aller drei geplanten Brücken großzügig geplant wurde und das Gewässerbett jeweils ohne Einengung des Abflussquerschnittes durch Widerlager oder Pfeiler überspannt wird, können Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss erst dann entstehen, wenn die Abflüsse derart hoch sind, dass die Gewässer, insbesondere der Strogenkanal, über die Ufer treten. In einem solchen Fall würde der Straßendamm ein Abflusshindernis im Gelände darstellen, breitflächig abfließendes Wasser würde sich davor aufstauen. Um derartige Nachteile zu vermeiden, werden in den im Überschwemmungsgebiet liegenden Abschnitten des Straßendamms nach Erforderlichkeit ca. alle 20,0 m Querdurchlässe DN 1000 eingebaut, um den Hochwasserabfluss zu gewährleisten und größeren Rückstau zu vermeiden.

Trotz dieser Maßnahme ergeben sich für den maßgeblichen Bemessungsfall (HQ₁₀₀ zuzüglich 15% Zuschlag für Klimaänderungen) oberstrom des Straßendamms zum Teil Wasserspiegelanhebungen im Bereich von 10 bis 25 cm (dunkel-orange Flächen im Plan Unterlage Nr. 13 Blatt H 420). Der von der Stauwirkung betroffene Bereich am Strogenkanal endet jedoch knapp 400 m südlich des neuen Straßendamms, zur bestehenden Bebauung Steingrub hin verbleibt ein unbeeinflusster Bereich von rund 100 m. Eine Verschlechterung des Hochwasserschutzes für die bestehende Bebauung ist damit nicht gegeben.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sind durch die leicht erhöhten Wasserstände und die in der Folge etwas größeren Überschwemmungsflächen keine erheblichen Erschwernisse bei der Bewirtschaftung der Flächen am Strogenkanal zu erwarten. Überschwemmungen treten hier nur nach sehr ergiebigen Niederschlägen auf. Abflüsse über 38 m³/s bzw. über HQ₁₀, die am Strogenkanal zu Ausuferungen führen können, wurden am oberhalb Langenpreising liegenden Pegel Appolding/Strogen seit Beginn der Beobachtungen im Jahre 1953 nur fünfmal registriert. Es kann nach Auffassung des Wasserwirtschaftsamtes München daher

davon ausgegangen werden, dass bedingt durch die solchen Hochwasserereignissen vorausgehenden ergiebigen Niederschläge die Flächen auch bisher erst nach längerer niederschlagsfreier Zeit wieder befahren und bewirtschaftet werden konnten. Andererseits wird aus dem Strogenkanal ausgetretenes Hochwasser auch künftig so schnell abfließen bzw. versickern, dass ortsübliche Kulturen nicht Schaden leiden und alleine die Höhe des Wasserstandes einer kurzzeitigen Überschwemmung keine wesentliche Auswirkung auf den Ertrag hat.

Um alle Hochwasserreste auch in Geländetiefpunkten schadlos von den landwirtschaftlichen Nutzflächen abzuleiten, sieht die Planung im Überschwemmungsgebiet entlang des Dammfußes der St 2085 Versickermulden vor. Diese Mulden sind zur Abflussverstärkung bei Hochwasser und zur Versickerung von Hochwasserresten nach dem Abflussereignis erforderlich.

Gleichzeitig stellt der leicht erhöhte Wasserspiegel im Oberstrom des Straßendamms einen wirksamen Ausgleich für durch die Maßnahme verloren gehenden Hochwasserrückhalteraum dar. Unterstromig des neuen Straßendamms, respektive im Bereich des Ortsteils Troll, ergeben sich im Planungszustand geringfügig niedrigere Wasserspiegellagen. Die Maßnahme bewirkt hier mit Ausnahme der von der geplanten Absenkung der alten Gemeindeverbindungsstraße beeinflussten Flurstücke Fl. Nrn. 357, 356, 355 und 355/2, Gemarkung Pfrombach, eine Verbesserung des Hochwasserschutzes. Durch die in der Tektur vorgesehene längere Ausführung der Fahrbahnabsenkung können zudem Erosionsauswirkungen weiter gemindert werden.

An der Strogen selbst sind die Auswirkungen geringer und liegen bei weniger als 5,0 cm im Unterwasser der Schachtmühle. An der Sempt sind aus den Wasserspiegelberechnungen keine nennenswerten Auswirkungen auf die Hochwasserverhältnisse zu erwarten.

Insgesamt kann eine ausgeglichene Retentionsraumbilanz festgestellt werden.

Soweit mit Einwendungen zum Themenkomplex des Hochwasser- und Überschwemmungsschutzes weitere Maßnahmen gefordert werden, weisen wir diese aus den vorbenannten Gründen zurück.

An der Strogen und am Strogenflutkanal sind in der Planung als Ausgleichsmaßnahmen Abflachungen der Uferböschungen und die Anlage von Flachwasserbereichen vorgesehen. Diese vorgesehenen Maßnahmen stellen eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer und damit einen Gewässerausbau dar, der gem. § 68 WHG einen planfeststellungsbedürftigen

Vorgang darstellt, welcher durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch diese Umgestaltungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

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

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Das im Bereich der Brücken auf die Straße auftreffende Niederschlagswasser wird ebenfalls aus Gründen des Gewässerschutzes über Sickermulden in das Grundwasser eingeleitet. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und sodann zur Grundwasserneubildung beizutragen. Eine Einleitung in die Oberflächengewässer Sempt, Strogon und Strogonkanal ist nicht vorgesehen.

Im Einzelnen wird im Bereich von Bau-km 0+440 bis 0+580, 0+820 bis 940, 1+040 bis 1+1170, 1+1260 bis 1+1580 jeweils beidseitig des Straßenkörpers über Mulden versickert.

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 Abs. 1 und 9 Abs. 1 Nr. 4WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A. 4.1 des Tenors 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 4. angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in einem Umfang von ca. 6,7 ha 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.

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 Kompensationsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Kompensationspflicht ergibt.

Um zu vermeiden, dass durch die Bauarbeiten im Bereich der vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen Bodenverdichtungen oder Staunässebereiche entstehen, werden nach Abschluss der Baumaßnahme die Böden wieder gelockert und bestehende Dränagen und Abflussgräben erhalten.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen werden im Bereich östlich von Troll über das untergeordnete Wegenetz erschlossen. Für Flächen, die durch die neue Straße von den bestehenden Wirtschaftswegen abgeschnitten werden, hat der Vorhabensträger Zufahrten zur neuen Straße eingeplant.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nach der Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg nicht erkennbar. Ergänzend verweisen wir zu den Ausführungen der privaten Einwender.

2.3.8 Denkmalschutz

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat im Anhörungsverfahren angeführt, dass die Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising einen breiten durch Strogen und Sempt gebildeten Niederungsbereich quert, der in vor- und frühgeschichtlicher Zeit ideale Siedlungsbedingungen bot. Hier existieren nach jetzigem Wissenstand viele Bodendenkmäler. Durch die Baumaßnahme werden zwei bekannte Bodendenkmäler (Inv.Nr. D-1-7537-0020, Inv.Nr. D-1-7537-0024) in Mitleidenschaft gezogen. Im Baubereich dürfte es sich aufgrund von Luftbildauswertungen um vor- und frühgeschichtliche Siedlungen und um Körpergräber handeln. Über die Situation von Bodendenkmälern in der Niederung

liegen zwar keine Informationen vor, jedoch können sich mögliche Bodendenkmäler unter Auelehmschichten befinden und nur schwer prospektierbar sein.

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die dargestellten Gegebenheiten haben damit insgesamt unter Berücksichtigung der Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen bei dieser Sachlage den Belangen des Denkmalschutzes vor.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen bei A.3.7 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.7 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

2.3.9 Sonstige öffentliche Belange

2.3.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

Durch die Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising wird die Änderung bzw. Sicherung verschiedener Leitungen der öffentlichen Versorgung und Fernmeldeleitungen erforderlich.

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A.3.1, A.3.9 und A.3.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die EVU Langenpreising hat im Verfahren eine Übernahme der Kosten für die Sicherung ihrer vorhandenen Leitungen gefordert. Hierzu bedarf es im Rahmen dieses Beschlusses keiner Regelung, weil sich die Kostentragung nach den bestehenden Gestattungsverträgen zwischen dem Vorhabensträger und der EVU Langenpreising regelt. Hinsichtlich der Bitte der EVU Langenpreising, an der Einmündung in die Staatsstraße 2082 entlang der bestehenden 20 kV-Leitung der E.ON Bayern AG zwei bis drei Leerrohre für Breitbandverkabelung mitzuverlegen, wird auf die Zusicherung des Bauamtes im Erörterungstermin verwiesen. Sie wurde allerdings unter dem Vorbehalt abgegeben, dass gegenüber dem Staatlichen Bauamt von der Gemeinde Langenpreising bzw. der EON rechtzeitig die Kostenübernahme insoweit verbindlich erklärt wird.

2.3.9.2 Belange der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO)

Die RVO hat im Verfahren gefordert, dass die bisherige St 2085 nach der Verlegung der Staatsstraße zur Aufrechterhaltung des Buslinienverkehrs (MVV-Regionalbuslinie 501 Erding – Moosburg – Gammelsdorf) nicht zurückgebaut wird. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird die St 2085 alt zur Gemeindeverbindungsstraße in der Straßenbaulast der Gemeinde Langenpreising abgestuft. Über den Rückbau der bisherigen St 2085 im Ortsgebiet von Langenpreising können in diesem Verfahren keine Entscheidungen getroffen werden. Dies fällt in die Zuständigkeit des künftigen Baulastträgers, also der Gemeinde Langenpreising. Diese hat aber mitgeteilt, dass ein Rückbau der Straße nicht vorgesehen ist, so dass nach Lage der Dinge kein Hindernis für den Fortbestand des Buslinienverkehrs ersichtlich ist.

2.3.9.3 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.1.9 und A.3.8.1 bis 3.8.5

Rechnung getragen. Insbesondere die Auflage A.3.8.3 beruht auf den ausführlichen Erläuterungen des Fachberaters für Fischerei im Erörterungstermin.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass mit den Abgrabungen im Uferbereich der Strogen Gewässeraufweitungen angelegt werden, durch die über 400 m² aquatische und 600 m² amphibische Zonen entstehen.

Eine etwaige Entschädigung für eine Wertminderung bestehender Fischrechte ist nur dann gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen, wenn die Beeinträchtigung der bestehenden Fischereirechte die Grenze des Zumutbaren überschreitet. Wann das der Fall ist, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls. Wird die Grenze nicht überschritten, ist die Beeinträchtigung entschädigungslos hinzunehmen. Unter Beachtung der Nebenbestimmungen in diesem Beschluss und weil der Vorhabensträger in die ufernahen Bereiche nur außerhalb der Laichzeiten eingreifen wird, gehen wir von keiner unzumutbaren Beeinträchtigung der Fischereirechte aus.

Rein zivilrechtliche Fragen, wie die Haftung des Vorhabensträgers, sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entscheidungsrelevant. Eine Haftungsauflage zu Lasten des Vorhabensträgers für alle Schäden, die nachweislich durch das Bauvorhaben entstehen, ist mit Blick auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen des BGB auch nicht erforderlich. Die Forderung nach einem Vorbehalt für weitere Auflagen ist zu unbestimmt und erfüllt nicht die Anforderungen, die Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG an einen Entscheidungsvorbehalt stellt.

2.3.9.4 Jagd

Der Landesjagdverband Bayern e. V. hat im Verfahren die Errichtung von Wildschutzzäunen auf der neuen Straße zur Wildunfallvermeidung gefordert, da tradierte Wanderbeziehungen zwischen Einständen in Waldbereichen zu Äsungsflächen unterbunden würden. Die Situation verschärfe sich durch die Anlage von Ausgleichsflächen im unmittelbaren Bereich der geplanten Trasse. Wir lehnen die Forderung auf Errichtung von Wildschutzzäunen entlang der geplanten Trasse ab. Es handelt sich um eine Frage der Verkehrssicherungspflicht, die nach unserer Auffassung noch keinen Einsatz von Wildschutzzäunen erfordert. Trotz der Gesichtspunkte, die der Landesjagdverband vorbringt, spricht die Lage weitab von Wald und die die geringe Attraktivität der Fläche gegen eine besondere Gefahr. Eine Einzäunung erschwert die Besiedelung für die in der freien Feldflur lebenden Tierarten und widerspricht dem Gedanken des Biotopverbundes. Zudem sind die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht besonders auf das Wild hin ausgerichtet, so dass etwa mit größeren Anlockeffekten und damit verbundenen Gefahren zu rechnen wäre. Die größte Ausgleichsfläche A3 liegt weitab der

geplanten Straße. Nur eine kleine Zwickelfläche der geplanten Ausgleichsfläche A2 liegt mit einer Seite an der geplanten Straße. Eine weitere wesentlich kleinere Zwickelfläche E1 wird in ihrem Charakter kaum verändert. Im Wesentlichen soll hier das bestehende Grünland extensiviert werden. Insgesamt lässt sich eine gesteigerte Attraktivität für Wild daher nicht erkennen. Die Ablehnung der Forderung nach einem Wildschutzzaun hindert das Bauamt aber selbstverständlich nicht, im Falle die Annahmen zur Gefährdung für und durch Wildtiere erweisen sich als falsch, nachträglich einen Wildschutzzaun aus Gründen der Verkehrssicherheit anzubringen.

Die Straßenplanung berücksichtigt darüber hinaus die jagdlichen Belange und die Belange der Wildtiere durch eine ausreichende Anzahl an Querungshilfen. Die geplanten Brücken sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Erding wesentlich größer dimensioniert als hydraulisch erforderlich. Dadurch sind gute Querungsmöglichkeiten für die Fauna geboten.

Dem vom Landesjagdverband Bayern e. V. geforderten Erhalt eines örtlichen, regionalen und überregionalen Biotopverbunds und einer ökologischen Durchlässigkeit der Landschaft wird durch die in diesem Beschluss festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen des Vorhabensträgers ausreichend Rechnung getragen. Der Zerschneidungswirkung durch den geplanten Straßenbau stehen Kompensationsmaßnahmen gegenüber, die im Einklang mit den Zielen des Arten- und Biotopschutzprogrammes für diesen Raum stehen. Die Entwicklung neuer Feuchtvegetation an Sempt und Strogenkanal fördert diese Ausbreitungsachsen und naturraumübergreifende Vernetzungselemente in ihrer Lebensraumausstattung. Eine 1,0 ha große Fläche wird für Vogelarten der offenen Feldflur optimiert und trägt dem ABSP-Ziel Rechnung, die Lebensgemeinschaften der Niedermoore und Feuchtwiesen des Erdinger Moores, insbesondere als Biotopkorridore zwischen den einzelnen Niedermoorkerngebieten und als Wiesenbrüterlebensräume, zu erhalten und wieder auszudehnen. Die Wanderbeziehungen der naturschutzfachlich bedeutsamen Tierarten wurden durch den Vorhabensträger ausreichend untersucht und in diversen Maßnahmen berücksichtigt. So weisen die drei Brückenbauwerke mit einer lichten Weite von 20,00 m mehr als das wasserwirtschaftlich notwendige Maß auf um beidseitig der Gewässer 5,0 m breite Uferstreifen als Wanderbeziehung zu ermöglichen. Der Straßendamm im Überschwemmungsgebiet von Strogen und Strogenkanal wird mit 23 Querdurchlässen DN 1000 versehen, die nicht nur in hydraulischer Sicht zur Durchlässigkeit führen. Bei Bau-km 0+350 bis 0+540 ist eine mehrreihige Baum- und Strauchpflanzung sowie eine dichte, hohe Strauchhecke als Sperrpflanzung und Überflughilfe für hier jagende Fledermäuse geplant. Die Maßnahmen sind mit der Unteren Naturschutzbehörde Erding und dem

Wasserwirtschaftsamt München abgestimmt. Weitere spezielle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder die angeratene Studie zur Situierung von Durchlässen für Wildtiere halten wir daher nicht für erforderlich.

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 noch rund 3,4 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Der Grunderwerb für die Plantrasse ist bereits ca. zur Hälfte durch ein abgeschlossenes Flurbereinigungsverfahren getätigt.

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

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

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.

Lärmschutzauflagen sind unter C.3.3.4.1 behandelt.

2.4.1.3 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.

2.4.1.4 Ersatzlandbereitstellung

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

2.4.1.5 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. Es wird insbesondere darauf verwiesen, dass durch die doppelte Anbindung des künftigen öffentlichen Feld- und Waldwegs auf Fl. Nr. 375 der Gemarkung Pfrombach, die in der Tektur vorgesehen ist, Umwege für Betroffene, deren Flächen im östlichen Planungsabschnitt liegen, praktisch nicht vorkommen werden.

2.4.1.6 Vernässung, Grundwasserabsenkung

Eine Eigentumsgefährdung infolge Vernässungsschäden ist durch die Baumaßnahme aus unserer Sicht nicht zu besorgen. Die Planung der St 2085 neu erfolgt nach den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik und den einschlägigen wasserwirtschaftlichen Richtlinien. Das Wasserwirtschaftsamt München hat die Planung als Träger öffentlicher Belange überprüft und sein Einverständnis mit der Planung unter Beachtung der in diesem Beschluss unter A.3.4 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt. Auf die Ausführungen unter C.3.3.6 wird verwiesen.

Wir gehen infolge der hydraulischen Untersuchungen davon aus, dass mit erheblichen Einwirkungen durch das Bauvorhaben auf den Grundwasserhaushalt und dadurch bedingten Ernteauffällen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht zu rechnen ist. Laut dem Gutachter Dr. Øverland kann zusammenfassend festgestellt werden, dass in gewässernahen Bereichen eine Interaktion zwischen Gewässer und Grundwasser stattfindet. In entfernteren Bereichen wird dieser Einfluss jedoch vernachlässigbar gegenüber den natürlichen Grundwasserspiegelschwankungen (Abhängigkeit der Grundwasserneubildung vom Niederschlag). Bei den vorliegenden Wasserspiegeldifferenzen kann davon ausgegangen werden, dass nur eine geringfügige Beeinflussung des Grundwasserstandes im Hochwasserfall möglich ist. Auswirkungen auf den Ertrag der Ernte sind daher nicht zu erwarten.

2.4.1.7 Wertverlust für Grundstücke

Verschiedene Einwender haben im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür gefordert, dass durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme ihre Grundstücke einen Wertverlust erleiden. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist jedoch gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen (passiver Lärmschutz) ausgeglichen.

2.4.1.8 Schadensersatz

Einige Einwender haben bereits im Anhörungsverfahren Schadensersatzansprüche für durch die Baumaßnahme verursachte Schäden, insbesondere durch Lärm und Hochwasserschäden, angemeldet. Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir den Vorhabensträgern nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind. Die tatsächlichen Auswirkungen sind zudem zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gänzlich absehbar, sondern treten gegebenenfalls erst beim Bau in Erscheinung. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden müssen entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt werden.

2.4.1.9 Beweissicherungen

Zahlreiche Einwender fordern die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für ihre Anwesen vor Beginn der Bauarbeiten, da sie Schäden an ihren Grundstücken durch Setzungen oder Grundwasseraufstau etc. befürchten.

Ein Rechtsanspruch auf derartige Beweissicherungsmaßnahmen im Vorfeld eines Straßenbauvorhabens besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren über die Anträge auf die Aufnahme einzelner Anwesen nicht zu entscheiden.

Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aber auch im Interesse des Vorhabensträgers ist, hat der Vorhabensträger im Anhörungsverfahren zugesagt, im Einzelfall eine Beweissicherung grundsätzlich durchführen zu lassen. Der Umfang der Beweissicherung wird im Zuge der Bauausführungsplanung noch festgelegt.

2.4.1.10 Finanzierung und Kosten der Baumaßnahme

Zum Einwand, der Vorhabensträger verschwende durch die hohen Kosten des Bauvorhabens Steuergelder, wird darauf hingewiesen, dass der Aufnahme in den Ausbauplan, in dem die Verlegung der St 2085 in der Dringlichkeit 1R enthalten ist, eine entsprechende Nutzen/Kosten-Analyse vorausgegangen ist, die eine monetäre gesamtwirtschaftliche Bewertung der Maßnahme enthält. Der Ausbauplan hat zwar keine Gesetzeskraft wie der Bundesverkehrswegeplan, wird aber von der Staatsregierung beschlossen und ist Bestandteil des Gesamtverkehrsplans Bayern.

2.4.2 Einzelne Einwender

2.4.2.1 Einwender Nr. 1000

Der Einwender ist Pächter der Fl. Nr. 2593 der Gemarkung Langenpreising. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme dieser Fläche als naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme (A3). Das Grundstück werde seit 19 Jahren nach den Richtlinien des ökologischen Landbaues bewirtschaftet. Es handle sich dabei um eine zwei- bis dreimähdige Feuchtwiese. Außerdem kritisiert er einen massiven Eingriff durch das Bauvorhaben in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt des regional bedeutsamen Grünzuges der Sempt- und Strogenauen. Ein Verkehrsaufkommen von 4.700 Kfz/ 24 h auf der bestehenden St 2085 rechtfertige einen solchen Eingriff nicht. Die in den Planfeststellungsunterlagen erwähnten geschätzten Verkehrszuwächse von 30 % in den nächsten 15 Jahren seien reine Spekulation und setzten völlig kritiklos auf ein immerwährendes, grenzenloses Wachstum in der Flughafenregion.

Die Einwendung weisen wir zurück. Die Baumaßnahme bringt durch die Verlagerung des Verkehrs von der Gemeindeverbindungsstraße Troll auf die neue Straße erhebliche Vorteile für den Ort und v. a. für die Anlieger an der Gemeindeverbindungsstraße. Auf die Ausführungen unter C.2.2 und C.2.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf die Inanspruchnahme der durch den Einwender gepachteten (Teil-)Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche (A3) zur Schaffung eines Bruthabitats für die Vogelarten der Wiesen- und Ackerflächen (Feldlerche, Kiebitz, Wachtel und Rebhuhn) erforderlich und geeignet ist. Die geplante Staatsstraße quert die Sempt, die Strogen und den Strogenkanal. Diese durch den Bau der Straße hervorgerufenen Beeinträchtigungen der Natur müssen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben durch verschiedene Maßnahmen minimiert bzw. ausgeglichen werden. Auf der Teilfläche der Fl.-Nr. 2593 der Gemarkung Langenpreising, können als bestandsbildende Arten Süßgräser (z. B. Weidelgras), ausdauernde Stauden wie Ampfer, Beinwell, Wiesenkerbel und Storchschnabe, Weißklee (teilweise Bestandsbildner), Flutrasen mit Kriechendem Hahnenfuß und gelegentlich Scharfem Hahnenfuß, Wicken, Löwenzahn und Spitzwegerich erfasst werden. Typische Feuchtwiesenarten wie Mädesüß, Sumpfdotterblume, Herbstzeitlose oder Kohldistel fehlen dagegen. Es handelt sich daher um eine Fettwiese in einer etwas feuchteren Ausbildung, welche hohes Potential für eine ökologische Aufwertung aufweist. Dies zeigt sich auch an dem östlich benachbarten Naturdenkmal Flachmoorrelikt Langenpreising. Mit der geplanten

Ausgleichsmaßnahme wird diese ökologische Aufwertung ermöglicht. Die Untere Naturschutzbehörde hat bei der Auswahl keine Bedenken erhoben. Auf die Ausführungen unter C.2.3.5.3 und C.2.3.5.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. im Entschädigungsverfahren geregelt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.2.4.1 verwiesen.

2.4.2.2 Einwender Nr. 1001

Einer der Einwender ist durch eine dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 50 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von ca. 570 m² aus Fl. Nr. 357 der Gemarkung Pfrombach betroffen. Diese Einwendung, die sich gegen den Zugriff auf die Fläche und gegen längere Feldanfahrten richtet, halten wir für nicht durchgreifend. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden; eine Änderung der Trasse zur Vermeidung von Flächeninanspruchnahme ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995) in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen unter C.2.2 und C.2.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Forderung, dass die bestehende Gemeindeverbindungsstraße nach Troll aufrechterhalten bleiben soll, kann von unserer Seite nicht entsprochen werden, weil die Einmündung der neuen St 2085 in die St 2082 zu nahe an der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße nach Troll in die St 2082 läge und daher mit den Belangen der Verkehrssicherheit nicht vereinbar wäre. Im Übrigen gibt es keinen Anspruch auf unveränderte Aufrechterhaltung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes. Für uns ist auch nicht erkennbar, inwiefern sich für den Einwendungsführer die Wege verlängern würden. Auf die Ausführungen unter C.2.3.3.3, C.2.4.1.3 und C.2.4.1.5, wonach dem Einwand mit der Tektur teilweise Rechnung getragen wurde, wird verwiesen.

2.4.2.3 Einwender Nr. 1002

Der Einwender ist durch eine dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 30 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von ca. 290 m² aus Fl. Nr. 4148 der Gemarkung Langenpreising betroffen. An erster Stelle führt der Einwender eine Gefährdung der Kinder, weil mit der Straße nicht ein Geh- und Radweg gebaut wird, den die Kinder dann als Schulweg benützen könnten. Insoweit wird auf die Zusage des Staatlichen Bauamtes im Erörterungstermin und die Schutzauflage A.6.1 verwiesen;

auflagengemäß ist der hinter dem Anwesen Pottenau Nr. 17 verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg als sichere Verbindung zur RVO-Haltestelle in Form eines Fußweges herzurichten. Der Weg wird mit Grob- und Feinschotter versehen, so dass er ohne weiteres als Fußweg geeignet ist. Weitergehende Forderungen wie nach einem Fahrbahnteiler als Querungsinsel können nicht erfüllt werden, denn sie kommen auf freier Strecke nur bei erheblichem Querungsbedarf und weiterführenden Geh- und Radwegen in Betracht.

Auf die Inanspruchnahme der Grundstücksflächen des Einwendungsführers kann auch unter Würdigung seiner Interessen nicht verzichtet werden; eine Änderung der Trasse zur Vermeidung von Flächeninanspruchnahmen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der Richtlinien, die die Anforderungen an Linienführung einer neuen Straße beschreiben (RAS-L - Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995), in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen unter C.3.2 und C.3.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der Befürchtungen einer Erhöhung der Hochwassergefahr durch das Bauvorhaben wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.3.3.3.1 und C.3.3.6 und die Unterlage 13 verwiesen. Das Wasserwirtschaftsamt München hat keine Einwände gegen die Planung erhoben. Nach der hydraulischen Untersuchung (Unterlage 13) dienen die am westlichen Kreuzungsbauwerk angeordneten Durchlässe DN 600 lediglich der Binnenentwässerung, da durch die Dammlage der Straße in diesem Bereich das Niederschlagswasser auf den westlichen Flächen sonst nicht zur Sempt abfließen kann. Über die Durchlässe soll eine Vorflut zur Sempt hergestellt werden. Diese wird so gestaltet, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Bebauung auf Flurnummer 4149/2, Gemarkung Pfrombach, kommt (Durchlass bis zur Sempt bzw. Graben). Eine Beeinflussung der Hochwassersituation seitens der Gewässer (Sempt bzw. Strogen) ist durch die Maßnahme nicht gegeben.

Der Einwender wendet sich zudem gegen die Entfernung von auf öffentlichen Grund stehenden Bäumen. Diese Baumreihe diene dem Grundstück des Einwenders als Schutz vor anfallendem Wasser. Eine Ersatzpflanzung sei erst nach Jahrzehnten gleich wirksam. Eingriffe in den Baumbestand lassen sich aufgrund der Baumaßnahme nicht vermeiden, jedoch erfolgt eine Rodung nur dort, wo es für die Baumaßnahme unerlässlich ist. Bei der Fl. Nr. 4074 ist zudem ein Schutzzaun für die Bäume während der Bauzeit vorgesehen. Eine Ersatzpflanzung ist auf der künftigen Böschung und am Böschungsfuß entlang des angeschnittenen Sumpfwaldes in Form einer mehrreihigen Strauchbepflanzung vorgesehen.

Die Lärmimmissionen wurden für das Wohngebäude eingehend in einer schalltechnischen Untersuchung des Büros Möhler und Partner vom April 2009 untersucht, die das Bayerische Landesamt für Umwelt für plausibel hält. Danach besteht kein Anspruch auf Lärmschutz in Form von weiteren Lärmschutzmaßnahmen für das Wohngebäude im Außenbereich. Die Lärmberechnung hat in Abhängigkeit von Fassadenseite und Stockwerk des Gebäudes einen Tagwert von 48 bis zu 59 dB(A) und einen Nachtwert von 39 bis zu 50 dB(A) ergeben. Diese Lärmwerte liegen deutlich unter den vorgegebenen Grenzwerten der 16. BImSchV von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.2.4.1 bzw. C.2.3.4.2 und die Unterlagen 11.1 und 11.2 verwiesen.

2.4.2.4 Einwender Nr. 1003

Der Einwender ist durch die Inanspruchnahme von ca. 400 m² und einer vorübergehenden Inanspruchnahme von ca. 550 m² aus Fl. Nr. 328 der Gemarkung Langenpreising betroffen und wendet sich wegen der erhöhten Hochwassergefahr gegen das Vorhaben.

Hinsichtlich dieser Einwendung wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.2.3.3.1 und C.2.3.6 und die Unterlage 13 verwiesen. Das Wasserwirtschaftsamt München hat die der zugrunde liegenden Planung hydraulischen Berechnungen überprüft und keine Einwände gegen die Wahltrasse erhoben. Die planfestgestellte Trasse (Variante 4) wurde gerade auch wegen ihrer Entfernung zum nächsten Oberlieger (also Schachtmühle und Steingrub) gewählt. Es konnte nachgewiesen werden, dass sich der Rückstau beim Bemessungshochwasser ausschließlich auf landwirtschaftliche Flächen beschränkt.

Die Baumaßnahme bringt durch die Verlagerung des Verkehrs von der Gemeindeverbindungsstraße Troll auf die neue Straße erhebliche Vorteile für den Ort und v. a. für die Anlieger an der Gemeindeverbindungsstraße. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie insbesondere für die sichere Gestaltung der Einmündung in die St 2082 erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Flächeninanspruchnahmen, ungünstiger Zerschneidungen oder Umwegen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995) in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen unter C.2.2 und C.2.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.4.2.5 Einwender Nr. 1004

Der Einwender wendet sich gegen das Bauvorhaben und bezweifelt dessen Notwendigkeit. Andere Trassierungen sowie der Ausbau der bestehenden Straße seien nicht geprüft worden.

Die Einwendung weisen wir zurück. Die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben besteht. Wie oben dargestellt wurden insgesamt vier Trassenvarianten verglichen. Die Baumaßnahme bringt durch die Verlagerung des Verkehrs von der Gemeindeverbindungsstraße Troll auf die neue Straße erhebliche Vorteile für den Ort und v. a. für die Anlieger an der Gemeindeverbindungsstraße. Es wurden in diesem Beschluss auch verschiedene Varianten, insbesondere der Ausbau der bestehenden St 2085, untersucht. Der planfestgestellten Lösung wurde der Vorzug gegeben. Auf die Ausführungen unter C.2.2 und C.2.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Eingriff in Natur und Landschaft kann entsprechend den gesetzlichen Anforderungen ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Insbesondere die Ausgleichsfläche A3 auf der Fl. Nr. 2593 (Teilfläche), Gemarkung Langenpreising, dient der Schaffung eines Lebensraumes für Wiesenbrüter. Auf die Ausführungen unter C.2.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der Befürchtungen vor der durch das Bauvorhaben steigenden Hochwassergefahr wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.2.3.3.1 und C.2.3.6 und die Unterlage 13 verwiesen. Das Wasserwirtschaftsamt München wurde von uns als zuständige Fachbehörde, zum Teil auch in der Funktion als amtlicher Sachverständiger, umfassend beteiligt und hat keine Einwände gegen die Planung erhoben.

Zum Einwand der erheblichen Lärmzunahme in Langenpreising wegen der Dammlage wird darauf verwiesen, dass bei den der Straße nächstliegenden Wohngebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV weit unterschritten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nicht notwendig. Für die Anlieger an der bisherigen Staatsstraße wird sich die Lärmbelastung erheblich reduzieren. Auf die Ausführungen zu C.2.3.4.1 dieses Beschlusses und die Unterlagen 11.1 und 11.2 wird verwiesen.

2.4.2.6 Einwender Nr. 1005

Der Einwender wendet sich gegen durch das Bauvorhaben verursachte Lärmimmissionen und eine Verschattung und Wertminderung seines Grundstücks Fl. Nr. 4045, Gemarkung Langenpreising. Die Trasse der St 2085 neu führe südlich auf ca. 4,0 Meter über dem Gelände an dem Grundstück vorbei. Durch eine

zusätzlich zu erwartende Bepflanzung von ca. 5,0 m entstehe eine ca. 9,0 m hohe Wand vor dem zu Freizeit Zwecken genutzten Grundstück. Der Einwender fordert für die Beeinträchtigungen Schadensersatz.

Hierzu ist auszuführen, dass dem Einwender kein Anspruch auf Entschädigung zuzuerkennen ist. Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch kommt allein Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG Betracht. Nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn (weitere) Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können, sei es, weil sich technisch-reale Maßnahmen als unzureichend oder angesichts der Höhe ihrer Kosten als unverhältnismäßig erweisen, sei es, weil sich die Beeinträchtigungen - wie im Fall einer Verschattung - durch geeignete Maßnahmen überhaupt nicht verhindern lassen. Der Anspruch auf angemessene Entschädigung ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG kein Raum. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG setzt voraus, dass Vorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Die Beeinträchtigungen müssen, unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt des Art. 2 Abs. 2 GG oder des Art. 14 GG berührt ist, die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Die geplante Straße verläuft südlich des Grundstückes Fl. Nr. 4045, Gemarkung Pfrombach, und wird in einer Höhe von ca. 3,0 m über Geländeoberkante geführt. Die geplante Bepflanzung an der Straßenböschung wird die Straße um ca. 3,0 m überragen und soll überfliegende Fledermäuse von einer Kollision mit den Kraftfahrzeugen abhalten. Sie ist damit aus Gründen des Artenschutzes erforderlich. Der Schattenwurf der straßennächsten Bepflanzungsreihe fällt bei einem geplanten Böschungsverhältnis von 1:1,5 auf die Böschung selbst. Die unterste Reihe der Bepflanzung beinhaltet auch Bäume, deren Schatten aber nicht weiter als bis zu der bestehenden Hecke an der südlichen Grundstücksgrenze fallen kann, so dass das angesprochene Grundstück eben gerade nicht weiter verschattet wird.

Die Lärmimmissionen wurden überprüft. Da die Fläche im Flächennutzungsplan aber als landwirtschaftliche Nutzfläche und nicht als Wohngrundstück dargestellt ist, besteht kein Anspruch auf Lärmschutz. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.2.3.4.1 verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 zur Planfeststellung enthalten.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.2.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.2.7 Einwender Nr. 1006

Für das Vorhaben sollen Teilflächen aus den Grundstücken des Einwenders Fl.Nr. 2356 von 20 m² dauerhaft und 180 m² vorübergehend, aus Fl.Nr. 4044 80 m² vorübergehend sowie aus Fl.Nr. 4051 von 50 m² dauerhaft und 1720 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Zur Notwendigkeit verweisen wir auf die Ausführungen unter C.2.4.2.5.

Gegen die Planung wurde eingewandt, dass die Zufahrt zu dem Grundstück Fl. Nr. 4044, Gemarkung Langenpreising, zur Bewirtschaftung (Kiesabbau, Mäh- und Pflegearbeiten) über den bisherigen Feldweg nicht mehr oder nur noch über große unzumutbare Umwege möglich wäre. Hierzu weisen wir darauf hin, dass das Grundstück weiterhin über eine Zufahrt verfügt; vom Grundstück kann über den öffentlichen Feld- und Waldweg (Fl.Nr. 4046) über die Rampe, die mit der Tektur nunmehr auf Fl.Nr. 4039 zu liegen kommt, auf die St 2085 aufgefahren werden. Die in der Natur bestehende tatsächliche Anbindung des Anliegerweges Fl.Nr. 4057 der Gemarkung Langenpreising an den ÖFW über das staatliche Grundstück Fl. Nr. 4047 war – soweit ersichtlich - in keiner Weise rechtlich gesichert. Ein Anspruch auf Fortbestand dieser für den Einwendungsführer günstigen Wegeverbindung besteht nicht.

Zum Einwand, die Straße werde künftig ca. 4 m über dem Gelände des Grundstücks liegen, ist richtigzustellen, dass die Straße an der Fl.-Nr. 4044 Gemarkung Langenpreising, in einer Höhe von ca. 3,0 m über Geländeoberkante vorbeigeführt wird. Eine relevante Verschattung ist bei dieser Sachlage nicht festzustellen. Zudem stellt der Flächennutzungsplan der Gemeinde Langenpreising den Bereich des Grundstücks als landwirtschaftliche Nutzfläche dar, die tatsächliche Freizeitnutzung ist rechtlich nicht gewährleistet. Aus diesem Grund konnte die Überprüfung der Lärmimmissionen zu keinem Anspruch auf Lärmschutz führen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C.2.3.4.1 verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 zur Planfeststellung enthalten.

Auch ein etwaiger Kiesabbau ist derzeit nicht von einer Genehmigung gedeckt und dürfte auch künftig wegen der Lage im regionalen Grünzug auf der Grundlage des Regionalplans schwerlich genehmigungsfähig sein. Es handelt sich insoweit also nur um Chance der Verwertung, die nach der Rechtsordnung keinen Schutz genießt.

Fragen einer Entschädigung sind im Übrigen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. im Entschädigungsverfahren geregelt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.2.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.2.8 Einwender Nr. 1035

Der Einwender wendet sich gegen den dauerhaften Entzug von ca. 920 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 376 sowie gegen den Entzug von ca. 40 m² und die vorübergehende Beanspruchung von ca. 220 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 359/3, jeweils Gemarkung Pfrombach.

Die Einwendungen weisen wir zurück, denn auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden; die Flächen werden weitgehend für die Ausgleichsmaßnahme A 2 benötigt wird, die aus sachlichen Gründen in unmittelbaren Nähe der Beeinträchtigung vorgesehen ist. Zum anderen ist Flächeninanspruchnahme für den Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße nach Troll erforderlich. Auch insoweit ist zur Vermeidung der Flächeninanspruchnahmen u.a. wegen Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien RAS-L (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Linienführung Ausgabe 1995) eine andere Trassierung in diesem Bereich nicht möglich. Die Baumaßnahme bringt durch die Verlagerung des Verkehrs von der Gemeindeverbindungsstraße Troll auf die neue Straße erhebliche Vorteile für den Ort und v. a. für die Anlieger an der Gemeindeverbindungsstraße, so dass der Zugriff auf Grundeigentum des Einwenders gerechtfertigt ist.

Der Forderung, die St 2085 aus Lärmschutzgründen deutlich von Troll in Richtung Langenpreising abzurücken, können wir unter anderem aus den unter C.2.3.2, C.2.3.4.1 und C.2.3.6.2 dieses Beschlusses aufgeführten Gründen nicht nachkommen. Die Belange des Hochwasser- und Überschwemmungsschutzes sind bei diesem Vorhaben im Hinblick auf das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet bei der Trassenwahl mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Nach den hydraulischen Wasserspiegellagenberechnungen ist entgegen dem Vorbringen des Einwenders im Bereich der Wohnbebauung tendenziell mit niedrigeren, zumindest aber unveränderten Wasserspiegeln zu rechnen.

Es besteht im Übrigen auch kein Zusammenhang mit dem Verlauf der Landkreisgrenze, die ersichtlich keinen Einfluss auf die Planung hatte.

Da die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) nach der 16. BImSchV im Bereich von Troll nicht nur eingehalten, sondern deutlich unterschritten werden, scheidet weitere Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwälle) für den Ortsbereich von Troll aus. Auf die Ausführungen zu C.2.3.4.1 dieses Beschlusses und die Unterlagen 11.1 und 11.2 wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. im Entschädigungsverfahren geregelt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.2.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. beurteilt.

2.4.2.9 Sammellisteneinwender

Von einem der Einwender der Sammelliste sollen aus den Fl.Nrn.333, 333/2 sowie 344, jeweils Gemarkung Langenpreising, sollen Ackerflächen von insgesamt 280 m² dauerhaft sowie 720 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Diese Flächen sind für Bau einer verkehrssicheren T-Einmündung der St 2085 in die St 2082 erforderlich. Hinsichtlich der Kritikpunkte der Sammelliste zum Teilrückbau der alten GVS nach Troll, zum Lärmschutz sowie zum Hochwasserschutz wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen, in denen zu den einzelnen Problemkreisen Stellung genommen wurde.

2.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption der Verlegung der St 2085 nördlich Langenpreising ungünstiger beurteilt.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen daher die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) wäre nicht vertretbar.

2.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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

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 Satz 1 Nr.1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hinweis:

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

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

München, 11.02.2011

Schreiber

Oberregierungsrat