

Aktenzeichen: 32-4354.3-St 2069-004



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**St 2069
Starnberg - Alling
Neubau der Westumfahrung Starnberg in kommunaler Sonderbaulast
der Stadt Starnberg
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+510**

München 15.01.2013

Inhaltsverzeichnis

A Tenor	7
1. Feststellung des Plans	7
2. Festgestellte Planunterlagen	7
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	8
3.1 Unterrichtungspflichten	8
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	10
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	10
3.4 Verkehrslärmschutz	11
3.5 Landwirtschaft	11
3.6 Sonstige Nebenbestimmungen	12
3.6.1 Eisenbahnen des Bundes	12
3.6.2 Belange der E.ON Netz GmbH	13
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	13
4.1 Gegenstand / Zweck	13
4.2 Plan	13
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	13
4.3.1 Technische Gestaltung	13
4.3.2 Betrieb und Unterhaltung	14
4.3.3 Anzeigepflichten	14
5. Straßenrechtliche Verfügungen	14
6. Entscheidungen über Einwendungen	15
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	15
6.2 Zurückweisungen	15
7. Kostenentscheidung	15
B Sachverhalt	16
1. Beschreibung des Vorhabens	16
2. Vorgängige Planungsstufen	16
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	17
C Entscheidungsgründe	21
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	21
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	21
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	21
2. FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 8033-372 Standortübungsplatz Maising“	22
2.1 Prüfungsmaßstab	22
2.2 Beschreibung des Gebiets, Erhaltungsziele, Lebensräume, Arten	23
2.3 Auswirkung des Vorhabens auf das FFH-Gebiet	24
2.3.1 Wirkfaktoren	24

2.3.2	Beeinträchtigung von Lebensräumen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-RL – Beurteilung der Erheblichkeit	25
2.3.2.1	Erheblichkeit der vorhabensbedingten Stickstoffeinträge auf die Lebensraumtypen 9130, 9150, 9180* und 91E0*.	25
2.3.2.2	Kollisionen von lebensraumtypischen Vogel- und Fledermausarten	26
2.3.2.3	Lärmauswirkungen auf lebensraumtypische Vogel- und Fledermausarten	28
2.3.2.4	Einwendungen	30
2.3.3	Ergebnis	34
3.	Materiell-rechtliche Würdigung	35
3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	35
3.2	Planrechtfertigung	35
3.2.1	Planungsziele	35
3.2.2	Derzeitige Verkehrsverhältnisse	36
3.2.3	Künftige Verkehrsverhältnisse	36
3.2.4	Einwendungen zur Planrechtfertigung	37
3.2.4.1	Entlastungswirkung	37
3.2.4.2	Anziehen von Verkehr	38
3.2.4.3	Verschwendung von Steuergeldern, Konzentration auf den Tunnel Starnberg	39
3.2.4.4	Verkehrspolitik, Energievorräte	40
3.2.5	Einwendungen zur Verkehrswirksamkeit und zu den Grundsätzen der Abschnittsbildung	40
3.2.5.1	Notwendigkeit weiterer Maßnahmen zur Verkehrswirksamkeit	40
3.2.5.2	Unterbliebene Einbeziehung des Teilstücks der STA 3 zwischen Bauende der Westumfahrung und der Waldkreuzung in die Planung.	42
3.2.6	Einwendungen zur Zulässigkeit der kommunalen Sonderbaulast	44
3.2.7	Einwendungen zu den Verkehrsprognosen	45
3.2.7.1	Berücksichtigung der Umfahrung von Ober- und Unterbrunn	45
3.2.7.2	Entlastung der Hanfelder Straße	45
3.2.7.3	Auswirkungen des Entlastungstunnels im Zuge der B 2	46
3.2.7.4	Auswirkungen der geplanten sog. Nordosttangente	47
3.2.7.5	Prognosezeitraum	48
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	49
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	49
3.3.1.1	Landesplanerische Beurteilung vom 24.02.1984	49
3.3.1.2	Einwendungen	51
3.3.1.3	Stellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde	52
3.3.2	Planungsvarianten	53
3.3.2.1	Beschreibung der Varianten	53
3.3.2.1.1	Trassenkorridor / Wahllinie 1	53
3.3.2.1.2	Trassenkorridor / Wahllinie 2	54
3.3.2.1.3	Trassenkorridor / Wahllinie 3	54
3.3.2.1.4	Variante „Luther“	55
3.3.2.2	Vergleich der Varianten	55
3.3.2.2.1	Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs	55
3.3.2.2.2	Flächenbedarf, Natur- und Landschaftsschutz	56
3.3.2.2.3	Land- und Forstwirtschaft	57
3.3.2.2.4	Erholung	57
3.3.2.2.5	Immissionsschutz	57
3.3.2.2.6	Trinkwasserschutz	58
3.3.2.2.7	Wirtschaftlichkeit	58
3.3.2.2.8	Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes	58
3.3.2.3	Trassenoptimierung	60
3.3.2.4	Einwendungen zur Trassenwahl	61
3.3.2.4.1	Nullvariante	61
3.3.2.4.2	Schutzgut Mensch	62
3.3.2.4.3	Schutzgut Boden	62
3.3.2.4.4	Schutzgut Wasser	63
3.3.2.4.5	Flächenangaben im Variantenvergleich	63

3.3.2.4.6	Nachteile der Wahllinie 3 (Planfeststellungstrasse)	64
3.3.2.4.7	Wirtschaftlichkeit	65
3.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)	66
3.3.3.1	Linienführung	66
3.3.3.2	Querschnitt	67
3.3.3.3	Einwendungen	67
3.3.3.3.1	Gewählter Querschnitt	67
3.3.3.3.2	Anschluss an die bestehende STA 3	68
3.3.3.3.3	Zerschneidung von land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen	69
3.3.3.3.4	Zwangspunkte	69
3.3.4	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	70
3.3.4.1	Ortsanschluss Hadorf	70
3.3.4.2	Anschluss St 2070	71
3.3.4.3	Änderungen im Wegenetz	71
3.3.4.4	Einwendungen zu den Änderungen im Wegenetz	72
3.3.5	Immissionsschutz / Bodenschutz	72
3.3.5.1	Verkehrslärmschutz	73
3.3.5.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.	73
3.3.5.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	74
3.3.5.1.3	Verkehrslärberechnung	75
3.3.5.1.4	Ergebnis	76
3.3.5.1.5	Einwendungen zum Lärmschutz	77
3.3.5.2	Schadstoffbelastung	79
3.3.5.3	Bodenschutz	80
3.3.5.3.1	Versiegelung	80
3.3.5.3.2	Belastung des Bodens mit Schadstoffen	81
3.3.6	Naturschutz- und Landschaftspflege	81
3.3.6.1	Öffentlicher Belang	81
3.3.6.2	Schutzgebiete / geschützte Flächen	82
3.3.6.3	Artenschutz	83
3.3.6.3.1	Verbotstatbestände	83
3.3.6.3.2	Prüfmethodik	85
3.3.6.3.3	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für besonders geschützte Arten	86
3.3.6.3.4	Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität - CEF-Maßnahmen	89
3.3.6.3.5	Ergebnis	90
3.3.6.3.6	Einwendungen zum Artenschutz	90
3.3.6.3.6.1	Erfassung europarechtlich geschützter Arten	90
3.3.6.4	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	92
3.3.6.4.1	Eingriffsregelung	92
3.3.6.4.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	93
3.3.6.4.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	93
3.3.6.4.4	Einwendungen zum Thema Natur und Landschaft sowie zum Kompensationskonzept	99
3.3.6.4.4.1	Untersuchungsraum	99
3.3.6.4.4.2	Erhebung von Arten der Roten Liste	99
3.3.6.4.4.3	Anhörung des Bayerischen Geologischen Landesamtes	101
3.3.6.4.4.4	Kompensation der Eingriffe	102
3.3.6.4.4.5	Beeinträchtigung des Landschaftsbilds	103
3.3.6.4.4.6	Berücksichtigung bestehender Beeinträchtigungen	104
3.3.6.4.4.7	Grünbrücke an der Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Hadorf – Söcking	104
3.3.6.4.4.8	Beeinträchtigung eines Lebensraums der Feldgrille (<i>Gryllus campestris</i>)	105
3.3.7	Gewässerschutz	105
3.3.7.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	105
3.3.7.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	105
3.3.7.3	Einwendungen zur Lage der Trasse im Wasserschutzgebiet	106
3.3.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	109
3.3.9	Forstliche Belange	110
3.3.10	Sonstige öffentliche Belange	111

3.3.10.1	Träger von Versorgungsleitungen	111
3.3.10.2	Naherholung	111
3.4	Private Einwendungen	112
3.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	112
3.4.1.1	Flächenverlust	112
3.4.1.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen	114
3.4.1.2.1	Übernahme von Restflächen	114
3.4.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung	115
3.4.1.2.3	Umwege	115
3.4.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung	116
3.4.1.2.5	Schutz vor Vernässung	117
3.4.1.2.6	Belange der Jagd/Wildschutzzäune	118
3.4.1.2.7	Vertretungskosten	118
3.4.2	Einzelne Einwender	119
3.4.2.1	Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner	119
3.4.2.1.1	Einwender 2203	119
3.4.2.1.2	Einwender 2205	120
3.4.2.1.3	Einwenderin 2206	121
3.4.2.1.4	Einwender 2207	122
3.4.2.1.5	Einwender 2210	123
3.4.2.1.6	Einwender 2214	123
3.4.2.1.7	Einwender 2215	124
3.4.2.2	Mandanten der Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnerts	124
3.4.2.2.1	Einwenderin 2301	124
3.4.2.2.2	Einwenderin 2302	125
3.4.2.2.3	Einwender 2303	131
3.4.2.2.4	Einwenderin 2305	132
3.4.2.2.5	Einwender 2306	133
3.4.2.2.6	Einwender 2307 und 2308	136
3.4.2.2.7	Einwenderin 2309	138
3.4.2.2.8	Einwender 2310	142
3.4.2.2.9	Einwender 2311	144
3.4.2.2.10	Einwender 2312	146
3.4.2.3	Nicht anwaltlich vertretene Einwender	149
3.4.2.3.1	Einwender 1018 , 1021 und 1101	149
3.4.2.3.2	Einwender 1100	149
3.4.2.3.3	Einwender 1102	150
3.5	Gesamtergebnis	150
3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	151
4.	Kostenentscheidung	151

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

ABSP	Arten und Biotopschutzprogramm
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RAS-Q 96	Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil Querschnitte
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.3-St 2069-004

**Vollzug des BayStrWG;
St 2069
Starnberg - Alling
Neubau der Westumfahrung Starnberg in kommunaler Sonderbaulast der Stadt Starnberg
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+510**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Westumfahrung Starnberg als Staatsstraße 2069 in kommunaler Sonderbaulast der Stadt Starnberg mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht mit Anlagen 1 - 9	-
2	Blatt 1 Übersichtskarte Blatt 2 Umstufungsplan	1 : 25.000 1 : 25.000
3	Übersichtslageplan (Luftbild)	1 : 5000
4	Übersichtshöhenplan	1 : 5000/500
5	Blatt 1-2 Straßenquerschnitte Blatt 3 Querprofil mit Amphibiendurchlass Blatt 4 Regelquerschnitt Grünbrücke	1 : 50 1 : 50 1:100
6.1	Lagepläne zum Bauwerksverzeichnis Blatt 1 - 5	1 : 1000
6.2	Bauwerksverzeichnis	

7	Blatt 1-3 Höhenpläne (Neubaustrecke)	1 : 2000/200
	Blatt 4 Höhenplan St 2070	1 : 2000/200
	Blatt 5 Höhenplan verlegter Feld- und Waldweg	1 : 1000/100
	Blatt 6 Höhenplan verlegter Feld- und Waldweg	1 : 1000/100
	Blatt 7 Höhenplan verlegter Geh- und Radweg	1 : 1000/100
8.0	Textteil zum landschaftspfl. Begleitplan (LBP)	
8.1	Landschaftspfl. Bestands- und Konfliktpläne	1 : 1000
8.2	Lagepläne der landschaftspfl. Maßnahmen	1 : 1000
8.3	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	
8.4	Behandlung walddrechtlicher Sachverhalte	
8.6	FFH-Verträglichkeitsstudie	
9.1	Grunderwerbspläne	1 : 1000
9.2	Grunderwerbsverzeichnis Bl. 1 - 13	

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Weilheim im Auftrag der Stadt Starnberg aufgestellt und tragen das Datum vom 12.11.2009. Die Unterlagen zur durchgeführten FFH-Vorprüfung sind den Planunterlagen als Unterlage 8.5 nachrichtlich beigelegt.

Geringfügige Textänderungen der 1. Tektur vom 01.08.2011 sind mit Roteintrag auf den vorhandenen Seiten gekennzeichnet. Wesentliche Planänderungen sind mit einem neuen Plan erfolgt, wobei der Plankopf des überholten Plans rot durchgestrichen wurde. Der neue Plan ist nachgeheftet mit dem Zusatz „1. Tektur vom 01.08.2011 zur Planfeststellung vom 12.11.2009“. Geringere Planänderungen wurden auf Tekturklappen vorgenommen.

Die Änderungen der 2. Tektur vom 10.09.2012 sind mit Blaeintrag vorgenommen. Änderungen bei Roteintragungen aus der 1. Tektur sind rot durchgestrichen. Aufgrund neuer Seitenumbrüche ergeben sich Seiten mit der Nummerierung X. 1. Änderungen in bereits vorhandenen Plänen sind auf Tekturklappen vorgenommen, lediglich die neue Kompensationsfläche E16 ist auf einem neuen Plan dargestellt (Unterlage 8.2, Blatt 7).

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

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

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

3.1.2 Der Kabel Bayern GmbH & Co. KG, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

3.1.3 Der E.ON Netz GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die E.ON Netz GmbH zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten. Eine Annäherung auf weniger als 5,0 m (bei 380 kV Leitung) bzw. 3,0 m (bei der 110 kV Leitung) an die Leiterseile ist mit Lebensgefahr verbunden. Anker- und Zugseile von Zugmaschinen sind so zu sichern, dass sie auch bei Bruch nicht in die Hochspannungsleitungen schnellen können.

3.1.4 Der DB Energie GmbH, Bahnstromleitungen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen 110 kV-Bahnstromleitung Nr. 401, Kochel – Pasing im Bereich der Masten 286 bis 288 mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.5 Der Erdgas Südbayern GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.6 Dem Wasserwerk Starnberg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.7 Dem Abwasserverband Starnberger See, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

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

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

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.2.1 Im Bereich der Erweiterung des Wasserschutzgebietes Mamhofen der Stadt Starnberg sind die Richtlinien für technische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) in der jeweils aktuellen Ausgabe einzuhalten.

3.2.2 Die Mächtigkeit des bewachsenen Oberbodens auf den Banketten und Böschungen, auf denen eine Versickerung stattfindet, sowie in den Mulden zum Versickern des Niederschlagswassers muss innerhalb der Erweiterungszone des Wasserschutzgebiets mindestens 20 cm betragen.

3.2.3 Die Betankung von Baustellenfahrzeugen ist nur außerhalb des Wasserschutzgebiets zulässig.

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

3.2.5 Die Auflagen der Wasserschutzgebietsverordnung sind den bauausführenden Firmen bekanntzumachen und stets zu beachten.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.3.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.

3.3.2 Die Rodung von Gehölzen und Waldbeständen darf zum Schutz von Lebensstätten nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar erfolgen.

3.3.3 Zur Vermeidung der Tötung von Individuen streng geschützter Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und europäischer Vogelarten, die Baumhöhlen bewohnen (v.a. Fledermäuse) muss im Zuge der Rodungsarbeiten eine qualifizierte Nachsuche erfolgen und eine Fachkraft die Rodungsarbeiten begleiten, kritische Höhlen untersuchen, die Tiere ggf. bergen und artgerecht versorgen. Diese Kontrolle ist von Gutachtern durchzuführen, die technisch in der Lage sind, die Baumhöhlen zu erreichen (Klettertechnik etc.) und in Bezug auf Fledermäuse die notwendigen fundierten Artenkenntnisse besitzen.

- 3.3.4 Festgestellte Baumhöhlen sind rechtzeitig vor der Fällung mit einem geeigneten Verschluss zu versehen, der den Anflug der Tiere unterbindet und die Flucht etwaiger übersehener Tiere aus der Baumhöhle ermöglicht.
- 3.3.5 Vor Beginn der Baumaßnahmen sind für 10 % der zu fällenden Bäume mit hohem Quartierpotential für Zwerg- und Bartfledermäuse Fledermauskästen anzubringen.
- 3.3.6 Die in der Planunterlage 8.2 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.
- 3.3.6.1 Sämtliche Amphibienleiteinrichtungen und –durchlässe sind jährlich im Februar vor Beginn der Amphibienwanderung vom Vorhabensträger auf bauliche Schäden und Funktionsbeeinträchtigungen (behindernde Ablagerungen) zu überprüfen und ggf. wieder funktionsfähig zu machen.
- 3.3.7 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.8 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.3.9 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen.

3.4 Verkehrslärmschutz

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

3.5 Landwirtschaft

- 3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.5.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

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

3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

3.6.1 Eisenbahnen des Bundes

3.6.1.1 Der Bestand und Betrieb der 110 kV-Bahnstromleitung Nr. 401 Kochel – Pasing dürfen zur Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung weder während der Bauphase noch nach Fertigstellung des Vorhabens durch die St 2069 beeinträchtigt werden.

3.6.1.2 Änderungen am Geländeniveau (z.B. durch Aufschüttungen oder Lagerung von Materialien) dürfen im Schutzstreifen (2 x 30 m bezogen auf die Leitungsachse) nicht durchgeführt werden.

3.6.1.3 Leicht brennbare Stoffe dürfen im Schutzstreifen nicht ohne feuerhemmende Bedachung gelagert werden.

3.6.1.4 Da an den Masten 286 und 287 keine aus Sicherheitsgründen erforderliche Doppelisolation der Hochspannungsleitung vorhanden ist, ist deren Einbau vom Vorhabensträger bei einer von der DB Energie zugelassenen Leitungsbaufirma in Abstimmung mit der DB Energie zu beauftragen. Mit der Baumaßnahme im Schutzstreifen des Mastfeldes darf erst nach dem Kettenwechsel begonnen werden.

3.6.1.5 Zur Vermeidung von Unfällen bei Arbeiten in der Nähe von Bahnstromleitungen sind die Sicherheitsvorschriften gem. aktueller DIN VDE 0105 einzuhalten. Es ist sicherzustellen, dass ein Sicherheitsabstand von Personen und Gerätschaften von mehr als 3 m zu den Seilen der Bahnstromleitung immer gewährleistet ist.

3.6.1.6 Eine Bepflanzung mit Bäumen oder Sträuchern im Schutzstreifen darf eine Endwuchshöhe von 3,5 m in der Regel nicht überschreiten.

3.6.1.7 Die endgültigen Baupläne sind der DB Energie vor Erstellung des Bauwerks zur Prüfung und Zustimmung im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten vorzulegen. Dabei ist die Leitungstrasse mit Trassenachse und Schutzstreifen sowie Maststandorten in den Planunterlagen vollständig darzustellen.

3.6.2 Belange der E.ON Netz GmbH

3.6.2.1 Der Vorhabensträger hat vor der Bauausführung eine Kreuzungsvereinbarung aufgrund der Kreuzung der 380 kV-Leitung Habach – Oberbrunn, Ltg. Nr. B129 Mast Nr. 93 – 95 und der 110 kV-Leitung Murnau – Karlsfeld/West, Ltg. Nr. B81, Mast Nr. 164 – 166 abzuschließen und Kreuzungshefte incl. des numerischen Abstandsnachweises zu erstellen.

3.6.2.2 Bei den Masten Nr. 165 und 166 der 110 kV-Leitung Murnau – Karlsfeld/West, Ltg. Nr. B81 darf bei Abgrabungen grundsätzlich ein Mindestabstand von 5,0 m zur Fundamentaußenkante nicht unterschritten werden. Im Falle einer Unterschreitung dieses Mindestabstands sind die Maßnahmen vorher mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen.

3.6.2.3 Um den Anprall eines von der Fahrbahn abkommenden Fahrzeugs an den Mast Nr. 166 zu verhindern, ist dort eine passive Schutzmaßnahme (Leitplanke) vorzusehen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 **Gegenstand / Zweck**

Dem Vorhabensträger wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des über Mulden gesammelten Straßenoberflächenwassers von der St 2069 Westumfahrung Starnberg und des Geländewassers in das Grundwasser erteilt.

4.2 **Plan**

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

4.3 **Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

4.3.1 Technische Gestaltung

Bei der Detailplanung der Entwässerungseinrichtungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten, insbesondere ATV-DVWK Arbeitsblatt A 138 und Merkblatt M 153. Um dem Schutzbedürfnis der Wasserversorgung Rechnung zu tragen sind bei den Bewertungspunkten im Merkblatt M 153, Tabelle 1b, Typ G 26, 5 Punkte im erweiterten Wasserschutzgebiet anzusetzen. Außerhalb des Schutzgebietes sind gemäß Tabelle 1a, der Typ G 12, lediglich 10 Punkte maßgebend.

4.3.2 Betrieb und Unterhaltung

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

4.3.3 Anzeigepflichten

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

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

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

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

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

6.1.1 Die Einwenderin 2302 hat für das trassennächste Gebäude auf dem Hofgut Mamhofen (Hausnummer 3) grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

6.1.2 Zur Erschließung der Restfläche aus Fl.Nr. 570 der Gemarkung Söcking der Einwender 2203 hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit den Grundeigentümern eine Zufahrt am östlichen Rand der Restfläche vom neuen öffentlichen Feld- und Waldweg BWV-Nr. 1.21 aus schaffen.

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

Die Stadt Starnberg trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

Die Auslagen werden in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Staatsstraße 2069 stellt gegenwärtig eine Verbindung zwischen der BAB A 96 und der Bundesstraße 2 beim Tutzinger-Hofplatz in Starnberg dar. Weil sie nicht an den Tunnel Starnberg im Zuge der B 2 unmittelbar angeschlossen werden kann, belastet der darauf liegende Nord-Süd-Verkehr weiterhin den Innenstadtbereich. Durch eine weitere Radiale, die ebenfalls nicht an den Tunnel Starnberg angeschlossen werden kann, wird der Innenstadtbereich von der St 2070 über Söcking mit Durchgangsverkehr belastet.

Die Westtangente Starnberg soll als neue Staatsstraße 2069 Verkehr auf den Staatsstraßen St 2069 und St 2070, der nicht ins Zentrum von Starnberg orientiert ist, westlich an der Stadt vorbeiführen und das Staatsstraßennetz nach Abstufung der Starnberger Ortsdurchfahrten der o.g. Staatsstraßen wieder schließen.

Zusammen mit weiteren Maßnahmen im Zuge der St 2069 wie dem Umbau der „Maxhofkreuzung“ zwischen St 2563 und B 2, dem Umbau der „Waldkreuzung“ zwischen der heutigen St 2069 und der heutigen STA 3, der Umfahrung von Ober- und Unterbrunn und dem Ausbau südlich Argelsried im Zuge der St 2069 soll so eine durchgängige leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung zwischen der Bundesstraße B 2 im Süden von Starnberg und der BAB A 96 entstehen.

Die Westumfahrung schwenkt nördlich von Hadorf aus der heutigen Kreisstraße STA 3 (künftige Staatsstraße 2069) heraus und umgeht Hadorf im Osten. Sie verläuft dann östlich des Galgenberges bei Perchting Richtung Süden und schließt rd. 1,5 km östlich von Perchting mit einem Kreisverkehr wieder an die St 2070/St 2563 an.

2. Vorgängige Planungsstufen

Auf derselben Trasse beantragte der Landkreis Starnberg, vertreten durch das Staatliche Bauamt Weilheim im Jahr 2006 die Planfeststellung für die Westumfahrung Starnberg als Kreisstraße STA 3. Im Verfahren forderte die Stadt Starnberg die Abstufung der Hanfelder Straße (derzeitige St 2069) zur Gemeindestraße nach Fertigstellung der Westtangente. Da bei einer Klassifizierung der Westtangente als Kreisstraße und einer Abstufung der Hanfelder Straße das Staatsstraßennetz nicht mehr geschlossen gewesen wäre und die von der Stadt gewünschte Abstufung somit schon aus diesem Grund nicht möglich gewesen wäre, nahm der Landkreis Starnberg mit Schreiben vom 12.11.2009 den Antrag auf

Planfeststellung zurück. Das Verfahren für die Westtangente Starnberg als Kreisstraße wurde daraufhin eingestellt und die Einstellung ortsüblich bekannt gemacht.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 24.11.2009 beantragte die Stadt Starnberg, für den Neubau der Westumfahrung Starnberg als Staatsstraße 2069 neu das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 21.01.2010 bis 22.02.2010 bei der Stadt Starnberg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Starnberg oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 09.03.2010 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 Starnberg
- Landratsamt Starnberg
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Amt für ländliche Entwicklung, Oberbayern
- Landesamt für Umwelt
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Vermessungsamt Starnberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg (für Landwirtschaft)
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck (für Forst)
- E.ON Netz GmbH Abteilung NE-ZB-TLS
- E.ON Bayern AG Regionalleitung Oberbayern
- E.ON Bayern AG Abteilung Immobilien
- E.ON Energie AG
- DB Services Immobilien GmbH
- Bayerischer Bauernverband
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.

- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e. V.

sowie den betroffenen Sachgebieten der Regierung von Oberbayern.

Es gingen zahlreiche Einwendungen gegen die Planung ein. Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Aufgrund der Einwendungen und der Stellungnahmen der Träger der öffentlichen Belange hat die Stadt Starnberg den Plan teilweise geändert und die Planänderungen vom 01.08.2011 in die Planunterlagen eingearbeitet. Die wichtigste Änderung der 1. Tektur ist die Einbeziehung einer 79 m langen Grünbrücke im Bereich östlich des Naturdenkmals Galgenberg. Zudem wurde die Lage zahlreicher Ausgleichsflächen aufgrund von Einwendungen verändert, um die Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen zu Kompensationszwecken zu verringern. Die Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 8.3) wurde überarbeitet. Für das FFH-Gebiet DE 8033-372 „Standortübungsplatz Maising“ wurde wegen der prognostizierten Verkehrserhöhung auf der St 2563 Unterlagen zu einer FFH-Verträglichkeitsprüfung eingearbeitet (Unterlage 8.6). Für das Forstgut Mamhofen wurden die Lärmimmissionen untersucht.

Insbesondere wegen der erstmaligen Aufnahme von Unterlagen für eine FFH-Verträglichkeitsprüfung, aber auch wegen der Vielzahl der von den Änderungen neu oder anders Betroffenen haben wir die geänderten Planunterlagen bei der Stadt Starnberg erneut auslegen lassen.

Die geänderten und die überholten ursprünglichen Unterlagen lagen in der Zeit vom 10.10.2011 bis 09.11.2011 bei der Stadt Starnberg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen bei der Stadt Starnberg oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 23.11.2011 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

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

- Stadt Starnberg
- Landratsamt Starnberg
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim

- Landesamt für Umwelt
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg (für Landwirtschaft)
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck (für Forst)
- E.ON Netz GmbH
- E.ON Bayern AG Assetmanagement
- DB Services Immobilien GmbH
- Bayerischer Bauernverband
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e. V.

sowie dem Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom 21.05. bis 23.05.2012 in Starnberg 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.

Insbesondere aufgrund der Ergebnisse des Erörterungstermins hat die Stadt Starnberg den Plan erneut geringfügig geändert und die Änderungen als 2. Tektur vom 10.09.2012 in die Planunterlagen eingearbeitet.

Auf Wunsch eines Grundeigentümers wird der bestehende Privatweg BWV-Nr. 1.16 bei Bau-km 2+870 direkt an die Westumfahrung angeschlossen. Von der Staatsstraße St 2070 wird eine Zufahrt zur Fl.Nr. 563 der Gemarkung Söcking hergestellt. Eine zusätzliche Kompensationsfläche E16 ist aufgrund des gestiegenen Kompensationsbedarfs vorgesehen. Waldrechtlich nicht anrechenbare Teilflächen von Aufforstungen wurden von der Bilanzierung ausgenommen.

Da es sich bei der 2. Tektur um Änderungen mit einem begrenzten Umgriff handelte und die privaten Betroffenen bekannt waren, wurden die Unterlagen nicht erneut öffentlich ausgelegt, sondern mit Schreiben vom 09.11.2012 den Betroffenen zugeschickt. Zudem wurde eine Stellungnahme des Landratsamts Starnberg und des Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg eingeholt. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen der 2. Tektur bei der jeweiligen Gemeinde oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 10.12.2012 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben und verspätete

Einwendungen ausgeschlossen sind. Es gingen nur noch geringfügige Einwendungen ein. Aufgrund der eher geringen Änderungen des Plans durch die 2. Tektur haben wir von einer erneuten Erörterung abgesehen.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

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

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

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

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

2. FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 8033-372
Standortübungsplatz Maising“

2.1 Prüfungsmaßstab

Gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG sind Projekte, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können, unzulässig. Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor der Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (FFH-VP) zu prüfen.

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

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

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

Diesen strengen Prüfungsmaßstab legen wir unserem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Danach kann eine Genehmigung in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP ergibt, dass sich das Projekt nicht nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG dennoch zugelassen werden kann.

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

Die Stadt Starnberg hat im Jahr 2010 zum Planfeststellungsantrag vom 12.11.2009 des gegenständlichen Vorhabens durch das Büro Grünplan GmbH eine Unterlage zur FFH-Vorprüfung erstellen lassen. Diese Vorstudie kam zu dem Ergebnis, dass mögliche erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter, die durch die Erhaltungsziele erfasst sind, nicht vollständig auszuschließen sind (siehe nachrichtliche Unterlage 8.5).

Der Vorhabensträger hat deshalb wiederum durch das Büro Grünplan GmbH die Unterlage 8.6 erstellen lassen, und die Beurteilung der Verträglichkeit des Vorhabens „Neubau der Westumfahrung Starnberg“ mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE 8033-372 „Standortübungsplatz Maising“ untersucht.

2.2 Beschreibung des Gebiets, Erhaltungsziele, Lebensräume, Arten

Das FFH-Gebiet DE 8033-372 „Standortübungsplatz Maising“ liegt südwestlich der Stadt Starnberg, etwa 50 bis 200 m südlich des Ortsteiles Söcking und erstreckt sich bis zum Ort Maising. Im Standarddatenbogen wird es als „Waldreicher Ausschnitt der Endmoränenlandschaft des Starnberger Sees mit tief eingeschnittener Schlucht und oberhalb gelegenen, teilweise waldfreien Verebnungen“ charakterisiert. Es besteht aus zwei Teilflächen mit einer Größe von zusammen 102 ha:

- Teilfläche DE 8033-372.01, mit einer Fläche von ca. 89 ha, umfasst die Schlucht des Maisinger Baches („Maisinger Schlucht“), die nördlich daran angrenzende,

größtenteils bewaldete oder von Magerwiesen bewachsene Moränenlandschaft sowie südlich der Schlucht gelegene Randbereiche des Standortübungsplatzes Maising.

- Teilfläche DE 8033-372.02 umfasst ca. 13 ha und erstreckt sich über bewaldete Moränenrücken mit Toteislöchern.

Bzgl. der genauen Beschreibung des Gebiets, der im Standarddatenbogen aufgeführten Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie und der Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie verweisen wir auf die Unterlage 8.6 (insbesondere Kap. 2.2).

Die gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele (Regierung von Oberbayern, Stand 11/2006) sind unter Kap. 2.3 (S. 38) aufgeführt.

2.3 Auswirkung des Vorhabens auf das FFH-Gebiet

2.3.1 Wirkfaktoren

Die vom Vorhaben auf die im Gebiet geschützten Lebensraumtypen und Arten ausgehenden Wirkfaktoren sind in Unterlage 8.6 Kap. 3.5 (S. 12 ff.) ausführlich dargestellt. Hierauf verweisen wir.

Der Abstand der FFH-Gebietsgrenzen vom Fahrbahnrand der St 2069 sowie der neuen Anschlussäste an die Staatsstraßen 2563 und 2070 beträgt stets mehr als 150 m. Bau- und betriebsbedingte relevante Wirkfaktoren, die unmittelbar von der Neubaustrecke selbst ausgehen, sind daher nicht zu erwarten.

Relevant sind dagegen die Auswirkungen der Verkehrszunahmen auf der bestehenden St 2563, die südlich der Neubaustrecke das FFH-Gebiet zerschneidet. Infolge des Vorhabens und im Zusammenwirken mit den nördlich gelegenen Baumaßnahmen an der St 2069 bis hin zur BAB A96 wird sich der Verkehr auf der St 2563 in diesem Bereich für den Prognose-Horizont 2025 um 4.100 Kfz/Tag erhöhen.

Dem Ergebnis der FFH-Vorprüfung zufolge sind ausschließlich wegen dieser Folgewirkung des Vorhabens mögliche erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter, die durch die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes erfasst sind, nicht vollständig bzw. von vorneherein auszuschließen. Näher zu untersuchen waren daher die

- Schadstoffemissionen, insbesondere die Stickstoffdeposition auf Lebensraumtypen
- Barrierewirkung und betriebsbedingte Individuenverluste
- Immissionen von Schall

2.3.2 Beeinträchtigung von Lebensräumen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-RL – Beurteilung der Erheblichkeit

2.3.2.1 Erheblichkeit der vorhabensbedingten Stickstoffeinträge auf die Lebensraumtypen 9130, 9150, 9180* und 91E0*.

Bzgl. der Empfindlichkeit der gegenständlichen FFH- Lebensraumtypen gegenüber Stickstoffeinträgen (Critical Loads) verweisen wir auf die Unterlage 8.6 Kap. 5.1 (S. 22 ff.).

Für die Lebensraumtypen 9130, 9150 und 9180* wird dabei ein Critical Load von 12,5 kg Stickstoff pro Hektar und Jahr angenommen, für den Lebensraumtyp 91E0* von 25 kg Stickstoff pro Hektar und Jahr. Nach den Daten zur allgemeinen Hintergrundbelastung des Umweltbundesamts, online abrufbar im sog. OSIRIS-Viewer, beträgt die allgemeine Hintergrundbelastung im FFH-Gebiet NR DE 8033-372 „Standortübungsplatz Maising“ bereits 29 kg N ha / a und liegt damit bereits deutlich über dem jeweiligen Critical Load für alle vier Wald-Lebensraumtypen im FFH-Gebiet.

In dieser Situation ist nach dem Vorschlag des Kieler Instituts für Landschaftsökologie (KIfL) zur Vorgehensweise für die Bewertung von Stickstoffeinträgen im Kontext von FFH-Verträglichkeitsstudien vom Februar 2008 davon auszugehen, dass der Lebensraumtyp nicht mehr in optimaler, unbelasteter Ausprägung vorkommt. Würde man in diesen Fällen jeglichen weiteren auch geringfügigen Stickstoffeintrag als erhebliche Beeinträchtigung des entsprechenden Lebensraumtyps ansehen, entstünde ein Konflikt mit der in der FFH-Richtlinie angelegten Einbettung der Natura 2000-Belange im gesamtgesellschaftlichen Kontext (Art. 2, Abs. 3 der FFH-RL: „Die aufgrund dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen tragen den Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur sowie den regionalen und örtlichen Besonderheiten Rechnung“.). Vor diesem Hintergrund hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 14.04.2010 Az. 9 A 5/08 (Rn. 92 f. zitiert nach juris) anerkannt, dass jedenfalls in Fallgestaltungen, in denen die Vorbelastung die Critical Loads (CL) um mehr als das Doppelte übersteigt, eine Irrelevanzschwelle von 3 % des jeweiligen CL-Wertes anzuerkennen ist. Eine so bemessene Schwelle findet ihre Rechtfertigung in dem Bagatellvorbehalt, unter dem jede Unverträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines FFH-Gebiets steht. Als allgemeiner, im gemeinschaftsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz (Art. 5 Abs. 1 Satz 2 EUV) wurzelnder Rechtsgedanke kann dieser Vorbehalt nicht nur bei direkten Flächenverlusten, sondern auch bei mittelbaren Einwirkungen auf einen Lebensraum wie den hier in Rede stehenden Stickstoffdepositionen zum Tragen kommen. Die entsprechende

Kritik der Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert, die bei einer bereits erhöhten Hintergrundbelastung jede weitere vorhabensbedingte Erhöhung als erheblich ansieht, ist aus den oben genannten Erwägungen nicht überzeugend.

Daher ist prüfen nach den o.g. Kriterien, ob die Zusatzbelastung den Wert von 3 % des Critical Load für den Lebensraumtyp überschreitet. Zur Ermittlung der vorhabensbedingten Zusatzbelastung wurde im Juli/August 2011 von der Müller-BBM-GmbH ein Gutachten zur Immissionsabschätzung der Stickstoffeinträge erstellt (Unterlage 8.6 Anhang 1). Es wurde zunächst die gesamte Belastung infolge des Verkehrsaufkommens auf der St 2563 von 11.000 Kfz/24 Std für das Jahr 2025 als Prognose-Planfall berechnet. Dem gegenüber steht die Belastung für den Prognose Nullfall – ohne das Vorhaben – im Jahr 2025. Die vorhabensbedingte Zusatzbelastung ergibt sich aus der Differenz der Werte im Prognose Planfall und Prognose Nullfall. Die Ergebnisse sind in Unterlage 8.6 Kap. 5.1.2.3 (S. 28) dargestellt, danach liegt die Bagatellschwelle von 3 % des Critical Load für die Lebensraumtypen 9130, 9150 und 9180* bei 0,38 kg N ha / a und für den Lebensraumtyp 91E0* bei 0,75 kg N ha / a.

Nach dem Gutachten der Müller-BBM-GmbH zeigt sich, dass die Bereiche mit vorhabensbedingter Zusatzbelastung über 0,38 kg N ha / a, d.h. über der Bagatellschwelle von 3%, sich nicht mit den durch die Erhaltungsziele erfassten Lebensraumtypen LRT 9130, LRT 9150, LRT 9180* oder LRT 91E0* überschneiden. Die über der Bagatellschwelle liegenden Belastungen treten daher alle außerhalb der o.g. Lebensraumtypen auf.

Die genannten Lebensraumtypen werden daher nicht erheblich durch vorhabensbedingte Zusatzbelastung durch Stickstoffdeposition beeinträchtigt.

2.3.2.2 Kollisionen von lebensraumtypischen Vogel- und Fledermausarten

Untersucht wurden kollisionsgefährdete Vogelarten, die als charakteristische Arten jener Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-Richtlinie gelten können. Diese sind als Bestandteil des jeweiligen Lebensraumtyps von den Erhaltungszielen des Schutzgebiets erfasst.

Als charakteristische Arten der entsprechenden Lebensraumtypen (LRT) werden in Unterlage 8.6 Kap. 4.3.2.1 (S. 20) folgende Arten genannt: Grauspecht (charakteristisch für den LRT 9130, LRT 9150, LRT 91E0*), Schwarzspecht (LRT 9130 und LRT 9180), Hohltaube (LRT 9130) Gartenrotschwanz (LRT 9150), Gelbspötter (LRT 91E0*), Grauschnäpper (LRT 9150), Grünspecht (LRT 91E0*), Kleinspecht (LRT 91E0*), Sumpfmehle (LRT 9130, LRT 9150), Trauerschnäpper

(LRT 9130, LRT 9150), Weidenmeise (LRT 91E0*), Dohle (LRT 9180*), Schwanzmeise (LRT 91E0*) und Wespenbussard (LRT 9130, LRT 9150).

Von den charakteristischen Fledermausarten der relevanten Lebensraumtypen gehören folgende zum Potential des FFH-Gebietes 8033-372 „Standortübungsplatz Maising: Großes Mausohr (LRT 9130), Kleinabendsegler (LRT 9150, 91E0), Abendsegler und Wasserfledermaus (LRT 91E0*). Für den Lebensraumtyp 9180* geben LFU & LWF keine charakteristischen Fledermausarten an.

Vögel

Bezüglich des Kollisionsrisikos für Vögel ist es entscheidend, dass die gegenständliche Straße bereits existiert und auch bereits deutlich befahren ist. Dadurch ist eine "Sortierung" der beidseits angrenzenden Vogelbrutvorkommen bereits erfolgt (u.a. "Schneiseneffekt"); zumindest die empfindlicheren Arten haben die Reviergrenzen seit langem auf den Straßenverlauf abgestellt bzw. halten mit ihren Revieren ggf. Abstand zur "Störquelle". Häufige bis sehr häufige Querungen (täglich mehrfach: Wechsel Nahrungsbiotope - Brutplatz/Revierzentrum), die das Kollisionsrisiko für die Individuen sehr deutlich erhöhen, sind daher allgemein nicht anzunehmen.

Für die beiden diversitätsbedeutsamen herauszuhebenden Waldarten Grauspecht und Hohltaube wurde als eine Grundlage der vorliegenden Studie im August und September 2010 eine Habitatsignungsanalyse der Schutzgebietsfläche durchgeführt. Die Resultate können hilfsweise auch allgemein als Maßstab der Flächeneignung für die schutzzweckrelevanten Waldvogelarten des Gebiets herangezogen werden. Danach ist festzustellen, dass hoch zu bewertende Lebensräume ganz überwiegend mindestens 500 m von der Straßenstrasse entfernt liegen und damit gegenüber einer "Auszehung" durch Verkehrsverluste gut geschützt sind. Im Nahbereich von 100 m, für dessen Bestände noch am ehesten mit häufigeren Bewegungen bis in den Gefahrenbereich hinein zu rechnen ist, befinden sich nur Flächen geringer und mittlerer Wertigkeit für die Arten. An den bedeutenden Lebensraumtrassen mit zu erwartenden häufigen Raumwechseln überfliegender Tiere wird sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (hohe Überbrückung der Maisinger Schlucht, Trassenlage im Einschnitt im nördlich daran angrenzenden Trassenabschnitt) keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ergeben.

Insgesamt ist daher nicht vorstellbar, dass die prognostizierte projektbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens von etwa einem Drittel gegenüber dem Nullfall zu einer nennenswerten Erhöhung des Kollisionsrisikos für schutzzweckrelevante

Waldvogelarten führen wird, insbesondere aber zu keiner, durch die deren Erhaltungszustand im Schutzgebiet merklich beeinflusst würde.

Fledermäuse

Auch bei den Fledermäusen kann davon ausgegangen werden, dass die lokalen Bestände ihre Flugrouten im Straßennahbereich an das seit langem bestehende Bauwerk angepasst haben. Damit ist die Wahrscheinlichkeit, dass es durch die projektbedingte Verkehrserhöhung zu besonderen bzw. substanzial erhöhten Verkehrsverlusten kommt, von vorneherein eher gering. Vorsorglich erfolgte jedoch am 11.01.2011 eine Geländebegehung, bei der die Verhältnisse vor Ort in Augenschein genommen wurden.

Im untersuchten Abschnitt, in dem die gegenständliche Straße das FFH-Gebiet durchfährt, konnten keine Situationen ausgemacht werden, die für querende Fledermäuse ein besonderes Risiko bedeuten würden. Für gefahrlose Raumwechsel besonders bedeutsam, speziell für sich entlang von Bestandsrändern orientierende Arten, sind die Fußgängerbrücke im Norden und die Schlucht im Süden des Abschnitts. Weiter begünstigen Einschnittslagen sowie Anordnung und Höhe der beidseits angrenzenden Gehölzbestände querungswillige Tiere.

Ein gewisses Risiko besteht aktuell am ehesten noch für höher (über den Baumwipfeln) fliegende Arten, wie die Abendsegler, im Bereich der Schluchtquerung. Auch dort ist jedoch zu erwarten, dass die Tiere beim Gros der Flugbewegungen weniger den tiefer stehenden Wipfeln in der Schluchtmittle als den höher stehenden Fichten entlang der Hangkanten folgen und deshalb gefahrlos passieren können. Hinzu kommt, dass nur etwas über 6 % des für den Planungsfall prognostizierten Verkehrsaufkommens auf den vorrangig relevanten Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr entfallen (entsprechend 88 Kfz/h vs. 660 Kfz/h tagsüber; bei unterstellt gleichem Verhältnis zwischen Tag- und Nachtverkehr ergeben sich für den Prognosenullfall entsprechende Werte von 54 vs. 405 Kfz/h). Eine nennenswerte Risikoerhöhung für gebietsschutzrelevante Fledermausarten durch die projektbedingte Verkehrserhöhung ist nicht zu besorgen.

2.3.2.3 Lärmauswirkungen auf lebensraumtypische Vogel- und Fledermausarten

Fledermäuse

Eine Wirkung von Straßenverkehrslärm auf die Habitatqualität von Fledermäusen wird speziell für Arten angenommen, die ihre Beute hauptsächlich passiv akustisch orten ("Gleaner"), d.h. über die Geräusche, die von den Beutetieren verursacht werden. Von den Arten des relevanten Schutzgebietspotenzials praktiziert das Große Mausohr diese Jagdtechnik.

Mögliche Funktionsverluste von Habitaten sind bis 30 m Entfernung vom Fahrbahnrand zu erwarten. Laborexperimente lassen vermuten, dass das Große Mausohr stark verlärmte trassennahe Bereiche zur Beutesuche eher meidet. Im gegebenen Fall ist der entsprechende Randstreifen entlang der Straße bereits seit langem deutlich lärmbelastet und von daher in seiner Funktion bereits eingeschränkt. Durch die vorhabensbedingte Verkehrserhöhung würden in geringem Umfang (< 2% der Gebietsfläche) zusätzliche Flächen belastet, die i. W. nur Jagdmöglichkeiten ohne besondere Qualität bieten. Insgesamt ist ein Ausweichen problemlos möglich. Nennenswerte Wirkungen sind nicht zu besorgen.

Für weitere Fledermausarten des relevanten Potenzials, die mittels aktiver Sonarortung jagen, ist eine besondere Sensibilität gegenüber Straßenlärm nicht zu erwarten. Dies hängt mit dem Frequenzspektrum des Straßenlärms und den für diese Arten hörbaren Frequenzen zusammen. Die energiereicheren und weiter tragenden, niederfrequenten Anteile des Verkehrslärms werden von Fledermäusen, die nicht passiv akustisch jagen, sicher nur schlecht oder gar nicht wahrgenommen. Eine Betroffenheit ist damit ganz grundsätzlich nicht gegeben.

Vögel

Im Faunistischen Fachbeitrag (Unterlage 8.6 Anhang 2) wurde der Focus auf jene charakteristischen Vogelarten gelegt, die im FFH-Gebiet zu erwarten sind und die im Bezug auf Ihre Empfindlichkeit gegenüber Fernwirkungen von (neuen) Straßen repräsentativ für die unterschiedlichen Vogelartengruppen nach GARNIEL & MIERWALD 2010 ("Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr") sind.

Danach zählen

- Grauspecht (charakteristisch für den LRT 9130, LRT 9150, LRT 91E0*) und Schwarzspecht (LRT 9130 und LRT 9180) sowie die Hohltaube (LRT 9130) zur Gruppe der Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit;
- Gartenrotschwanz (LRT 9150), Gelbspötter (LRT 91E0*), Grauschnäpper (LRT 9150), Grünspecht (LRT 91E0*), Kleinspecht (LRT 91E0*), Sumpfmeise (LRT 9130, LRT 9150), Trauerschnäpper (LRT 9130, LRT 9150), Weidenmeise (LRT 91E0*) zu Gruppe der Arten mit schwacher Lärmempfindlichkeit;
- Dohle (LRT 9180*), Schwanzmeise (LRT 91E0*) und Wespenbussard (LRT 9130, LRT 9150) zu Gruppe der Arten ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen und Arten, für die der Verkehrslärm keine Relevanz besitzt.

Für die Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit – Grau- und Schwarzspecht sowie die Hohltaube - sind bis zu einem kritischen Schallpegel von 58 dB(A) verringerte Siedlungsdichten nachweisbar, wobei dies nach der "Arbeitshilfe Vögel und

Straßenverkehr" nur für Straßen ab einer DTV von 10.000 in Anschlag zu bringen ist (maskierungsfähige Dichte der Einzelschallereignisse). Im gegebenen Fall ist von Bedeutung, dass die 58 dB(A)-Isophone (10 m über Grund, RLS 90) im Planungsfall, in dem die Straße eine DTV von 10.000 überschreitet, weitgehend der 100 m-Distanzlinie folgt, also den deutlich vorbelasteten Bereich de facto nicht überschreitet.

Darüber hinausgehende Zusatz-Belastungen auf Flächen von der 58 dB(A)-Isolinie bis zur Effektdistanz von 300-400 (Schwarzspecht, Grauspecht) bzw. 500 m (Hohltaube) sind nicht durch Schallemissionen verursacht, sondern bilden i.W. "Schneiseneffekte" ab. Schneiseneffekte werden aber vom Planvorhaben nicht bewirkt; sie bestehen als Vorbelastung. Ohnehin liegen die als "hoch" eingewerteten Habitate, mit guter Brutplatzeignung und hohem Potenzial als Kernrevier, ganz überwiegend jenseits einer Distanz von 500 m vom Straßenverlauf, d.h. außerhalb des Bereichs mit einer weitreichenden Fernwirkung der Straße, und nur in sehr geringem Umfang auch in einem Abstand von 350-500 m.

Insgesamt sind damit nennenswerte Negativwirkungen durch die vorhabensbedingte Verkehrserhöhung für die Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit nicht zu erwarten.

Bei den Arten Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Grauschnäpper, Grünspecht, Kleinspecht, Sumpfmeise, Trauerschnäpper und Weidenmeise spielt bezüglich der Fernwirkung von Straßen der Lärm nur eine geringe Rolle. Mögliche kritische Schallpegel für diese Arten liegen deutlich höher als 58 dB(A).

Die lärmbedingten Effekte des Vorhabens für die Arten mit schwacher Lärmempfindlichkeit sind damit vernachlässigbar. Bei Dohle, Schwanzmeise und Wespenbussard spielt bezüglich der Fernwirkung von Straßen der Lärm keine Rolle. Da auch eine nennenswerte Erhöhung des Kollisionsrisikos für diese Arten nicht zu erwarten ist (s.o.) sind insgesamt relevante nennenswerte Negativwirkungen durch die vorhabensbedingte Verkehrserhöhung für letztere Arten nicht zu erwarten.

2.3.2.4 Einwendungen

Erfassung der Fledermäuse

Der Bund Naturschutz und die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert rügen, dass auf S. 7 der Unterlage 8.6 aufgeführt werde, dass laut Koordinierungsstelle für Fledermaus-Schutz (August 2010) keine Nachweise von Fledermäusen im FFH-Gebiet vorhanden seien. Das widerspreche eklatant der Nachfrage des Bund Naturschutz bei eben dieser Stelle. Die Begehung im FFH-Gebiet in der Maisinger Schlucht im Winter sei nicht geeignet gewesen, um Fledermäuse festzustellen. Die Ermittlung der Querungsstellen am Anfang und am Ende der Bücke sei zwar sehr

wahrscheinlich, aber eben eher theoretisch. Mit einem Batcorder im Sommer hätte man nachweisen können, wo schwerpunktmäßig mit Kollisionen zu rechnen ist. Es bestehe ein erhebliches Kollisionsrisiko; die Zwergfledermäuse (*Pipistrellus pipistrellus*) seien die häufigsten Opfer. Das Risiko werde natürlich erhöht, wenn mehr Autos die Strecke befahren, wobei junge, unerfahrene Tiere dem im Besonderen ausgesetzt seien.

Der Einwand ist bzgl. auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung rechtlich nicht relevant, sondern nur bei der Frage der Erfüllung von Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG von Bedeutung.

Im Standarddatenbogen des FFH-Gebiets sind als Erhaltungsziele keine Fledermausarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie genannt. Als charakteristische Fledermausarten der relevanten Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie kommen das Große Mausohr (LRT 9130), der Kleinabendsegler (LRT 9150, 91E0), der Abendsegler und die Wasserfledermaus (LRT 91E0*) in Betracht. Der mittlerweile in der Datenbank der Koordinierungsstelle vorhandene Nachweis zweier Einzeltiere von Zwergfledermaus und Kleiner Bartfledermaus im Jagdbiotop an einer Stelle am Maisinger Bach mit Nachweisdatum 11.09.2010 ändert daran nichts. Beide Arten sind in Bayern häufig und ungefährdet sowie in vielen Lebensräumen weit verbreitet, so dass sie nicht als charakteristische Arten der von den Erhaltungszielen des Schutzgebiets erfassten Lebensraumtypen des Anhang I gelten können.

Ziel der Begehung am 11.01.2011 war es, anhand struktureller Merkmale und dem bekannten Flugverhalten der relevanten Fledermausarten unter Hinzuziehung eines Fledermausexperten mögliche Konfliktstrecken zu identifizieren und auf dieser Grundlagen qualifiziert abzuschätzen, ob eine projektbedingte Verkehrserhöhung zu einer erheblichen Erhöhung des Kollisionsrisikos für die Arten führen könnte. Dazu war die Begehung im Winter ausreichend, die Ergebnisse sind unter C.2.3.2.2 dargestellt. Auch der Bund Naturschutz bewertet das auf dieser Grundlage erstellte Szenario zu Fledermausquerungen im Bereich der Brücke Maisinger Schlucht als "sehr wahrscheinlich". Die Naturschutzbehörden haben das Vorgehen nicht kritisiert.

Lärmauswirkungen

Der Bund Naturschutz und die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert meinen, dass auch die weitere Schädigung des FFH-Gebietes DE 8033-372 „Standortübungsplatz Masing“ im Bereich der Maisinger Schlucht durch die Lärmbelastung nicht ausreichend gewürdigt worden sei. Laut Prognose 2025 würden auf der St 2563 11:000 Kfz pro Tag statt heute 4.600 Kfz pro Tag erwartet. Dies bedeute eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Hochbrücke über die Maisinger Schlucht um das 2,4-fache. Schon heute leide das dortige FFH-Gebiet

und auch die angrenzenden Söckinger Wohngebiete stark unter der Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Brücke. Hinzu komme, dass die östlich angrenzenden Gebiete zu den an Pflanzen und Tieren reichhaltigsten Flächen Starnbergs gehörten. Der Straßenlärm dürfe nicht zu einer Beeinträchtigung des FFH-Gebietes und der angrenzenden Gebiete führen. Eine Erheblichkeit durch die Zunahme der Verkehrsbelastung sei entgegen der Schlussfolgerung in der Unterlage 8.6 nicht auszuschließen.

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert kritisiert darüber hinaus, dass nicht nachvollziehbar sei, warum der untersuchte Bereich an der bestehenden St 2563 durch Lärm im Sinne eines Schneiseneffekts vorbelastet sein soll.

Wir halten die Lärmauswirkungen auch unter Berücksichtigung des Einwands nicht für erheblich. Für die bestehende St 2563 im Schutzgebietsbereich wird für den Prognosehorizont 2025 unter Berücksichtigung des gegenständlichen Straßenneubaus von einer Erhöhung der Befahrungsintensität auf 11.000 Kfz/24 h ausgegangen. Ohne den Straßenneubau soll bis 2025 eine DTV von 6.500 erreicht werden. Im Jahr 2025 beläuft sich also der Verkehr auf das 1,7-fache dessen, was ohne die neue St 2069 erwartet wird. Dies ist die Grundlage für die gebietsbezogenen Untersuchungen zum potenziellen Wirkfaktor "Schallemissionen", speziell bei den schutzzweckrelevanten Vogelarten. Ein Vergleich mit dem heutigen Zustand ist nicht angebracht.

Konkrete Angaben zu den von den Erhaltungszielen des Schutzgebiets erfassten Arten, die durch die projektbedingte Erhöhung der Schallemissionen betroffen sein könnten, fehlen im Einwand des Bund Naturschutz. Wie oben dargestellt, könnten grundsätzlich nur Vogelarten, konkret lärmempfindliche Arten der Buchenwälder (Schwarz- und Grauspecht, Hohltaube), beeinträchtigt werden. Die Verteilung der differenziert und flächendeckend ermittelten Habitate dieser Arten innerhalb des Schutzgebiets und deren Überlagerung mit der relevanten Isophone ergab, dass projektbedingte Beeinträchtigungen auszuschließen sind. Dies gilt auch für weitere, maximal gering lärmempfindliche charakteristische Vogelarten der Lebensraumtypen, die vorsorglich ebenfalls untersucht wurden.

Die Vorbelastung ergibt sich aus der bereits bestehenden St 2563 und alle mit ihrem Bau verbundenen Negativwirkungen sind insofern bereits eingetreten (Vorbelastung). Eine projektbedingte Verbreiterung, die die Effekte verstärken könnte, ist ausgeschlossen. Dagegen kommt es bei der Straße durch Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu einer Zunahme der Schallemissionen. Insofern war zur Analyse nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (Garniel & Mierwald 2010)

der kritische Schallpegel heranzuziehen, wie dies in der Unterlage 8.6 auch erfolgt ist.

Auswirkungen auf die im Gebiet geschützten Amphibienarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert kritisiert, dass die Wertigkeit und Betroffenheit der Anhang II- und Anhang IV-Arten Gelbbauchunke und Kammmolch im Gesamtkontext nicht genügend berücksichtigt worden sei. Sie befürchtet, dass sich durch projektbedingte Belastungen von Vorkommen der beiden Amphibienarten Kammmolch und Gelbbauchunke außerhalb des Schutzgebietes (nicht näher beschriebene) negative Rückwirkungen auf die Schutzgebietsbestände ergeben könnten, die u.U. als erhebliche Beeinträchtigungen zu werten wären. Dieses Szenario sei in den Unterlagen nicht berücksichtigt.

Diese Bedenken halten wir für unbegründet. Es ist - außer bei Vorliegen eindeutiger anderer Untersuchungsergebnisse - davon auszugehen, dass ein FFH-Gebiet, das zum Schutz bestimmter Tierarten ausgewiesen wurde, so abgegrenzt ist, dass der angestrebte Schutz ohne Einschränkungen auch innerhalb des Gebietes gewährleistet werden kann. Selbst wenn dies im vorliegenden Fall nicht so wäre, zeigen die Untersuchungen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 8.3), dass das Projekt die lokalen Populationen beider Arten auch außerhalb der Schutzgebietsgrenzen nicht negativ berührt, weshalb auch keine mittelbaren Wirkungen auf die Populationen im Gebiet zu erwarten sind.

Auswirkungen auf die in Gebiet geschützte Pflanzenart des Anhangs II der FFH-Richtlinie Kriechender Scheiberich (*apium repens*)

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert ist der Auffassung, dass im Rahmen einer ordnungsgemäßen Risikoabschätzung zumindest im unmittelbaren Nahbereich zur Trasse der St 2563 eine Lokalisierung von Wuchsorten dieser Art hätte erfolgen müssen.

Eine solche Untersuchung halten wir für nicht erforderlich. Wie in der Unterlage 8.6 von den Naturschutzbehörden unwidersprochen dargestellt, könnte die einzige denkbare Beeinträchtigung der Art durch die vorhabensbedingte Erhöhung der Stickstoffdeposition eintreten. *Apium repens* kommt jedoch an stickstoffreichen Standorten häufiger als auf mittelmäßigen und nur ausnahmsweise an ärmeren vor. Von einer Empfindlichkeit der Art gegenüber den vorhabensbedingten Stickstoffeinträgen ist daher nicht auszugehen. Da Beeinträchtigungen des Kriechenden Scheiberichs daher von vorne herein ausgeschlossen werden konnten, sind keine weiteren Untersuchungen erforderlich. Eine Kartierung der Art im Nahbereich der St 2563 hätte - unabhängig von ihrem Ergebnis - das diesbezügliche

Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht verändert, da etwaige im Nahbereich der St 2563 wachsende Exemplare der Art ohnehin nicht beeinträchtigt würden. Die zusätzliche Kartierung hätte damit einen Aufwand dargestellt, der zu dem daraus zu ziehenden Erkenntnisgewinn hinsichtlich der FFH-Verträglichkeit des Vorhabens (nämlich keinem) in keinem Verhältnis steht und damit nicht gerechtfertigt ist.

2.3.3 Ergebnis

Da auch weder erhebliche Beeinträchtigungen weiterer Erhaltungsziele des FFH-Gebiets DE 8033-372 „Standortübungsplatz Maising“ zu erkennen sind (siehe Unterlage 8.6 Kap. 5.3 S. 32 ff) noch eine kumulative Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes erkennbar ist (siehe Unterlage 8.6 Kap. 6 S. 35) ist gewährleistet, dass die Westumfahrung Starnberg keine erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 8033-372 „Standortübungsplatz Maising“ oder gar des gesamten Netzes „Natura 2000“ i. S. v. Art. 3 FFH-RL verursacht. Das Vorhaben ist daher grundsätzlich nach FFH-Gesichtspunkten zulässig. Einer Befreiung unter Prüfung der Ausnahmetatbestände nach § 34 Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 4 BNatSchG im Rahmen der ersetzenden Wirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses bedurfte es in diesem Fall daher nicht.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

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

3.2.1 Planungsziele

Ziel der vorliegenden Maßnahme ist es, zusammen mit den geplanten bzw. teilweise bereits vollendeten Maßnahmen Umbau der „Maxhofkreuzung“ zwischen St 2563 und B 2, Umbau der „Waldkreuzung“ zwischen der heutigen St 2069 und der heutigen STA 3, Umfahrung von Ober- und Unterbrunn und Ausbau südlich Argelsried im Zuge der St 2069 eine durchgängige leistungsfähige Nord-Süd-Staatsstraßenverbindung zwischen der Bundesstraße B 2 im Süden von Starnberg und der BAB A 96 zu schaffen.

Die Verkehrsanteile auf den bestehenden Staatsstraßen St 2069 und St 2070, die ihr Fahrtziel nicht im Zentrum von Starnberg haben, sollen aus den Ortsdurchfahrtsbereichen dieser Staatsstraßen in Starnberg auf eine neue Staatsstraßenverbindung westlich der Stadt verlagert werden. Dadurch wird auch die Grundlage für eine Abstufung und nachfolgende Verkehrsberuhigung (z.B. durch ein Lkw-Durchfahrtsverbot) der bisherigen Ortsdurchfahrten der St 2069 (Hanfelder Straße) und St 2070 (Söckinger Straße) geschaffen. Diese Maßnahmen sollen die Entlastungswirkung des rechtskräftig planfestgestellten Entlastungstunnels Starnberg im Zuge der B 2 auf die Innenstadt von Starnberg ergänzen.

Durch die Westumfahrung Starnberg soll zudem die Kreisstraße STA 3 zwischen Perchting und Hadorf (und damit auch die Ortsdurchfahrt von Hadorf) entlastet werden.

3.2.2 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die Staatsstraße 2069 stellt gegenwärtig eine Verbindung zwischen der BAB A 96 und der Bundesstraße 2 beim Tutzinger-Hof-Platz in Starnberg dar. Sie hat für den Raum südwestlich des Starnberger Sees bis über Weilheim hinaus eine besondere Bedeutung, weil sie alternativ zur BAB A 95 eine bedeutende Verbindung zum Münchener Westen und Norden darstellt. Da sie nicht an den planfestgestellten Tunnel Starnberg im Zuge der B 2 unmittelbar angeschlossen werden kann, belastet der darauf liegende Nord-Süd-Verkehr von derzeit über 12.000 Kfz/24 h am Tutzinger-Hof-Platz weiterhin den Innenstadtbereich von Starnberg.

3.2.3 Künftige Verkehrsverhältnisse

Der Bau der Westumfahrung verbessert zusammen mit den weiteren geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen – insbesondere der Umfahrung von Ober- und Unterbrunn - die bisher vorhandene Verbindung von der B 2 im Süden von Starnberg über die St 2563, die St 2070 und STA 3 zur St 2069 und weiter in Richtung BAB A 96 (Anschlussstelle Gilching). Die volle prognostizierte Verkehrswirksamkeit der so entstehenden durchgängigen Nord-Süd-Verbindung zwischen der Bundesstraße 2 im Süden von Starnberg und der BAB A 96 erfordert neben der Westtangente und der im Oktober 2012 fertig gestellten Umfahrung von Ober- und Unterbrunn mit Ausbau südlich Argelsried im Zuge der St 2069 die Realisierung des bereits planfestgestellten Umbaus der „Maxhofkreuzung“ zwischen St 2563 und B 2 und des Umbaus der „Waldkreuzung“ zwischen der heutigen St 2069 und der heutigen STA 3.

Im Falle der Realisierung dieser Maßnahmen wird nach der Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak (Unterlage 1 Anlage 5) das Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 auf der Westumfahrung bei 5.400 Kfz/24 h liegen. Die Verkehrsbelastung der in Richtung Norden weiterführenden zur Staatsstraße 2069 aufgestuften Kreisstraße STA 3 steigt von 3.100 Kfz/24 h auf 6.800 Kfz/24 h.

In Verbindung mit der Ableitung des überörtlichen Verkehrs westlich der „Waldkreuzung“ direkt auf die Westumfahrung Starnberg und mit einer von der Stadt Starnberg beabsichtigten Sperrung der abgestuften St 2069 (Hanfelder Straße) für den Lkw-Durchgangsverkehr wird diese um bis zu 3.350 Kfz/Tag entlastet. Der darin enthaltene Lkw-Anteil beträgt 550 Fz/Tag. Er verlagert sich auf die Westumfahrung und erhöht das oben genannte Verkehrsaufkommen in den jeweiligen Abschnitten um diese Anzahl von Fahrzeugen.

Zwischen Perchting und Hadorf wird die STA 3 um bis zu 1.300 Kfz/Tag entlastet.

Zur Schließung des Staatsstraßennetzes ist die Aufstufung der Kreisstraße STA 3 zwischen der „Waldkreuzung“ und Hadorf zur Staatsstraße 2069 und die gleichzeitige Abstufung der bestehenden St 2069 zwischen der „Waldkreuzung“ und der Einmündung in die Bundesstraße B 2 am Tutzinger Hofplatz in Starnberg zur Gemeindestraße erforderlich. Diese wird zusammen mit diesen Planfeststellungsbeschluss gem. Unterlage 2 Blatt 2 (Umstufungsplan) verfügt.

3.2.4 Einwendungen zur Planrechtfertigung

3.2.4.1 Entlastungswirkung

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert und weitere Einwender halten die Entlastungswirkung der Westtangente für zu gering. Mehr als die Hälfte der Fahrzeugbewegungen habe ein Ziel in Starnberg oder komme von dort. Der übrige Teil sei Durchgangsverkehr und davon wolle der Löwenanteil zur Starnberger Autobahn A952. Ursache des Problems sei doch, dass Starnberg an der „Mündung“ einer Autobahn liege. Die Westumfahrung liege für die wichtigen Verkehrsbeziehungen völlig abseits. Nur wenige Fahrten in Richtung Hanfeld, Gilching, Fürstenfeldbruck, die A99 und den Münchner Norden wären aus Starnberg auf die Westumfahrung verlagerbar, weil der Anteil des Durchgangsverkehrs durch Starnberg in dieser Richtung vergleichsweise gering sei. Das Projekt sei bereits auf der Grundlage der eigenen verkehrsgutachterlichen Stellungnahmen, die der Vorhabensträger in Auftrag gegeben hatte, planungsrechtlich nicht zu rechtfertigen. Entscheidende verkehrliche Verbesserungen in Starnberg seien nur durch die Realisierung des B 2-Tunnels erreichbar. So sei in der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2001 unter dem Gliederungspunkt 2.2 auf Seite 6 und 7 zu lesen, dass durch die Westumfahrung Starnberg die Belastung der Weilheimer Straße in Starnberg nur geringfügig von 18.700 Kfz pro Tag auf 17.100 zurückgehen würde. Es komme nur zu einer objektiven Verlagerung bzw. Entlastung des innerstädtischen Verkehrs um lediglich 1.800 Kfz pro Tag an dieser Stelle. Bezogen auf diesen Verkehrsstrom sei auch in den danach ergangenen weitergehenden Stellungnahmen von Herrn Prof. Kurzak vom 23.05.2008, 10.07.2008, 23.06.2008, 11.01.2008 und zuletzt 30.10.2009 festzustellen, dass sich an dieser marginalen Kenngröße nichts geändert habe. Vielmehr fänden sich auch Aussagen, dass diese Entlastung noch weitaus geringer bei lediglich 1.500 Kfz liegen würde. Im Ergebnis unter Gliederungspunkt 3 auf Seite 10 der verkehrsgutachterlichen Untersuchung 2001 habe der Gutachter festgehalten, dass sich durch eine Westumfahrung Starnberg im normalen werktäglichen Verkehr eine nur begrenzte Entlastung für Starnberg erzielen lasse. Insgesamt entfalte das Projekt Westumgehung Starnberg in der

vorliegend beantragten Form gerade keine eigenständige Verkehrswirksamkeit und sei daher planungsrechtlich nicht zu rechtfertigen.

Diesen Einwand weisen wir zurück. Die Planrechtfertigung entfällt nicht aufgrund der nur relativ geringen Entlastung der Innenstadt von Starnberg, insbesondere der Hanfelder Straße. Das Vorhaben ist grundsätzlich zur Erreichung der o. g. zulässigen Planungsziele – insbesondere zur Schaffung einer durchgängigen, leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung zwischen der Bundesstraße 2 im Süden von Starnberg und der BAB A 96, sowie zur Schaffung der Voraussetzungen für eine Abstufung und Verkehrsberuhigung der Hanfelder Straße - im Rahmen der Planungshoheit der Vorhabensträgerin vernünftigerweise geboten. Die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung darf nicht ausschließlich an den absoluten Zahlen oder dem Prozentsatz der prognostizierten Verkehrsentlastung gemessen werden, da sonst Entlastungsstraßen in größeren Orten, die aufgrund der Komplexität des Straßennetzes und des hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr nie die hohe prozentuale Entlastungswirkung der „klassischen“ Ortsumfahrung eines Straßendorfs erreichen können, nur schwer zu rechtfertigen wären.

Im Übrigen bewirkt die Westumfahrung – wie oben unter C.3.2.3 gezeigt - eine Entlastung der Hanfelder Straße im Prognosehorizont 2025 je nach Straßenabschnitt unter Berücksichtigung des mittels Durchfahrtsverbot verlagerbaren Schwerverkehrs zwischen 2.650 und 3.350 Kfz/24h.

3.2.4.2 Anziehen von Verkehr

Zahlreiche Einwander befürchten, dass die Westumfahrung Starnberg zusätzlichen Verkehr anziehen könnte. Sie gehen davon aus, dass die Westumfahrung täglich von den in den Planunterlagen prognostizierten 6.100 bis 9.100 KFZ (südlicher Teil, St 2563) benutzt würde. Straßen zögen Verkehr an. Das könne sowohl Verkehr sein, der zuvor andere Wege genommen habe, als auch zusätzlich entstehender Verkehr. Eine gut ausgebaute Westumfahrung würde zu zusätzlichen Fahrten ermuntern, z.B. mit dem Auto zum Flughafen zu fahren, obwohl es eine gute S-Bahn-Verbindung gebe - oder eine weit entfernte Arbeitsstelle anzunehmen, während man sonst eher in der Nähe Arbeit gesucht hätte. Schließlich würde Starnbergs Peripherie zu einer attraktiven Transitstrecke für Regional- und sogar Fernverkehr. Das sei aber für Starnberg und sein Umland nicht wünschenswert. Es sei auch nicht ersichtlich, wieso der Landkreis Weilheim-Schongau unbedingt über die Westumfahrung Starnberg an die A 96 angebunden werden müsse, da es bereits diverse andere Routen gebe.

Eine Verkehrsverlagerung auf die Westumfahrung ist beabsichtigt und zwingende Folge der Schaffung einer attraktiven Verbindung zwischen der B2 im Starnberger

Süden und der BAB A 96. Durch die Realisierung des Vorhabens entsteht ein leistungsfähiger Anschluss an das Autobahnnetz mit Verbindung zur A 96, und den Autobahnring A 99, A 8 und A 92/A 9 (Nürnberg, Deggendorf, Flughafen).

Zusätzlich entstehender Verkehr durch verringerte ÖPNV-Nutzung und andere Faktoren fällt dagegen im Vergleich zu den beabsichtigten Verkehrsverlagerungen nicht erheblich ins Gewicht. Mit einer erheblich verringerten ÖPNV-Nutzung durch das Vorhaben im Raum Starnberg ist aufgrund der nur partiellen Attraktivitätssteigerung für Kfz-Fahrten in den Großraum München nicht zu rechnen.

3.2.4.3 Verschwendung von Steuergeldern, Konzentration auf den Tunnel Starnberg

Zahlreiche Einwender kritisieren die ihrer Ansicht nach unnötigen Ausgaben für die Westumfahrung Starnberg und fordern, dass sich die Stadt Starnberg lieber auf die Realisierung des Tunnels im Zuge des B 2 konzentrieren solle. Der Bau der Westumfahrung in „Kommunaler Sonderbaulast“ bedeute, dass die Stadt Starnberg die Kosten zunächst allein tragen müsse, aber auf eine kräftige Förderung durch den Freistaat Bayern hoffe. Da eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Starnberg durch die Westumfahrung kaum gegeben sei, erscheine fraglich, ob wirklich eine Förderung gewährt werden könne.

Es sei zudem zu befürchten, dass die derzeit veranschlagten Kosten in der Praxis weit überschritten würden. Jede neue Straße verursache auf Dauer laufende Kosten für Winterdienst und die Instandhaltung, z.B. der Brücken. Zu dem nicht wünschenswerten Bauprojekt käme also noch hinzu, dass Geld für andere, wünschenswerte Dinge fehle oder wahlweise höhere Schulden gemacht oder höhere Abgaben für die Bürger erhoben werden müssten.

Im Gegensatz zur Westumfahrung könnte der B 2 Tunnel Starnberg eine echte Entlastung bringen. Es wäre sinnvoller, wenn die Stadt Starnberg verfügbare Mittel verwenden würde, um sich mit einem kleinen Anteil am Tunnel zu beteiligen, und so ihr Interesse zeigen würde. Vielleicht ließen sich auf diese Weise auch gewünschte Verbesserungen am Tunnel erreichen. Nach dem Bau des Tunnels könnte man nochmals prüfen, ob überhaupt noch ein Grund zum Bau der Westumfahrung bestehe und ob sie den hohen Preis an Naturzerstörung wert sei.

Über die politische Entscheidung der Stadt Starnberg, die erforderlichen Haushaltsmittel für die Westumfahrung einsetzen zu wollen, ist in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht zu entscheiden. Die kommunale Sonderbaulast ist – wie unter C.3.2.6 dargestellt – jedenfalls zulässig.

Die Finanzierung des B 2 Entlastungstunnel Starnberg erfolgt nicht durch die Stadt Starnberg, sondern durch den Bund im Rahmen seiner Baulastträgerschaft für die

Bundesfernstraßen. Die Westumfahrung ist finanziell nicht abhängig vom B 2 Entlastungstunnel Starnberg. Beide Maßnahmen werden unabhängig voneinander finanziert.

3.2.4.4 Verkehrspolitik, Energievorräte

Zahlreiche Einwander ziehen die Notwendigkeit der Straße im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel. Insbesondere in Zeiten steigender Energiepreise und sinkender Ölvorkommen müsse die Abkehr vom Autoverkehr und nicht seine weitere Förderung angestrebt werden. Die Abhängigkeit Deutschlands von Ölimporten sei gesamtwirtschaftlich gefährlich und könne in Zukunft neue Wirtschaftskrisen verursachen. Stattdessen sollten alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, gefördert werden. Diese Einwände betreffen nicht unmittelbar das gegenständliche Planfeststellungsverfahren, bei Ihnen geht es vorrangig um grundsätzliche Fragen der Verkehrspolitik, die nicht im Rahmen dieses Verfahrens sondern in den demokratischen Gremien des Bundes und der Länder zu entscheiden sind.

3.2.5 Einwendungen zur Verkehrswirksamkeit und zu den Grundsätzen der Abschnittsbildung

3.2.5.1 Notwendigkeit weiterer Maßnahmen zur Verkehrswirksamkeit

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert rügt, dass – wie oben unter C.3.2.3 dargestellt - die volle Verkehrswirksamkeit der Westumfahrung Starnberg die Realisierung des Umbaus der „Maxhofkreuzung“ zwischen St 2563 und B 2, des Umbaus der „Waldkreuzung“ zwischen der heutigen St 2069 und der heutigen STA 3, der Umfahrung von Ober- und Unterbrunn und des Ausbaus südlich Argelsried im Zuge der St 2069 erfordert.

Es sei aber planungsrechtlich unzulässig, für eine Einzelmaßnahme wie der Westumfahrung Starnberg, die im Zusammenhang mit weiteren Einzelmaßnahmen stehen soll, planungsrechtlich eine Rechtfertigung herbeiführen zu wollen, obwohl die Einzelmaßnahme isoliert aus einem Gesamtzusammenhang herausgerissen werde und unter Einstellung vieler Faktoren und nicht verwirklichter Projekte ein Konzept entworfen und dargestellt werde und der Planfeststellung zugrunde gelegt werden solle, das in der Realität keine Anwendung finde.

Wenn den benannten Einzelmaßnahmen ein bestimmter verkehrlicher Entlastungseffekt zugeschrieben werden solle und eine durchgängige leistungsfähige Verbindung zwischen der B 2 und der A 96 planungsrechtlich verfolgt

werden soll, sei es planungsrechtlich unabdingbar, ein solches Projekt als ein Projekt zu verfolgen und planungsrechtlich umzusetzen. Die hier vorgenommene Aufspaltung in Einzelmaßnahmen, die kein Gesamtprojekt darstellen, sei mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung zur abschnittswisen planungsrechtlichen Abarbeitung von Straßenbauprojekten nicht vereinbar und in der vorgenannten Form unzulässig. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund, dass mit der hier versuchten Aufspaltung in Einzelmaßnahmen gesetzliche Prüfungsmechanismen unterlaufen werden könnten, die bei Betrachtung der Einzelmaßnahmen als Gesamtprojekt im Übrigen greifen können und würden.

Unserer Ansicht nach liegt hier kein Verstoß gegen die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze der Abschnittsbildung vor. Die weiteren Vorhaben sind im Rahmen der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 zu berücksichtigen, weil bis zu diesem Zeitpunkt mit ihrer Verwirklichung gerechnet werden kann. Teilweise sind sie mittlerweile auch schon verwirklicht bzw. im Bau. Auch wenn hier keine klassische abschnittsweise Verwirklichung eines Straßenbauprojekts vorliegt, da hier nominell verschiedene Straßenbaulastträger (Bundesrepublik Deutschland an der Maxhofkreuzung, Freistaat Bayern an der Waldkreuzung, Gemeinde Gauting bei der Umfahrung Ober- und Unterbrunn und die Stadt Starnberg bei der Westumfahrung) an verschiedenen Straßen (B 2 und St 2069) tätig werden, sind die Grundsätze der Abschnittsbildung hier gewahrt. Einerseits bedarf der planfestgestellte Teilabschnitt der eigenen Planrechtfertigung, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen ist. Daher muss der Teilabschnitt eine insoweit eigenständige - wenn auch nicht in vollem Umfang die ihm in der Gesamtplanung zugeordnete - Verkehrsfunktion besitzen (vgl. BVerwG vom 19.05.1998, 4 A 9/97 – juris, Rn. 52; BVerwG vom 21.3.1996, 4 C 26/94 – juris, Rn. 41). Diese eigenständige Verkehrsfunktion liegt schon in der Entlastung von Perchting und Hadorf um bis zu 1.300 Kfz/Tag, die allein durch die Westumfahrung eintritt. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob dem Gesamtkonzept und hier der Planung der weiteren Maßnahmen, die zur Verkehrswirksamkeit erforderlich sind in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen (BVerwG vom 28.2.1996, 4 A 27/95 – juris, Leitsatz 2; BVerwG vom 19.5.1998, 4 A 9/97 – juris, Rn. 63). Denn eine Gesamtplanung, die sich objektiv in ihrer Umsetzung vor nicht überwindbaren Hindernissen sieht, verfehlt ihren gestaltenden Auftrag. Erforderlich aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 270). Derartige unüberwindliche Hindernisse sind aber für keine der weiteren Maßnahmen ersichtlich, die Umfahrung von Ober- und

Unterbrunn ist einschließlich des Weiterführung bis zur BAB A 96 fertig gestellt und dem Verkehr übergeben, der Umbau der Maxhofkreuzung befindet sich im Bau.

Zudem sind keine gesetzlichen Prüfungsmechanismen ersichtlich, die durch das gewählte Vorgehen umgangen würden. So wäre auch der durchgehende Staatsstraßenzug von der B 2 zur A 96 bei Planung im Rahmen eines Gesamtverfahrens nicht raumordnungspflichtig, wie sich aus § 1 RoV ergibt und es bestünde auch keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wie sich aus Nr. 14.3 – 14.6 der Anlage 1 zum UVPG und Art. 37 BayStrWG ergibt. Der Vorwurf der Umgehung von Prüfungsmechanismen ist daher nicht nachvollziehbar.

3.2.5.2 Unterbliebene Einbeziehung des Teilstücks der STA 3 zwischen Bauende der Westumfahrung und der Waldkreuzung in die Planung.

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert rügt insbesondere für Ihre Mandantin, die Einwenderin 2302, dass der Vorhabensträger im Zuge seines Vorhabens der Westumgehung Starnberg den verbleibenden Bereich der Kreisstraße STA 3 bis zum Anschluss an die St 2069 in die Planung hätte mit einbeziehen müssen.

Im Bereich des Forstgutes Mamhofen, gebe es mehrere gefährliche Kreuzungslagen. So bestehe zum einen die Kreuzung mit einem Forstwirtschaftsweg im Zuge der Verbindung Hanfeld-Mamhofen zur Kreisstraße STA 3, eine weitere Kreuzung mit einem öffentlichen Feld- und Waldweg auf der Verbindung zwischen Mamhofen und Unnering sowie nordöstlich von der Betriebslage im Rahmen der sehr kurvigen Bestandssituation der Kreisstraße STA 3 eine gefährliche Kreuzung der STA 3 mit einem Forstwirtschaftsweg. Im Hinblick auf den dort abgewickelten betrieblichen Verkehr mit Langholztransportern und forstwirtschaftlichen Betriebsmaschinen (Prozessoren) und dem gerade am Wochenende erheblichen Andrang an Erholungssuchenden im Bereich des Forstgutes Mamhofen resultierten bereits heute zahlreiche Gefährdungslagen in Verbindung mit der bestehenden Kreisstraße STA 3. Schon die derzeitige Belastung der Kreisstraße STA 3 sei zum gegenwärtigen Zeitpunkt bezogen auf die konkurrierenden Nutzungsziele kaum noch zu bewältigen, die prognostizierte Verdoppelung der Verkehrszahlen führe zu Gefährdungen, die der Vorhabensträger im Rahmen seiner vorgelegten Planung zur Westumfahrung Starnberg hätte bewältigen müssen.

Der Vorhabensträger hätte im Zuge seines Vorhabens der Westumgehung Starnberg den verbleibenden Bereich der Kreisstraße STA 3 bis zum Anschluss an die St 2069 in die Planung mit einbeziehen müssen. Eine Einschleifung der

Westumgehung Starnberg in die Bestandslage der Kreisstraße STA 3 sei unter planungsrechtlichen Gesichtspunkten nicht hinnehmbar. Vielmehr wäre es erforderlich, auch insoweit Veränderungen vorzunehmen.

Die Einwenderin 2302 fordert daher hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung, den Vorhabensträger zu verpflichten, die Bestandssituation der Kreisstraße STA 3 zwischen der Einschleifung der Westumgehung Starnberg bis zum Anschluss an die St 2069 so auszubauen und anzupassen, dass sie gegebenenfalls dem von ihm prognostizierten Verkehrsaufkommen gerecht werden kann und die verkehrliche Situation auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit nachhaltig verbessert und entschärft wird.

Eine Einbeziehung des Zwischenstückes der STA 3 bis zur Waldkreuzung in dieses Planfeststellungsverfahren halten wir nicht für erforderlich.

Derzeit ist das Teilstück der STA 3 zwischen Bauende der Westumfahrung und der Waldkreuzung nicht als Unfallhäufungsbereich anzusehen. Laut Zentralstelle für Verkehrssicherheit der Straßenbauverwaltung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern liegt eine Unfallhäufung vor, wenn sich in drei Jahren innerhalb einer Länge von 1.000 Metern mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden unabhängig von der Fahrtrichtung ereignet haben. Auf dem 2,0 km langen Abschnitt der STA 3 zwischen Bauende der Westumfahrung und der Waldkreuzung wurden im Zeitraum vom 01.01.2006 bis zum 31.12.2011 laut Zentralstelle für Verkehrssicherheit zwei Unfälle mit schwerem Personenschaden registriert.

Der Stadt Starnberg als Vorhabensträgerin der Westumfahrung können Maßnahmen an der bisherigen Kreisstraße STA 3, bzw. der zukünftigen Staatsstraße außerhalb des Bereichs der Sonderbaulastvereinbarung nicht aufgebürdet werden kann, da sie für diese Straßen gar nicht zuständig ist.

Unter Umständen hat aufgrund der vorhabensbedingten erheblichen Verkehrszunahme in diesem Bereich der Freistaat Bayern als künftiger Straßenbaulastträger allerdings dafür zu sorgen, dass die in diesem Bereich bestehenden Kreuzungslagen und die bestehende Streckencharakteristik nicht zur Entstehung eines Unfallschwerpunkts führen. Für den bestehenden Straßenabschnitt zwischen dem nördlichen Ende der Westumfahrung und der Waldkreuzung ist eine Verbesserung der Linienverbesserung geplant. Inwieweit diese Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden können, hängt stark von der Möglichkeit des Grunderwerbs gerade auch aus den Flächen der Einwenderin 2302 ab.

Solche Maßnahmen wären aber keine in das vorliegende Planfeststellungsverfahren einzubeziehende notwendige Folgemaßnahmen, denn solche liegen nur vor, wenn dafür kein eigenes Planungskonzept erforderlich ist. Das wäre hier aber insbesondere bzgl. der Linienverbesserung der Fall. Außerdem kann der Entstehung eines Umfallschwerpunkts ggf. auch mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen z. B. einer Geschwindigkeitsbeschränkung durch das zuständige Landratsamt Starnberg außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens entgegengewirkt werden.

3.2.6 Einwendungen zur Zulässigkeit der kommunalen Sonderbaulast

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert ist der Auffassung, dass die Zielsetzung einer lückenlosen Staatsstraßenverbindung von der A 96 bis zur St 2070 und weiter über die St 2563 bis zur B 2 mit einer Verkehrsentslastung der Stadt Starnberg nichts zu tun habe und daher keine kommunale Sonderbaulast rechtfertige. Die darüber hinaus nunmehr als Planungsziel ausgegebene Entlastung der Hanfelder Straße im Zuge der St 2069 werde ausweislich der Verkehrsprognosen und der Verkehrszahlen ebenfalls nicht eintreten, jedenfalls nicht durch die Westumfahrung Starnberg.

Die Argumentation der Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert zur Zulässigkeit der kommunalen Sonderbaulast können wir nicht nachvollziehen. Art. 44 BayWG sieht öffentlich-rechtliche Verträge zur Übertragung der Baulast an Staatsstraßen auf andere Träger, insbesondere auf Gemeinden ausdrücklich vor. Die Vorschrift beschränkt die Zulässigkeit solcher Verträge gerade nicht auf Vorhaben, die ausschließlich der Entlastung von Ortskernen oder von innerstädtischen Straßenzügen dienen. Aus der Begründung des Finanzausgleichs-Änderungsgesetzes vom 08.03.2005 mit dem zum ersten Mal Haushaltsmittel für die Förderung von in kommunaler Sonderbaulast verwirklichten Ortsumfahrungen von Staatsstraßen bereitgestellt wurden (Landtagsdrucksache 15/1736 vom 05.10.2004), ergibt sich, dass der Gesetzgeber solche öffentlich-rechtliche Vereinbarungen zur Übernahme der Straßenbaulast an Staatsstraßen durch Gemeinden für zulässig hält. Auch der BayVGH geht in seinem Beschluss vom 14.08.2002, Az.: 8 ZB 02.1293 (Rn 30, 31 nach juris) von der Zulässigkeit der Sonderbaulast aus, ohne ausdrückliche Einschränkungen vorzunehmen. Er sieht in der Möglichkeit der Sonderbaulast eine Art Ausgleich dafür, dass den Gemeinden die Baulastträgerschaft für solche Straßen wegen der strengen Klassifizierung untersagt ist (siehe auch Adami in Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz Art. 44 Rn. 1a).

Im Übrigen bewirkt die Westumfahrung – wie oben unter C.3.2.3 gezeigt - eine Entlastung der Hanfelder Straße im Prognosehorizont 2025 je nach

Straßenabschnitt unter Berücksichtigung des mittels Durchfahrtsverbot verlagerbaren Schwerverkehrs zwischen 2.650 und 3.350 Kfz/24h. Dies entspricht einer Entlastung bis zu ca. 32 %, so dass auch gerade innerstädtische Straßenzüge entlastet werden.

3.2.7 Einwendungen zu den Verkehrsprognosen

3.2.7.1 Berücksichtigung der Umfahrung von Ober- und Unterbrunn

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert fordert, die Änderungen durch die Umfahrung von Ober- und Unterbrunn aus den Verkehrsuntersuchungen vollständig herauszulassen. Dieses Projekt einer Einzelmaßnahme sei völlig ungewiss. Ein Planfeststellungsverfahren für dieses Projekt sei bis zum heutigen Tage nicht eingeleitet. Irgendwelche sachlich wie rechtlich relevanten Konkretisierungen, die für eine verbindliche Realisierung und Umsetzung sprechen könnten, gebe es bis zum heutigen Tage nicht. Damit sei dieses Projekt bezogen auf seine verkehrliche Auswirkung aber in jedem Falle im Rahmen sämtlicher Betrachtungen außen vor zu lassen. Eine irgendwie geartete Attraktivitätssteigerung der St 2069 durch eine Ortsumfahrung Ober-/Unterbrunn sei planungsrechtlich im Rahmen der hier anzustellenden Überlegungen fehlerhaft.

Diese Forderung weisen wir zurück. In der Verkehrsprognose sind alle umliegenden Vorhaben zu berücksichtigen, mit deren Realisierung im Prognosezeitraum zu rechnen ist. Die Umfahrung von Ober- und Unterbrunn im Zuge der St 2069 ist fertiggestellt, sie ist damit zwingend in der Verkehrsprognose zu berücksichtigen.

3.2.7.2 Entlastung der Hanfelder Straße

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert und zahlreiche weitere Einwender bezweifeln die Möglichkeit, die Ortsdurchfahrt der St 2069 (Hanfelder Straße) durch die Westumfahrung wirksam zu entlasten. In der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahre 2008 (11.01.2008) stehe auf Seite 1, dass 64 % des Verkehrs Quellverkehr aus Starnberg sei, 11 % sei Durchgangsverkehr aus Richtung Süden (B 2, ST 2063) und 25 % sei Durchgangsverkehr aus Gebieten östlich des Starnberger Sees, die über Percha und die A 952 zu fahren. Die 64 % Quellverkehr sei Verkehr, der im Bereich von Starnberg und insbesondere der Hanfelder Straße entstehe und durch eine Westumfahrung Starnberg in keiner Weise beeinflussbar sei. Zudem würden in der Nordsüdachse der St 2563 die Verkehre eine deutliche Ausrichtung in östlicher Richtung zur A 952 besitzen und gerade nicht in Richtung Westen bzw. Süden zur B 2. Aus diesem Grund sei die Westumfahrung ein völlig verfehltes Mittel ist, um entsprechende Verkehre in diesem Bereich zu steuern. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass die zunächst auf eine Westumfahrung

gezwungenen Lkws von Westen an anderer Stelle (B 2 etc.) wieder durch Starnberg rollen, um ihr geplantes Ziel im Osten (A 952, Percha) zu erreichen. Der Effekt bei Pkws, für die ein Durchfahrtsverbot nicht erlassen werden könne, sei gleich null, weil die Westumfahrung für diese Verkehre ausschließlich einen unnötigen Umweg darstelle, den niemand fahren werde. Falsch sei die in diesem Zusammenhang von Herrn Prof. Kurzak in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 10.07.2008 getroffene Aussage, dass man mit der untergeordneten Anbindung der Hanfelder Straße an die St 2069 an der Waldkreuzung eine deutliche Entlastung der Hanfelder Straße erreichen könne. Der in seiner Entscheidung hinsichtlich der Fahrstrecke vollkommen freie Pkw-Verkehr (insbesondere ortskundige und mit Navigationsgeräten ausgerüstete Fahrer) werde nicht eine riesige Umwegstrecke in Kauf nehmen, sondern sich lieber für zwei zusätzliche Linksabbiegevorgänge an der Waldkreuzung entscheiden und auf der Hanfelder Straße verbleiben, als einmal ganz um Starnberg herumzufahren und erst nach unzumutbaren Umwegstrecken wieder in Richtung Osten zur A 952 bzw. nach Percha und den weiteren Raum fahren zu können.

Diese Zweifel teilen wir nicht. Das aktuelle Verkehrsgutachten vom 30. Oktober 2009 „Verkehrsprognose St 2069, Westumfahrung Starnberg Belastung der St 2069, Hanfelder Straße Entlastung durch eine Westumfahrung Starnberg“, das der Planfeststellung zugrunde liegt, prognostiziert eine relativ geringe Entlastung der Hanfelder Straße. Die von den Einwendern genannten Faktoren verhindern eine höhere Entlastungswirkung für diesen Straßenzug. Es ist aber nicht anzunehmen, dass die Westumfahrung bei Realisierung der weiteren Maßnahmen, insbesondere dem Umbau der Waldkreuzung und einem Lkw-Durchfahrtsverbot im Prognosehorizont 2025 die unter C.3.2.3 dargestellte moderate Entlastung der Hanfelder Straße nicht bewirken kann.

3.2.7.3 Auswirkungen des Entlastungstunnels im Zuge der B 2

Der Einwander 1000 und zahlreiche weitere Einwander fordern, mit dem Bau der Westtangente abzuwarten, bis der bestandskräftig planfestgestellte Entlastungstunnel im Zuge der B 2 unter Verkehr sei. Wegen der offenen Finanzierung sei derzeit unklar, ob der Tunnel jemals realisiert werde. Angesichts der komplexen Verkehrssituation in Starnberg könne man erst dann zuverlässig die verkehrlichen Auswirkungen des Tunnels absehen und die Erforderlichkeit einer Westumfahrung beurteilen. Sowohl die Hanfelderstraße als auch die Söckingerstraße würden nach dem Bau des Tunnels weniger Rückstau und einen besseren Verkehrsfluss haben, weil die Ampelanlagen an den Einmündungen dieser

beiden Straßen in die Hauptstraße bzw. Weilheimerstraße geringeres Verkehrsaufkommen hätten.

Diese Forderung weisen wir zurück. Die Westumfahrung steht nicht in direktem Zusammenhang oder in Abhängigkeit zum B 2 Entlastungstunnel Starnberg. Der Tunnel Starnberg nimmt den Verkehr der stark belasteten B 2 im Ortsbereich von Starnberg auf und entlastet somit die Stadt vom Durchgangsverkehr der B 2 Garmisch- Murnau- Weilheim-Starnberg mit Fortführung über die Bundesautobahn A 952 nach München. Aufgrund der Nord-Süd-Ausrichtung des Tunnels ist dessen Entlastungswirkung auf die Hanfelder Straße trotz der von den Einwendern genannten Verbesserungen an den Kreuzungen sehr gering. Mit der Westumfahrung und der im Zuge der St 2069 geplanten Baumaßnahmen entsteht eine leistungsfähige Verbindung zwischen der B2 südlich von Starnberg zur A 96. Dieses Planungsziel (siehe oben C.3.2.1) kann – ebenso wie die moderate Entlastung der Hanfelder Straße – auch unabhängig von der Realisierung des B 2 Tunnels erreicht werden.

3.2.7.4 Auswirkungen der geplanten sog. Nordosttangente

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnerts beantragt, die Verkehrsuntersuchung und Verkehrsprognosen dahingehend zu ergänzen und zu überarbeiten, dass die seitens der Stadt Starnberg derzeit in Prüfung befindlichen Varianten zu einer Nordosttangente einbezogen werden. Das Ergebnis der Verkehrsprognose von Herrn Prof. Kurzak vom 30.10.2009, dass eine wirkungsvolle Entlastung vor allem vom Schwerverkehr nur durch den Bau der Westumfahrung von Starnberg möglich sei, weil nur dann auch ein Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr für die Hanfelder Straße ausgesprochen werden könne, sei nicht haltbar. Eine Entlastung der Hanfelder Straße vom Schwerlastverkehr könnte auch durch die nunmehr in die Diskussion gekommene sog. Nordosttangente erfolgen.

Eine solche Ergänzung der Verkehrsuntersuchung halten wir nicht für erforderlich. Für eine Nordosttangente von Starnberg gibt es derzeit weder einen Baulastträger noch eine konkrete Planung. Die Stadt Starnberg hat bislang lediglich in einer Voruntersuchung mögliche Trassen untersuchen und gegenüberstellen lassen. In weiteren folgenden Schritten wird die Realisierbarkeit zu untersuchen sein. Auch aufgrund der in allen Voruntersuchungen erkennbaren hohen Kosten und der absehbaren großen naturschutzfachlichen Probleme einer Nordosttangente können wir daher nicht davon ausgehen, dass eine solche Straßenverbindung zwischen der A 952 und der Staatsstraße St 2063 zur A 96 im Prognosezeitraum bis zum Jahr 2025 realisiert sein wird.

3.2.7.5 Prognosezeitraum

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert kritisiert, dass die Auslegung der Verkehrsprognose auf das Jahr 2025 im Sinne der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes unzureichend sei. Danach sei die Verkehrsprognose zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch mit einem Zeitraum von 15 Jahren erforderlich. Da bereits nunmehr zu Beginn der Planfeststellung der Prognosezeitraum bis zum 2025 gerade einmal noch 15 Jahre umfasse, könne definitiv der Prognosezeitraum bei Planfeststellung nicht mehr eingehalten werden, sondern werde vielmehr deutlich unterschritten, was insoweit eine formelle Fehlerhaftigkeit nach sich ziehe.

Diese Kritik weisen wir zurück. Das Bundesverwaltungsgericht hat in mehreren Entscheidungen (grundlegend BVerwG Ur. v. 21.03.1996, Aktenzeichen: 4 A 10/95 Leitsatz 3 und Rn. 18 ff. nach juris, bestätigt z.B. in BVerwG Beschl. v. 25.05.2005, Aktenzeichen: 9 B 41/04) darauf hingewiesen, dass eine starre Festlegung auf einen bestimmten Zeitraum schon deshalb problematisch ist, weil es insoweit an jeglicher normativen Fixierung fehlt. Die 16. BImSchV lässt die Frage ungeregelt. Lediglich in der Begründung findet sich ein Hinweis, der gewisse Rückschlüsse auf den Prognosezeitraum zulässt, von dem der Ordnungsgeber ausgegangen ist. Dort heißt es nämlich: "Die Prognosewerte werden im allgemeinen erst nach 10 bis 20 Jahren erreicht" (BRDrucks 661/89, S. 37). Da normative Vorgaben fehlen, wäre die Entscheidung, bei der Prognose auf ein bestimmtes Jahr abzustellen, nur dann zu beanstanden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe (BVerwG Ur. v. 21.03.1996, Aktenzeichen: 4 A 10/95 Rn. 19). Im Beschluss v. 25.05.2005 (Rn. 20 nach juris) akzeptiert das Bundesverwaltungsgericht sogar für einen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2002 einen Prognosehorizont bis 2010. Dieser sei nicht unsachgemäß, da er sich am Bedarfsplan des Schienenwegeausbaugesetzes orientiere, der auf die Verkehrsentwicklung des Jahres 2010 ausgelegt sei. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass es für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt seines Erlasses ankommt (BVerwG, Urteil vom 23. April 1997 - BVerwG 11 A 7.97 - Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 16 S. 35 f. m.w.N.). Für die rechtliche Beurteilung des der Lärmberechnung zugrunde liegenden Prognosehorizonts gilt nichts anderes (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 A 10.95 - a.a.O. S. 36). Aus dieser Sicht kann es darauf, ob die geplante Strecke möglicherweise erst nach dem Ende des Prognosezeitraums in Betrieb genommen wird, grundsätzlich nicht ankommen. Unsachgemäß wäre allerdings die Beschränkung auf einen Prognosehorizont, für den im maßgeblichen

Beurteilungszeitpunkt bereits verlässlich absehbar ist, dass das Vorhaben bei seinem Eintritt noch nicht fertiggestellt und in Betrieb genommen sein wird. Die Verkehrsprognose soll die Grundlage zur Bewältigung der Probleme schaffen, die durch den Betrieb der geplanten Strecke unter Lärmschutzaspekten aufgeworfen werden. Eine Prognose, von der von vornherein feststeht, dass ihr für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme keine Aussagekraft mehr zukommt, ist für diesen Zweck ungeeignet (BVerwG Beschl. v. 25.05.2005 a.a.O. Rn. 23 f. nach juris). Vor diesem Hintergrund erscheint hier der Prognosehorizont bis 2025 als sachgerecht. Bis zu diesem Zeitpunkt ist eine Realisierung der Westumfahrung Starnberg selbst unter Berücksichtigung erheblicher Verzögerungen vorstellbar. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens verbleibt jedenfalls noch ein Zeitraum von deutlich über 10 Jahren bis zum Prognosehorizont. Dieser ist nach o.g. Rechtsprechung ausreichend.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen. Gem. B V 1.4.3 LEP sollen Staatstraßen zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte, die nicht an Bundesstraßen liegen, an diese anbinden und damit auch die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung dieser Orte schaffen.

Mit dem Bau der Westumfahrung entsteht in Verbindung mit den beschriebenen weiteren Teilvorhaben im Zuge der bestehenden St 2069 eine regional bedeutsame Anbindung für die Mittelzentren Weilheim und Peißenberg sowie für die Gemeinden am westlichen Ufer des Starnberger Sees über die A 96 zu den westlichen und nördlichen Stadtteilen von München und zu den Autobahnen A 99 / A 92 in Richtung Flughafen München bzw. Deggendorf, zu den Autobahnen A 99 / A 8 (West) in Richtung Stuttgart sowie zu den Autobahnen A 99 / A 9 in Richtung Nürnberg.

3.3.1.1 Landesplanerische Beurteilung vom 24.02.1984

Auf Antrag des damaligen Straßenbauamts München hat die Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde - im Jahr 1983 ein Raumordnungsverfahren für eine Trasse eingeleitet, die eine leistungsfähige Verbindung im Zuge der St 2069 zwischen der Landeshauptstadt München und dem Westufer des Starnberger Sees schaffen und die nicht realisierte Würmparallele im

Zuge der St 2063 ersetzen sollte. Die Raumordnungstrasse umfasste die heutigen Vorhaben Umfahrung von Ober- und Unterbrunn (allerdings auf einer ortsnäheren Trasse als der inzwischen gebauten) als Nordteil und Westumfahrung Starnberg als Südteil, wobei die Trasse im Südteil im Wesentlichen der Antragstrasse in diesem Planfeststellungsverfahren entspricht. Auch aufgrund der damals vehement negativen Stellungnahmen der Stadt Starnberg und des Landratsamts Starnberg – Untere Naturschutzbehörde – kam die Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde – in ihrer landesplanerischen Abwägung zu dem Schluss, dass das Teilstück südlich von Oberbrunn (das der Westumfahrung Starnberg entspricht) nicht den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Die erwartete Entlastungsfunktion erscheine wegen der relativ großen Ortsferne und der fehlenden Integration der Planung in „regionale Konzepte“ nicht schlüssig nachgewiesen. Dagegen wären die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, des Immissionsschutzes, der Naherholung, sowie der Land- und Forstwirtschaft so stark betroffen, dass ein Ausgleich durch landschaftspflegerische Maßgaben nicht möglich erscheine.

Die Stadt Starnberg als Vorhabensträger vertritt demgegenüber in Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen die Auffassung, dass die damals im Raumordnungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen bezüglich verkehrlicher Wirksamkeit auf die nunmehr vorliegende Planung nicht übertragen werden können, weil sich die Rahmenbedingungen in den vergangenen 25 Jahren wesentlich verändert hätten. Insbesondere hätten die Weiterführung des Autobahnringes A 99 über die Eschenrieder Spange zur A 8, München – Stuttgart, bis hin zur A 96, Lindau – München, und der kontinuierliche Weiterbau der A 96 eine Verkehrszunahme im Westen und Südwesten der Landeshauptstadt München ausgelöst. Das Fehlen eines Autobahnringes im Süden der Landeshauptstadt München zwingt darüber hinaus überregionale Verkehre dazu, auf das nachgeordnete Straßennetz auszuweichen. Insofern sei der verkehrlichen Entlastungswirkung, die sich durch den Bau der Westumfahrung Starnberg einstellen werde, inzwischen ein wesentlich höheres Gewicht beizumessen als zum Zeitpunkt der landesplanerischen Überprüfung im Jahre 1984. Das Vorhaben sei auch mit den Belangen der Wasserwirtschaft, des Immissionsschutzes, der Naherholung sowie der Land- und Forstwirtschaft vereinbar. Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes würden durch die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen deutlich abgeschwächt. Die Beurteilungsgrundlagen des Raumordnungsverfahrens aus dem Jahre 1984 hätten sich geändert.

3.3.1.2 Einwendungen

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert und zahlreiche weitere Einwender beantragen, das vorliegende Planfeststellungsverfahren wegen unzureichender planungsrechtlicher Unterlagen zurückzuweisen bzw. hilfsweise auszusetzen, bis im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens eine tragfähige raumordnerische Beurteilung für das Vorhaben erfolgt ist, die im weiteren Genehmigungsverfahren als abwägungserheblicher Belang Berücksichtigung finden kann. Hilfsweise beantragt sie, das vorliegende Planfeststellungsverfahren wegen unzureichender planungsrechtlicher Unterlagen zurückzuweisen bzw. hilfsweise auszusetzen, bis der Vorhabensträger seine Unterlagen hinsichtlich der raumordnerischen Ziele und Grundsätze der Regionalplanung in der Region München bzw. den hochstufigen Zielen und Grundsätzen der Landesplanung im Landesentwicklungsprogramm bezogen auf sein Projekt entsprechend ergänzt hat. Im Hinblick auf das fortbestehende negative Verdikt aus dem Jahre 1984 sei es aus Sicht der Einwendungsführer unerlässlich, im öffentlichen Interesse ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen, um unter Berücksichtigung sämtlicher Aspekte, die in den vergangenen 25 Jahren sich verändert haben könnten, eine neue Beurteilung des Projektes aus landesplanerischer Sicht zu erhalten. Ein neues Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung sei auch deshalb angebracht, da es eine etwas distanziertere, objektivere und ganzheitlichere Betrachtung ermöglichen würde, um unausgegorenes Stückwerk zu vermeiden.

Zudem rügt die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert, dass das im Regionalplan enthaltene landschaftliche Vorbehaltsgebiet mit dem fachlichen Ziel der Freihaltung von Talräumen von weiterer Bebauung um Hadorf von der Planung nicht berücksichtigt werde. Auch für den südlichen Teil des Plangebiets bestehe das fachliche Ziel, Landschaftszerschneidungen insbesondere durch Straßen- und Energietrassen zu vermeiden.

Diese Anträge weisen wir zurück. Ein neues Raumordnungsverfahren hätte nach der bis zum 30.06.2012 geltenden Rechtslage nach Art. 21 Abs. 1 Nr. 2 BayLPIG a.F. nur auf Antrag des Vorhabensträgers durchgeführt werden können, da das Vorhaben nach Art. 21 Abs. 1 Nr. 1 BayLPIG a.F. i.V.m. § 1 RoV an sich nicht raumordnungspflichtig war. Einen solchen Antrag hat die Stadt Starnberg nicht gestellt. Die Planunterlagen sind insoweit auch nicht unzureichend. Die Höhere Landesplanungsbehörde hat im Vorfeld ihrer Stellungnahme vom 04.03.2010 die Unterlagen nicht als unzureichend angesehen und konnte ihre Prüfung auf der Basis der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen durchführen.

Heute legt Art. 24 Abs. 2 Satz 6 BayLPIG in der seit dem 01.07.2012 geltenden Fassung fest, dass Raumordnungsverfahren ausschließlich im öffentlichen Interesse durchgeführt werden. Ein Anspruch der Einwender auf die Durchführung eines solchen Verfahrens besteht daher – wie auch unter Geltung der früheren Rechtslage nicht.

Die Frage, ob die Landesplanerische Beurteilung vom 24.02.1984 auch heute noch Bestand hat, oder ob sich die Umstände so maßgeblich verändert haben, dass aus landesplanerischer Sicht eine andere Sichtweise geboten ist, hat aber dennoch große Bedeutung für die Abwägung in diesem Planfeststellungsverfahren. Wir haben deshalb die Höheren Landesplanungsbehörde der Regierung von Oberbayern gebeten, im Rahmen ihrer Beteiligung als Träger öffentlicher Belange auch auf die Landesplanerische Beurteilung vom 24.02.1984 einzugehen.

3.3.1.3 Stellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde

Die am Verfahren als Träger öffentlicher Belange beteiligte Höhere Landesplanungsbehörde kommt mit ihrem Schreiben vom 04.03.2010 zu dem Ergebnis, dass die heute vorliegende Planung den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegensteht. Die wesentlichen Argumente der Höheren Landesplanungsbehörde machen wir uns im Folgenden zu Eigen, bzgl. der Einzelheiten verweisen wir auf die Stellungnahme vom 04.03.2010.

In der Gesamtabwägung kommt die Höhere Landesplanungsbehörde für uns nachvollziehbar und überzeugend zu dem Ergebnis, dass die geplante Verlegung der Staatsstraße aus der Sicht der Raumordnung grundsätzlich befürwortet werden kann, wenn auch weiterhin nicht unerhebliche Betroffenheiten der raumbedeutsamen Belange von Natur und Landschaft zu verzeichnen sind. Die Beurteilungsgrundlagen - bezogen auf 1984 - haben sich dahingehend geändert, dass sich die Verkehrsströme im Umfeld des Vorhabens verlagert haben und dass von naturschutzfachlicher Seite eine grundsätzliche Kompensierbarkeit des Vorhabens festgestellt werden kann. Das Vorhaben ist auch mit den weiteren berührten Belangen der Wasserwirtschaft, des Immissionsschutzes, der Naherholung sowie der Land- und Forstwirtschaft vereinbar. Die neue Straßenverbindung erweist sich aufgrund der veränderten überörtlichen Vernetzungsfunktionen und aufgrund der nach einer Umstufung möglichen verkehrsbeschränkenden Maßnahmen auf der Hanfelder Straße als verkehrswirksamer als die im Rahmen des damaligen Raumordnungsverfahrens überprüfte Planung. Sie entlastet die Bevölkerung vom Durchgangsverkehr und trägt zur Verkehrssicherheit bei. Entscheidend hierfür ist auch die zu erwartende verkehrliche Entlastung im Raum Starnberg. Die positiven Effekte der verkehrlichen

Belange überwiegen die zweifelsohne beeinträchtigten Belange des Natur- und Landschaftsschutzes. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Beeinträchtigung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen deutlich abgeschwächt wird. Durch das Vorhaben ergeben sich keine Zielkonflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung. Das Vorhaben ist geeignet, einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Mittelzentrum Starnberg zu leisten und steht insgesamt den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen.

Im Hinblick auf die Querung des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes gemäß Regionalplan München stellt die Höhere Landesplanungsbehörde klar, dass in den Vorbehaltsgebieten der jeweiligen Zweckbestimmung besonderes Gewicht zukommt, aber für diese Gebiete noch keine abschließende Abwägung über die Art der Bodennutzung getroffen ist. Dem im Regionalplan durch ein Vorbehaltsgebiet besonders gewichteten Belang des Natur- und Landschaftsschutzes werde durch die avisierten und zeitlich parallel umzusetzenden landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen weitgehend Rechnung getragen.

Aus diesem Grund können und müssen wir in der fachplanerischen Abwägung davon ausgehen, dass das Vorhaben Westumfahrung Starnberg heute den Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

3.3.2 Planungsvarianten

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

Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt (siehe Unterlage 1 Anlage 1):

3.3.2.1 Beschreibung der Varianten

3.3.2.1.1 Trassenkorridor / Wahllinie 1

Der Trassenkorridor verläuft von Mamhofen kommend östlich von Hadorf über die Geländekuppe des Maurerberges bis zur Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Hadorf – Söcking, schwenkt danach in Richtung Westen ab und erreicht nach ca.

1900 m die bestehenden STA 3 nach Perchting, schwenkt dann wieder nach Osten ab und erreicht die St 2070 östlich von Perchting.

Die darin eingebettete Wahllinie 1 verläuft zunächst 100 m östlich des Ortsrandes Hadorf in Richtung Süden. Sie durchschneidet hier die Geländekuppe des Maurerberges. Aus Lärmschutzgründen sind in diesem Abschnitt Schutzmaßnahmen erforderlich. Auf Höhe der GVS Hadorf – Söcking schwenkt die Trasse nach Westen ab und erreicht nach ca. 1900 m die bestehende STA 3 nach Perchting. Sie verbleibt auf ca. 200 m Länge auf der bestehenden Straße und schwenkt dann nach Osten ab. Östlich von Perchting schließt sie nach weiteren 700 m an die St 2070 an. Bis zur Einmündung der St 2563 Richtung B2 verläuft die Trasse auf der bestehenden St 2070.

Die Gesamtlänge der Maßnahme beträgt 4,5 km wobei ca. 2,8 km Neubaustrecke wären. Wegen der Mehrlänge von ca. 25 % zu den Trassenalternativen weist der Trassenkorridor 1 eine gewisse Rückläufigkeit auf. Auf rund 550 m verläuft die Trasse durch Waldgebiet.

3.3.2.1.2 Trassenkorridor / Wahllinie 2

Die Trassenkorridore 1 und 2 sind bis in Höhe der GVS Hadorf – Söcking identisch. Danach schwenkt Trassenkorridor 2 in Richtung Osten ab, durchläuft den Talraum zwischen Hirschbühl und Galgenberg westlich des Galgenbergs und schließt im Süden an die St 2563 an.

Die darin eingebettete Wahllinie 2 durchschneidet ebenfalls die Geländekuppe des Maurerberges. Aus Lärmschutzgründen sind auch in diesem Abschnitt Schutzmaßnahmen erforderlich. Der Galgenberg wird westlich umgangen. Ca. 300 m nördlich der St 2070 tritt die Trasse in den Wald ein und geht westlich von Söcking in die bestehende St 2563 über.

Die Wahllinie 2 ist rund 3.190 m lang. Auf rund 820 m Länge verläuft sie durch Waldgebiet.

3.3.2.1.3 Trassenkorridor / Wahllinie 3

Der Trassenkorridor umgeht von Mamhofen kommend östlich des Ortsrandes Hadorf ein vorhandenes Waldgebiet, verläuft östlich des Galgenbergs in Richtung Süden, schwenkt nördlich der St 2070 in den Trassenkorridor 2 ein und schließt ebenfalls an die St 2563 an.

Die darin eingebettete Wahllinie 3 umgeht das östlich von Hadorf vorhandene Waldgebiet und verläuft somit mehr als 300 m vom Ortsrand entfernt in Richtung Süden. Der Galgenberg wird östlich umgangen, wobei Waldzerschneidungen

unvermeidlich sind. Danach verläuft die Trasse am Waldrand entlang über offenes Gelände. Beim Wiedereintritt in den Wald, etwa 300 m nördlich der St 2070, trifft sie auf die Wahltrasse 2 und ist im weiteren Verlauf mit dieser weitestgehend identisch.

Die Wahllinie 3 ist rund 3.640 m lang. Auf rund 1.250 m Länge verläuft sie durch Waldgebiet.

3.3.2.1.4 Variante „Luther“

Der Korridor der Variante „Luther“ ist am Bauanfang zunächst mit dem Trassenkorridor 3 identisch, schwenkt jedoch auf Höhe des Galgenbergs nach Osten ab und liegt im weiteren Verlauf größtenteils im Wald. Südlich des Anschlusses der St 2563 an die St 2070 erfolgt die Überleitung auf die St 2563.

Die darin eingebettete Variante „Luther“ ist rund 3.430 m lang. Auf rund 1.530 m Länge verläuft sie durch Waldgebiet.

3.3.2.2 Vergleich der Varianten

Zahlreiche Angaben im Erläuterungsbericht zum Trassenvergleich (Unterlage 1 Kap. 3.3) insbesondere zu Flächengrößen beruht auf Erhebungen vor der Einleitung des Verfahrens der Westumfahrung Starnberg als Kreisstraße im Jahr 2006. Insbesondere die dort für die Wahllinie 3 genannten Zahlen stimmen nicht mehr mit der heutigen Planfeststellungsstrasse (die aus dieser Wahltrasse entwickelt wurde) überein. Für die Wahllinie 2 und die Variante „Luther“ wurden jedoch keine neuen Zahlen ermittelt. An der für den Trassenvergleich maßgeblichen Relation zwischen den Trassen hat sich unserer Ansicht nach aber nichts Entscheidungserhebliches geändert. Da nur die im Erläuterungsbericht vorhandenen Angaben auf vergleichbaren Parametern beruhen, greifen wir für den Trassenvergleich auf die damals ermittelten Zahlen zurück.

3.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

In einem vom Landkreis Starnberg und der Stadt Starnberg in Auftrag gegebenen Gutachten vom 19. November 2001, das in Auszügen dem Erläuterungsbericht beigelegt ist, wurde die Verkehrswirksamkeit der 3 Trassenkorridore von Prof. Dr.-Ing. Kurzak untersucht (das vollständige Gutachten liegt der Regierung von Oberbayern und dem Staatlichen Bauamt Weilheim vor). Die Untersuchung hat ergeben, dass Trassen im Korridor 1 zwar die Orte Perchting und Hadorf umgehen, aber dennoch wegen der ausgeprägten Rückläufigkeit in verkehrstechnischer Sicht den mit der Westumfahrung Starnberg beabsichtigten Zweck nicht erreichen. Die Trassen im Korridor 1 entlasten zwar die Ortsteile Hadorf und Perchting, bringen aber eine geringe Entlastung für die Stadt Starnberg.

Das Verkehrsgutachten bestätigt die Verkehrswirksamkeit nur für die Trassen der Korridore 2 + 3 und die Trasse „Luther“ die alle im Süden unmittelbar an die St 2563 anschließen.

Nachdem die Überprüfung der Verkehrswirksamkeit der Wahltrassen ergeben hat, dass Wahllinie 1 wegen der ausgeprägten Rückläufigkeit aus verkehrstechnischer Sicht auszuschließen ist, beschränkt sich die nachfolgende Beurteilung auf die 3 verbleibenden Wahllinien(Trassenkorridore 2, 3 und Variante „Luther“), deren Verkehrswirksamkeit bestätigt wurde.

3.3.2.2.2 Flächenbedarf, Natur- und Landschaftsschutz

Die Wahllinie 2 führt zu einer Überbauung bzw. Beeinträchtigung von belebtem Boden (Flächenbedarf) von 12,2 ha und zu einer Nettoneuversiegelung von 1,9 ha, dabei werden Biotop auf einer Fläche von 6,2 ha beeinträchtigt bzw. überbaut und auf einer Länge von 1,5 km zerschnitten. Sie erfordert Ausgleichsflächen von etwa 7,1 ha. Sie beeinträchtigt Flächen von 4,8 ha mit einem sehr hohen Landschaftsbildwert und 4,2 ha mit einem hohen Landschaftsbildwert, landschaftsbildprägende morphologische Strukturen auf 3,3 ha und landschaftsbildprägende Wälder und Gehölze auf 3,6 ha.

Die Wahllinie 3 führt zu einer Überbauung bzw. Beeinträchtigung von belebtem Boden (Flächenbedarf) von 13,4 ha und zu einer Nettoneuversiegelung von 2,1 ha, dabei werden Biotop auf einer Fläche von 7,4 ha beeinträchtigt bzw. überbaut und auf einer Länge von 1,9 km zerschnitten. Sie erfordert Ausgleichsflächen von etwa 8,5 ha. Sie beeinträchtigt Flächen von 1,2 ha mit einem sehr hohen Landschaftsbildwert und 8,1 ha mit einem hohen Landschaftsbildwert, landschaftsbildprägende morphologische Strukturen auf 0,9 ha und landschaftsbildprägende Wälder und Gehölze auf 6,5 ha.

Die Variante „Luther“ führt zu einer Überbauung bzw. Beeinträchtigung von belebtem Boden (Flächenbedarf) von 12,6 ha und zu einer Nettoneuversiegelung von 2,0 ha, dabei werden Biotop auf einer Fläche von 8,7 ha beeinträchtigt bzw. überbaut und auf einer Länge von 2,2 km zerschnitten. Sie erfordert Ausgleichsflächen von etwa 9,4 ha. Sie beeinträchtigt Flächen von 0,7 ha mit einem sehr hohen Landschaftsbildwert und 9,4 ha mit einem hohen Landschaftsbildwert, keine landschaftsbildprägenden morphologischen Strukturen und landschaftsbildprägende Wälder und Gehölze auf 7,6 ha.

Beim Landschaftsschutz schneidet die Wahllinie 2 schlechter ab, als die stärker im Wald verlaufende Wahllinie 3 und die Variante „Luther“. Die Wahllinie 2 hat aber deutliche Vorteile bei der Inanspruchnahme von Biotopen und der Beeinträchtigung

geschützter Arten. Sie ist bei diesen Kriterien insgesamt die beste der Wahllinien, während die Variante „Luther“ wegen der hohen Beeinträchtigung von biotopwürdigen Waldflächen am schlechtesten abschneidet.

3.3.2.2.3 Land- und Forstwirtschaft

Die Wahllinie 2 überbaut landwirtschaftliche Flächen von 8,6 ha, davon 6,4 ha mit günstigen Ertragsbedingungen und 3,4 ha Waldfläche.

Die Wahllinie 3 überbaut landwirtschaftliche Flächen von 6,3 ha, davon 3,8 ha mit günstigen Ertragsbedingungen und 5,8 ha Waldfläche.

Die Variante „Luther“ überbaut landwirtschaftliche Flächen von 4,3 ha, davon 1,9 ha mit günstigen Ertragsbedingungen und 6,9 ha Waldfläche.

Damit hat die Wahllinie 2 wegen ihres weitgehenden Verlaufs im Offenland erhebliche Nachteile bei der Überbauung landwirtschaftlicher Nutzflächen, während die Variante „Luther“ hier am Besten abschneidet. Bei den Waldflächen ist die Situation genau umgekehrt, hier führt die Variante 2 zu den geringsten Beeinträchtigungen. Die Wahllinie 3 nimmt hier eine Mittelstellung ein, sie beansprucht sowohl in erheblichem Maße landwirtschaftliche als auch forstwirtschaftliche Nutzflächen.

3.3.2.2.4 Erholung

Nur die Wahllinie 2 führt zu einer Neuinanspruchnahme von Flächen (2,9 ha) im Wohnumfeld. Sie beeinträchtigt auf 10,6 ha Flächen mit hoher Erholungseignung, davon 6,5 ha erholungswirksame Strukturen und 2,3 ha Erholungswald.

Die Wahllinie 3 beeinträchtigt auf 11,0 ha Flächen mit hoher Erholungseignung, davon 6,3 ha erholungswirksame Strukturen und 4,0 ha Erholungswald.

Die Variante „Luther“ beeinträchtigt auf 10,2 ha Flächen mit hoher Erholungseignung, davon 6,9 ha erholungswirksame Strukturen und 5,3 ha Erholungswald.

Bei der jeweils erheblichen Beeinträchtigung von erholungswirksamen Strukturen und Erholungswald besehen bei allen Trassen keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

3.3.2.2.5 Immissionsschutz

Die maßgeblichen Grenzwerte für die Schadstoffbelastung (39. BImSchV) und die Lärmbelastung (16. BImSchV) können bei allen Varianten eingehalten werden, allerdings werden bei der Wahllinie 2 im Bereich von Hadorf aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Unter Berücksichtigung des im § 50 BImSchG normierten Grundsatzes, Lärmschutz primär durch Trennung unverträglicher Nutzungen und erst sekundär durch (aktive oder passive) Lärmschutzmaßnahmen zu gewährleisten, hat die Wahllinie 2 bei diesem sehr gewichtigen Belang gravierende Nachteile gegenüber den in diesem Belang weitgehend gleichauf liegenden Wahltrasse 3 und Variante „Luther“.

3.3.2.2.6 Trinkwasserschutz

Die Wahllinie 2 beeinträchtigt auf 6,2 ha Flächen mit Bedeutung für den Wasserschutz, davon 3,3 ha Wasserschutzwald und 2,9 ha Flächen mit sonstiger hoher wasserwirtschaftlicher Schutzwürdigkeit.

Die Wahllinie 3 beeinträchtigt auf 5,4 ha Flächen mit Bedeutung für den Wasserschutz, davon 5,0 ha Wasserschutzwald und 0,4 ha Flächen mit sonstiger hoher wasserwirtschaftlicher Schutzwürdigkeit.

Die Variante „Luther“ beeinträchtigt auf 6,0 ha Flächen mit Bedeutung für den Wasserschutz, diese Flächen sind vollständig Wasserschutzwald.

Bei diesem Kriterium hat wegen der geringsten Eingriffe in Waldflächen mit Wasserschutzfunktion die Wahltrasse 2 leichte Vorteile gegenüber der Wahltrasse 3, die wiederum etwas besser abschneidet als die Variante „Luther“.

3.3.2.2.7 Wirtschaftlichkeit

Für die Wahllinien 2, 3 und „Luther“ wurde die Wirtschaftlichkeit nicht gesondert ermittelt, da sie sich ursprünglich bis auf den bei Wahllinie 2 notwendigen Lärmschutz hinsichtlich der Bau- und Betriebskosten nur unwesentlich unterscheiden. Die Lärmschutzmaßnahmen bei der Wahllinie 2 sind kostenträchtig und machten die Wahllinie 2 daher wirtschaftlich ungünstiger.

Seit der 1. Tektur ist die Planfeststellungstrasse durch die Einplanung der Grünbrücke am Galgenberg deutlich teurer als die anderen Trassenvarianten, bei denen die Notwendigkeit vergleichbarer Vernetzungsmaßnahmen aber nicht untersucht wurde.

3.3.2.2.8 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Alle untersuchten Trassenkorridore lösen erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt aus. Eine vollständig landschaftsverträgliche Trassenführung ist bei der gegebenen Raumausstattung im Untersuchungsgebiet nicht möglich. Die Wahllinie 2 ist unter den Aspekten Landschaftsbild, Ertragsfunktion für die Landwirtschaft und insbesondere beim Immissionsschutz für die Ortslage von Hadorf als ungünstigste Trasse einzustufen. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV wären in Hadorf

voraussichtlich nur mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten. Sie beansprucht weithin einsehbare und exponierte Flächen mit einem sehr hohen Landschaftsbildwert südlich vor Hadorf und belastet die Fernsicht zur Alpenkette.

Die Wahllinie 3 führt bei den meisten Umweltauswirkungen zu schwerwiegenderen Eingriffen als die Wahllinie 2, schneidet aber günstiger ab als die Variante „Luther“, die die schwerwiegendsten Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter verursacht. Die Variante „Luther“ muss bei den Umweltauswirkungen bei den meisten Aspekten als ungünstigste Trasse eingestuft werden. Sie weist den höchsten Waldverbrauch aller drei betrachteten Trassen auf und verursacht dadurch die schwerwiegendsten Auswirkungen auf die Lebensräume von Tieren und Pflanzen, auf die waldbauliche Ertragsfunktion, auf die Lebensraumfunktionen des Bodens, auf den Wald mit besonderer Bedeutung für den Wasserschutz, auf das Lokalklima und auf den Erholungswald nordwestlich von Söcking.

Die Wahllinie 3 ist vor allem bei dem in der Abwägung sehr gewichtigen Schutzgut Wohnumfeld durch Schonung der Ortslage von Hadorf und damit Schutz der Anwohner vor Immissionen als günstigste Linienführung einzustufen.

Insgesamt geht aus dem Wahllinienvergleich hervor, dass eine Linienführung innerhalb des Trassenkorridors der Wahllinie 3 unter Abwägung aller planungsrelevanten Belange und angesichts der gebotenen starken Gewichtung des Schutzguts Mensch (Erholung und insbesondere Immissionsschutz) als „Kompromiss-Korridor“ die Belange der Wohnbevölkerung von Hadorf, der Landwirtschaft sowie des Landschaftsbilds besser als die übrigen Korridore berücksichtigt.

Mit dem Trassenkorridor 2 könnten zwar aus landschaftspflegerischer Sicht Eingriffe in den Naturhaushalt und die Lebensräume von Pflanzen und Tieren verringert werden, doch überwiegen die Vorteile des Trassenkorridors 3 bei den o.g. Schutzgütern insbesondere beim Schutzgut Mensch (Wohnumfeld).

Die Variante „Luther“ ist mit den Zielen und Grundsätzen von Naturschutz und Landespflge sowie den Belangen der Forstwirtschaft nur äußerst schwer vereinbar und kommt deshalb nicht in Betracht.

Deshalb wurde unter Abwägung aller planungsrelevanten Belange Korridor 3 zur Grundlage für die Trassenplanung ausgewählt und innerhalb dieses Korridors eine Trassenoptimierung durchgeführt.

3.3.2.3 Trassenoptimierung

Ein besonders sensibler Bereich innerhalb des ausgewählten Trassenkorridors 3 liegt im Abschnitt der ostseitigen Umfahrung des Galgenberges, der ein Naturdenkmal darstellt.

Im Rahmen der Planung wurde deshalb vom Vorhabensträger eine Trassenoptimierung vorgenommen. Dazu wurden zwei Varianten, eine so genannte blaue Trasse (3.1) und eine so genannte rote Trasse (3.2) untersucht, die vor allem im Bereich des Galgenbergs unterschiedliche Linienführung aufweisen. Die Lage der beiden Trassen ist der Anlage 2 zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) zu entnehmen.

Die Variante 3.1 (blaue Trasse) schließt an die bestehende STA 3 von Mamhofen kommend an und schwenkt zunächst nach Osten ab. In einem Gegenbogen schmiegt sich anschließend die Trasse an einen südlich folgenden Waldrand an und quert eine Grünfläche, die als Pferdekoppel genutzt wird. Der schützenswerte Waldsaum wird nicht beeinträchtigt. Nach einer Fichtenwaldquerung schließt sich eine Feldquerung an. Danach tritt die Trasse in ein Waldstück mit wertvollem Buchensaum ein. Es folgt eine Wiesenquerung, an der sich die Querung der Gemeindeverbindungsstraße, Hadorf – Söcking, anschließt. Nach der Straßenquerung durchläuft die Trasse den Randbereich eines Toteiskessels und schneidet anschließend in einen steilen Moränenrücken mit Fichtenbestand östlich des Galgenberges ein. Danach verlässt die Trasse den Wald und durchquert freie Felder unter Schonung des östlichen Waldrandes. Danach durchläuft sie ein Waldgebiet mit hohem Buchenanteil. Südlich des Anschlusses der St 2563 an die St 2070 wird sie über einen Kreisverkehrsplatz mit der St 2070 verknüpft und im Anschluss in die St 2563 übergeleitet. Die Trassenlänge beträgt rund 3.510 m.

Die Variante 3.2 (rote Trasse) weicht im Wesentlichen nur im Bereich östlich des Galgenberges von der Variante 3.1 ab. Am Bauanfang sind beide Trassen nahezu identisch. Etwa ab der Pferdekoppel verschiebt sich die Trasse um rd. 60 m weiter nach Osten mit der Folge, dass der Rücken östlich des Galgenberges nicht mehr im Hochpunkt gequert, jedoch ein östlich vorhandener Toteiskessel tangiert wird. Der Waldsaum nördlich der GVS wird vollständig durchschnitten. Südlich des Galgenbergs durchläuft die Trasse die Feldflächen westlicher als die Trasse 3.1 und schneidet größere Restflächen zum östlichen Waldsaum ab. Im Endbereich sind beide Trassen wieder nahezu identisch. Die Trassenlänge beträgt rund 3.580 m. Ein detaillierter Vergleich der Vor- und Nachteile der beiden Trassenoptimierungen ist dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) auf S. 23 Kap. 3.5.2.2 zu entnehmen.

Obwohl die rote Trasse (3.2) nicht den Hochpunkt des Moränenrückens östlich des Galgenberges durchquert, ergibt sich einseitig eine um rd. 2 m höhere Einschnittsböschung als bei der blauen Trasse (3.1). Weil die rote Trasse den Moränenrücken schräg durchschneidet, ist der Flächenbedarf im Bereich des Galgenberges höher als bei der blauen Trasse. Darüber hinaus wird durch den Verlauf der roten Trasse wertvoller, das Landschaftsbild prägender Buchenbestand zerstört. Der Verlust der Buchen stellt im Vergleich zu den von Variante 3.1 betroffenen Fichtenbeständen im entsprechenden Abschnitt aus ökologischer Sicht einen empfindlicheren Eingriff in den Naturhaushalt dar. Aus einem Vergleich des Waldflächenbedarfs beider Trassen im Abschnitt östlich des Galgenberges geht hervor, dass die rote Trasse (3.2) rund 0,4 ha mehr Waldfläche in Anspruch nimmt als die blaue Trasse (3.1) und der Gesamtflächenbedarf innerhalb dieses Abschnittes höher liegt. Aufgrund der insbesondere aus Sicht von Natur und Landschaft bestehenden Vorzüge der blauen Trasse (3.1) wurde diese Linienführung der Planfeststellung zugrunde gelegt.

Mit den Änderungen durch die 1. Tektur vom 01.08.2011 wurde die sog. Blaue Trasse im Bereich des Galgenbergs durch die Einplanung einer 79 m langen Grünbrücke (Bauwerk BW 5) weiter optimiert.

3.3.2.4 Einwendungen zur Trassenwahl

3.3.2.4.1 Nullvariante

Die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert rügt, dass unter den Oberbegriffen „Vorhabensalternativen“ und „Trassensuche“ im Erläuterungsbericht seitens des Vorhabensträgers in planungsrechtlich fehlerhafter Weise eine Untersuchung ausschließlich bezogen auf bestimmte Arten der Durchführung des geplanten Straßenbauvorhabens durchgeführt worden sei. Mit keinem Wort sei dagegen auf die Thematik der sog. Nullvariante eingegangen worden. Die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert beantragt daher hilfsweise (neben der Ablehnung der Planfeststellung an sich), das Planungsverfahren auszusetzen, bis der Planungsträger planungsrechtlich ausreichende Planfeststellungsunterlagen beibringt.

Diesen Antrag lehnen wir ab. Die verkehrlichen Auswirkungen der sog. Nullvariante sind im Verkehrsgutachten vom 30. Oktober 2009 von Prof. Dr. Kurzak untersucht. Bereits daraus ist ersichtlich, dass die Nullvariante die Planungsziele, insbesondere die Errichtung einer leistungsfähigen Achse zwischen B 2 und A 96 und die Schaffung der Voraussetzungen für eine Verkehrsentlastung der Hanfelder Straße (Abstufung zur Gemeindestraße) nicht erreichen kann. Die Nullvariante drängt sich

unserer Ansicht nach nicht auf. Die oben im Rahmen der Planrechtfertigung unter C.3.2 genannten Planungsziele lassen die Nullvariante nicht als vorzugswürdig erscheinen. Die unbestreitbaren naturschutzfachlichen sowie land- und forstwirtschaftlichen Nachteile des Vorhabens sind unter Berücksichtigung sämtlicher Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht derart schwerwiegend, dass sie einen Verzicht auf das Vorhaben zwingend erfordern.

3.3.2.4.2 Schutzgut Mensch

Die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert meint, dass bei der Beurteilung und der Auswertung der Auswirkungen auf die einzelnen benannten Schutzgüter das Schutzgut „Mensch“ in planungsrechtlich fehlerhafter Weise keine eigenständige Berücksichtigung im Rahmen der Beurteilung gefunden habe.

Dieser Einwand ist unzutreffend. Im Variantenvergleich wurde das Schutzgut „Mensch“ unter den Teilaspekten menschliche Gesundheit (Immissionsschutz), und Wohnumfeld und landschaftsbezogenen Erholung untersucht. Infolge der hohen Gewichtung des Schutzgutes „Mensch“ im dortigen Vergleich und in diesem Planfeststellungsbeschluss wird bei der Trassenabwägung die Variante 2 wegen ihrer Nachteile beim Immissionsschutz nicht weiter verfolgt.

3.3.2.4.3 Schutzgut Boden

Die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert kritisiert, dass im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) versucht werde, durch eine rote Unterlegung die jeweils schlechteste und am meisten beeinträchtigende Variante bezogen auf das jeweilige Schutzgut darzulegen, dies aber in sich widersprüchlich geschehe. Im Bereich des Schutzgutes Boden erfolge eine Unterdifferenzierung, die unter anderem auch den Aspekt „biotische Lebensraumfunktion“ beinhalte. Dort werde die sogenannte Variante „Luther“ als schlechteste Trasse farblich dargestellt. Wenn man jedoch sodann die Zahlen betrachte, die insoweit zu Grunde liegen, falle auf, dass die vom Vorhabensträger gewählte Wahltrasse 3 in zwei der drei benannten Unterkriterien schlechter abschneide als die Variante „Luther“ und daher allein von der Quantifizierung in diesem Bereich als schlechteste Variante hätte dargestellt werden müssen.

Diese Kritik ist nicht nachvollziehbar. Eine schematische Klassifizierung anhand der Anzahl der Unterkriterien in denen eine Trassenvariante besser oder schlechter ist, wäre planungsrechtlich verfehlt. Es bedarf im Einzelfall immer auch der Bewertung des Gewichts mit dem die jeweiligen Vor- und Nachteile in die Abwägung einzustellen sind. Beim Schutzgut Boden betreffen die von den Einwendern genannten Unterkriterien beim Schutzgut Boden die Netto-Neuversiegelung, wo eine

Differenz von 0,1 ha zugunsten der Variante „Luther“ bei einem Gesamtumfang von 2,0 ha eher unerheblich ist und die gesamte beeinträchtigte Fläche. Entscheidend ist hier jedoch der bei der Variante „Luther“ um fast 20 % höhere Verlust an für den Naturhaushalt besonders wertvollen Waldböden. Dieser führt zu einer Einstufung der Variante „Luther“ als schlechtesten Trasse auch beim Schutzgut Boden.

3.3.2.4.4 Schutzgut Wasser

Die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert meint, dass auch beim Schutzgut Wasser die Plantrasse (Wahllinie 3) eine besonders schlechte Eingriffsbilanz ausweise und daher im Vergleich mit den anderen Varianten gleich schlecht mit der Variante „Luther“ hätte bewertet werden müssen.

Wir halten demgegenüber die Planfeststellungstrasse beim Schutzgut Wasser für weniger nachteilig als die Variante „Luther“. Entscheidend ist hier der bei der Variante „Luther“ deutlich höhere Verlust an Wasserschutzwald.

3.3.2.4.5 Flächenangaben im Variantenvergleich

Die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert hält die im Variantenvergleich gegenübergestellten Flächenangaben für fehlerhaft. So sei der Tabelle auf S. 20 Kap. 3.3.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) zu entnehmen, dass die Wahllinie 3, d.h. die Plantrasse nur eine Nettoneuversiegelung von 2,1 ha mit sich bringe. Ausweislich der Tabelle 2 der Unterlage 8.0 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) liege bei der Plantrasse eine Versiegelungsfläche von 3,84 ha vor, wobei 0,59 ha bereits versiegelt seien, aber 3,25 ha neu zu versiegeln wären. Selbst unter Berücksichtigung der vom Vorhabensträger als Endsiegelungsfläche benannten 0,44 ha sei bezüglich der Nettoneuversiegelung von einem Wert von 2,81 ha auszugehen. Dieser Wert sei in der Tabelle falsch eingestellt, was zugunsten der vom Vorhabensträger verfochtenen Plantrasse eine unzulässige und fehlerhafte Verschiebung der Gewichtung mit sich bringe. Zudem fehle eine Differenzierung nach dem Gesamtflächenbedarf für das Bauvorhaben bei den untersuchten Wahltrassen. Da die beantragte Plantrasse annähernd 30 ha Flächenbedarf aufweise, sei auch insoweit zu rügen, dass ein entsprechender Vergleich durch den Vorhabensträger nicht vorgenommen wurde, um eine Bewertungsverschiebung zu Lasten der von ihm verfochtenen Trasse zu vermeiden.

Zutreffend an diesem Einwand ist, dass die in der Tabelle auf S. 20 Kap. 3.3.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) aufgeführten Flächen, von den tatsächlich für das Vorhaben benötigten Flächen abweichen. Ursache dafür ist, dass der Variantenvergleich bereits Jahr 2002 erstellt wurde. Infolge des frühen Planungsstadiums konnte die Flächeninanspruchnahme und Versiegelung nur grob

abgeschätzt werden. Für die Flächeninanspruchnahme wurde ein Korridor von 40 m Breite auf die gesamte Länge der jeweiligen Trasse angenommen. Für die versiegelte Fläche eine Fahrbahnbreite von 6,5 m. Abweichungen zu den Angaben im LBP zum Planfeststellungsverfahren ergeben sich aus der im weiteren Planungsverlauf erfolgten Konkretisierung der Planung. Da aber für alle drei Trassenvarianten diese überschlägige Ermittlung der Flächeninanspruchnahme und Versiegelung unter den gleichen Vorgaben erfolgte, stellt der Variantenvergleich das Verhältnis der Auswirkungen der jeweiligen Trassen zueinander weiterhin korrekt dar: Auch für die beiden anderen Vergleichstrassen würden sich die Werte bei einer Konkretisierung der Planung entsprechend verschieben. Insofern wäre es sogar inkorrekt, den Schätzwerten für die „Variante 2“ und die „Variante Luther“ die tatsächlichen Flächengrößen aus der aktuellen Planung gegenüberzustellen. Aufgrund der oben dargestellten überschlägigen Ermittlungsart der Flächeninanspruchnahme und Versiegelung verhalten sich diese Flächengrößen direkt proportional zur Länge der jeweiligen Trasse: „Wahllinie 2“: 3190 m, Variante Luther“: 3430 m, „Wahllinie 3“ (Stand 2002): 3640 m (Stand Planfeststellungsantrag: 3511 m). Ein Vergleich der überschlägig ermittelten Schätzwerte der Flächengrößen für die Varianten mit den aktuellen Zahlen für die Plantrasse wäre inkorrekt, da die aufgrund der Konkretisierung der Planung aufgetretenen Größenverschiebungen ein verzerrtes Bild ergeben würden.

3.3.2.4.6 Nachteile der Wahllinie 3 (Planfeststellungstrasse)

Die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert kritisiert die Entscheidung zugunsten der Wahllinie 3, ohne allerdings eine andere Wahllinie als besser zu bezeichnen. Die Wahllinie 3 wirke sich hinsichtlich des Aspektes Erholung am gravierendsten und schlimmsten von allen Wahltrassen aus. Nur durch eine willkürliche Verquickung der Schutzgüter Erholung und Wohnumfeld habe der Vorhabensträger eine andere Trassenvariante außer der Wahllinie 3 mit dem Makel der schlimmsten Trasse behaften können, um die von ihm begehrte Wahllinie 3 scheinbar zu entlasten. Im Erläuterungsbericht werde zudem versucht, in verbaler Form die Trassenwahl zu rechtfertigen, indem durch die Verwendung des Wortes „Mittelstellung“ suggeriert werde, dass die Wahllinie 3 für das Projekt einen vermeintlich interessengerechten Ausgleich zwischen den betroffenen Schutzgütern herbeiführen könne, weil sie bei den meisten Umweltauswirkungen in der Mitte liege. Zudem sei nicht nachvollziehbar, warum das vorrangige Schutzgut des Wohnumfeldes in der Ortslage von Hadorf besonders wichtig sein soll. Sämtliche weiteren betroffenen Menschen auf der Trasse seien offensichtlich überflüssig.

Diese Einwendung weisen wir zurück. Insbesondere haben wir unter C.3.3.2.2.4 und C.3.3.2.2.5 die beiden zum Schutzgut Mensch gehörenden Aspekte Erholung und Immissionsschutz (der in der Unterlage 1 verwendete Begriff Wohnumfeld ist insoweit unscharf) klar getrennt. Schon bei der Beeinträchtigung der Erholungseignung des Trassenumfelds hat die Wahllinie 3 unserer Ansicht nach nicht die behaupteten Nachteile gegenüber z.B. der Wahllinie 2, da letztere ortsnahe Flächen in Hadorf beeinträchtigt. Insbesondere und entscheidungserheblich spricht für die gewählte Linie und gegen eine Wahllinie 2 schon die erforderliche Berücksichtigung des Trennungsgebots des § 50 BImSchG. Die Ortslage von Hadorf ist als Wohngebiet schon durch die entsprechende Trassenwahl vor Verkehrslärm zu schützen. Dies gilt für die übrigen Anwesen im Trassenbereich, die alle im Außenbereich liegen, gerade nicht. Bei einem Wohngrundstück im Außenbereich, der auch der Aufnahme von Straßen, aber an sich nicht dem Wohnen dient, muss der Eigentümer grundsätzlich mit Straßenbaumaßnahmen rechnen, die das nähere Umfeld seines Anwesens aus seiner Sicht negativ verändern. Die Vorteile beim Immissionsschutz für die Ortslage von Hadorf überwiegen unserer Ansicht nach auch die unbestreitbaren Vorteile der Wahltrasse 2 beim Natur- und Artenschutz.

3.3.2.4.7 Wirtschaftlichkeit

Die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert rügt, dass entgegen den üblichen planungsrechtlichen Unterlagen konkrete Zahlen zu den Kosten der untersuchten Varianten fehlen würden und damit die Vergleichbarkeit unter den untersuchten Wahllinien nicht gegeben sei. Es fehle insoweit ein konkreter Vergleich aller Wahltrassen mit der sogenannten Nullvariante und auch die in Bezug genommenen Wahllinien seien ohne konkrete Zahlen nicht miteinander vergleichbar. Bei einem Gesamtflächenbedarf von annähernd 30 ha für eine lediglich 3,5 km lange Neubaustrecke müsse die Vorhabensträgerseite mit einem unverhältnismäßigem Kostenaufwand (u.a. Grunderwerbskosten) rechnen. Insbesondere vor dem Hintergrund der mangelnden verkehrliche Effizienz des Vorhabens sei der Aspekt der fehlenden Wirtschaftlichkeit der verfochtenen Plantrasse besonders gravierend.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Fragen der Wirtschaftlichkeit haben bei der Auswahl der Planfeststellungstrasse nur eine untergeordnete Rolle gespielt, weil ursprünglich keine der untersuchten Trassenvarianten offensichtliche Vorteile bei der Wirtschaftlichkeit bot.

Seit der 1. Tektur ist die Planfeststellungstrasse durch die Einplanung der Grünbrücke deutlich teurer als die anderen Trassenvarianten, bei denen allerdings die Notwendigkeit vergleichbar aufwendiger Vernetzungsmaßnahmen nicht

untersucht wurde. Zumindest für die „Variante Luther“ ist dies aber keinesfalls auszuschließen.

Auch die im Erörterungstermin vom Einwender Einwender 2306 behaupteten massiven Kostenvorteile der „Variante Luther“ durch eine angeblich im Vergleich zur Plantrasse weniger bewegte Topographie können wir nicht nachvollziehen. Das Staatliche Bauamt Weilheim hat im Nachgang zum Erörterungstermin ein Längsprofil der „Variante Luther“ vorgelegt. Danach weist diese Variante unter Berücksichtigung vergleichbarer Planungsparameter Einschnitte bis zu einer Tiefe von 6,0 m (maximal sogar 9 m) aus und würde bis zu 8 m hoch im Damm liegen. Bei der Planfeststellungsstrasse ergeben sich ebenfalls maximale Einschnitte bis zu 6,0 m unter dem bestehenden Gelände. Im Dammbereich liegt sie bis 3,5 m über Gelände.

Ob der Kostenaufwand für ein Vorhaben verhältnismäßig ist oder nicht, ist in erster Linie von der Vorhabensträgerin, also der Stadt Starnberg, im Rahmen ihrer Planungshoheit zu entscheiden. Dass die Trasse aufgrund der bewegten Topografie und des hohen Ausgleichsflächenbedarfs teurer wird als andere vergleichbar lange Staatsstraßenabschnitte, stellt nicht die gewählte Trassenvariante in Frage.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. 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: Dem Entwurf liegt eine Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 80$ km/h zugrunde, die den raumordnerischen Zielsetzungen, den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht wird.

3.3.3.1 Linienführung

Die Linienführung wird im Grund- und Aufriss im Wesentlichen durch die nachfolgenden Aspekte bestimmt:

- der Anschluss an den Bestand an Bauanfang und Bauende
- die Umfahrung des Naturdenkmals „Galgenberg“

- die weitgehende Schonung der Laubwaldbestände, Natur-, Landschaftsschutzgebiete und Biotope
- die weitgehende Wahrung der ökologisch wertvollen Waldsäume
- die möglichst geringe Zerschneidung von Forstgrundstücken und landwirtschaftlichen Flächen
- die Masten der Hochspannungsfreileitung am Bauanfang
- entwässerungstechnische Belange.

Bei der Festlegung der Linienführung wurde versucht, neben den technischen Belangen, besonders auf ökologische Belange, sowie auf die Interessen der Land- und Forstwirtschaft Rücksicht zu nehmen.

3.3.3.2 Querschnitt

Die Verkehrsbelastung auf der Neubaustrecke beträgt im Jahr 2025 gemäß der Prognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak 5.400 KFZ/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 6 %, der sich aus den Zählergebnissen des Jahres 2005 ableiten lässt. Die Trasse wird ebenso wie der Neubau der Ortsumfahrung von Ober- und Unterbrunn mit einem Sonderquerschnitt RQ 10 angelegt. Er setzt sich zusammen aus der in Asphaltbauweise befestigten Fahrbahn mit 7,00 m Breite und jeweils außenseitigen 1,50 m breiten Banketten in Dammlagen. Die Breite der Bankette wird in der Einschnittslage um 0,5 m gemäß RAS-Q, Ziffer 2.4.4 auf 1,0 m verringert.

Der Fahrbahnoberbau wird nach den geltenden Richtlinien für die Gestaltung des Oberbaus hergestellt.

Die Böschungen werden mit der Regelneigung 1:1,5 ausgebildet und im Übergang zum bestehenden Gelände ausgerundet.

3.3.3.3 Einwendungen

3.3.3.3.1 Gewählter Querschnitt

Die Kanzlei Schönfelder Ziegler und Lehnert vermisst eine Begründung für den gewählten Querschnitt. Nach der RAS-Q gebe es keinen Regelquerschnitt RQ 10, sondern entweder den Regelquerschnitt 9,5 oder 10,5. Abweichungen müssten gemäß Ziffer 3.1.2 der RAS-Q trassierungstechnisch gerechtfertigt werden.

Der vom Vorhabensträger gewählte Querschnitt ist nicht zu beanstanden. Der Sonderquerschnitt RQ 10 wurde wie bei der Ortsumfahrung von Ober- Unterbrunn gewählt, um insbesondere die zu erwartende Schwerverkehrsbelastung verkehrssicher abwickeln zu können. In der Planung war zunächst ein Regelquerschnitt RQ 9,50 für eine Schwerverkehrsbelastung ≤ 300 FZ/ 24h als Grundlage angesetzt. Aufgrund der planerisch erwünschten Verlagerung des

Schwerverkehrs von der Hanfelder Straße auf die Westumfahrung nach Abstufung zur Gemeindestraße und entsprechender Umbaumaßnahmen, sowie Lkw-Durchfahrtsverbot wurden ausgehend vom RQ 9,50 wegen des prognostizierten höheren Schwerverkehrsanteils die beiden Fahrstreifen um jeweils 0,25 m von 3,00 m auf 3,25 m verbreitert. Dies ergibt im Dammbereich mit den jeweils 1,50 m breiten Banketten und jeweils 0,25 m befestigten Randstreifen eine Kronenbreite von 10,0 m (RQ 10).

3.3.3.3.2 Anschluss an die bestehende STA 3

Die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert befürchtet, dass durch den geplanten Anschluss der ideal trassierten Westumfahrung Starnberg an die bestehende STA 3, die dann zur Staatsstraße aufgestuft werden solle, ein unerhört hohes und nicht zu verantwortendes Verkehrsrisiko auf die Altstrecke der STA 3 verlagert und neu geschaffen werde. Die Westumgehung Starnberg werde in eine Kreisstraße eingeschliffen, die in ein ausgedehntes Waldgebiet hineinführe, das zahlreiche direkte Anbindungen von Forstwirtschaftswegen aufweise, die im 90-Grad-Winkel an die bestehende Kreisstraße STA 3 anschließen. Darüber hinaus sei im Bereich des Gutes Mamhofen zusätzlich neben dem forstwirtschaftlichen Verkehr auch noch mit einem hohen Anteil an Erholungssuchenden im Bereich der Kreisstraße zu rechnen. Die Straße habe dort unübersichtliche Trassierungsmomente, wie in ungünstigen Radien abknickende Kurven zusammenfallend mit dem rechtwinkligen Anschluss von Forstwirtschaftswegen. Bereits heute komme es in diesem Bereich zu zahlreichen sehr schweren Verkehrsunfällen, die verdeutlichen, dass die STA 3 in diesem Bereich einer höheren Belastung in keinem Falle mehr gewachsen ist und damit mit dem geplanten Ausbau und der gewünschten Umleitung von Verkehren eine unverantwortliche Gefahr für diese Strecke heraufbeschworen werde.

Die von der Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert genannten Verkehrssicherheitsbedenken sind nicht von der Hand zu weisen, hindern aber nicht den Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses. Nach Aufstufung der bestehenden STA 3 zwischen Westumfahrung und Waldkreuzung zur Staatsstraße in diesem Planfeststellungsbeschluss plant das Staatliche Bauamt Weilheim einen bestandsorientierten Ausbau, um die Streckencharakteristik zu vereinheitlichen. Zudem ist – wie oben bereits erwähnt - der Umbau der Waldkreuzung vorgesehen. Dadurch werden die Sichtverhältnisse und somit die Verkehrssicherheit auf diesem Straßenabschnitt verbessert.

3.3.3.3.3 Zerschneidung von land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert beklagt, dass es nicht gelungen sei, die angestrebte möglichst geringe Zerschneidung von forst- und landwirtschaftlich genutzten Grundstücken zu erreichen. Insbesondere die Grundstücke der Mandanten der Kanzlei würden in massiver und ungünstigster Weise in Anspruch genommen. Im Rahmen der Trassierung sei überhaupt keine Rücksicht auf bestehende betriebliche Belange genommen worden.

Wie bereits oben beim Vergleich der Trassenvarianten ausführlich dargestellt (s.o. C.3.3.2.2), stellt die gewählte Trasse eine Kompromisslösung dar, die neben den Belangen der Landwirtschaft auch die Belange des Naturschutzes und des Immissionsschutzes berücksichtigen muss. Somit kann eine Durchschneidung von landwirtschaftlichen Flächen nicht gänzlich vermieden werden. Gerade die im Interesse einiger Mandanten der Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert vorgenommenen Änderungen im Zuge der ersten Tektur, bei denen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen deutlich reduziert wurde, zeigt, dass von einer Planung ohne Rücksicht auf bestehende betriebliche Belange keine Rede sein kann.

3.3.3.3.4 Zwangspunkte

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert kritisiert, dass der Anschluss an den Bestand an Bauanfang und Bauende, die Masten der Hochspannungsfreileitung am Bauanfang und entwässerungstechnische Belange als bestimmende Aspekte der Linienführung gewählt wurden. Der Anschluss an die St 2563 am südlichen Bauende sei kein Zwangspunkt, da gerade kein Anschluss an den Bestand erfolge. Der Kreuzungspunkt zwischen St 2070 und St 2563 im derzeitigen Bestand werde bei der vorliegenden Trassierung der Westumgehung Starnberg nicht berücksichtigt, sondern vielmehr Richtung Westen verschoben und ein nicht bestandsorientierter neuer Kreuzungspunkt zwischen der Westumgehung Starnberg und dem Anschluss an die St 2563 sowie der bestehenden St 2070 geschaffen. Die Masten der Hochspannungsfreileitung sowie entwässerungstechnische Belange seien als Zwangspunkte planungsrechtlich nicht nachvollziehbar. Die Mastenführung einer Hochspannungsleitung sei selbstverständlich im Zuge eines solchen Vorhabens gegebenenfalls veränderbar und auch die Entwässerungstechnik sei in jeglicher Ausformung darstellbar und technisch realisierbar.

Die Zwangspunkte für die Linienführung ergeben sich insbesondere aus einer ausgewogenen, aufeinander abgestimmten Radienfolge entsprechend den Richtlinien für die Trassierung RAS-L, die insoweit den Stand der Technik definieren. Die Verschiebung des derzeitigen Anschlusses an die St 2563 vermeidet einen

wenig leistungsfähigen Versatz auf der zur Abstufung anstehenden St 2070 und dient einer besseren Abwicklung des Verkehrs auf der angestrebten durchgängigen Nord-Süd-Verbindung zwischen der B 2 im Süden von Starnberg und der BAB A 96. Entwässerungstechnische Belange sind insbesondere bei der Höhenlage der Straße von Bedeutung, um das Oberflächenwasser entsprechend den Vorgaben der Richtlinien abzuleiten. Tiefpunkte in Einschnittsbereichen sind hierbei besonders kritisch zu betrachten und nach Möglichkeit zu vermeiden.

Die bestehenden Hochspannungsmasten haben keinen entscheidenden Einfluss auf die weitere Trassenführung, da sie durch Wahl der zulässigen Trassierungselemente umgangen werden können. Eine Überplanung von Hochspannungsmasten würde allerdings unnötige Kosten verursachen, die durch entsprechende Berücksichtigung der Masten bei der Trassierung vermeidbar sind.

3.3.4 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

3.3.4.1 Ortsanschluss Hadorf

Der Anschluss der Ortsdurchfahrt Hadorf an die geplante Westumfahrung Starnberg erfolgt über einen Knoten der Grundform I gemäß RAS-K 1 mit einem 3,0 m breiten Abbiegestreifen in der Neubaustrecke für Linksabbieger aus dem Süden. Der Linksabbiegestreifen mit Verzögerungsstrecke und geschlossener Einleitung ist für $v_K = 80$ km/h bemessen. Für die Führung der Rechtsabbieger aus Norden ist ein Ausfahrkeil mit einem großen Tropfen als Fahrbahnteiler und einer Dreiecksinsel vorgesehen. Die Fahrbahnaufweitung der Neubaustrecke wird auf der Kurveninnenseite vorgenommen.

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert hält die vorgesehene Ausführung des Anschlusses für eine einseitige Bevorzugung der Ortschaft Hadorf. Die geplante Anschlussstelle an die Westumfahrung am nördlichen Baubeginn erfordere einen nicht gerechtfertigten trassierungstechnischen Aufwand.

Diese Auffassung teilen wir nicht. Der Anschluss der Ortsdurchfahrt von Hadorf an die geplante Westumfahrung erfolgt unter verkehrssicherheitstechnischen Gesichtspunkten. Die Knotenpunktsform wird entsprechend den „Richtlinien für die Anlage von Straßen“ Teil Knotenpunkte festgelegt. Unter Beachtung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Westumfahrung im Außerortsbereich, sowie der Verkehrsstärken und Sichtverhältnisse ist die gewählte Form des Knotenpunkts erforderlich und entspricht einer Standardlösung. Anhaltspunkte, dass eine andere Knotenpunktslösung die Auswirkungen auf Dritte maßgeblich vermindern würde, bestehen nicht.

3.3.4.2 Anschluss St 2070

Die Verknüpfung der Westumfahrung mit der St 2070 erfolgt höhengleich über einen Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 50 m und einer Kreisfahrbahnbreite von 7,5 m. Er bewirkt auf der St 2070 eine Verkehrsberuhigung vor der Einfahrt in den Ortsteil Söcking der Stadt Starnberg. Darüber hinaus soll er die Überleitung des in den Münchener Süden bzw. Südosten orientierten Verkehrs aus Richtung Perchting über die St 2563 zur B 2 und die weitere Ableitung durch den planfestgestellten Starnberger Tunnel begünstigen.

3.3.4.3 Änderungen im Wegenetz

Das bestehende Wegenetz wird, soweit es durch die Baumaßnahme unterbrochen wird, wieder geschlossen. Dazu werden insbesondere die Waldwege auf den jeweiligen Seiten der Neubautrasse wieder verbunden.

Die von der Neubautrasse gekreuzten Feld- und Waldwege bei Bau-km 0+678 und 0+822 werden ostseitig miteinander quer verbunden und gemeinsam über ein Kreuzungsbauwerk, welches bei Bau-km 0+720 errichtet wird, an den bestehenden westseitigen Wegverlauf angeschlossen. Die entbehrlichen Wegabschnitte werden aufgelassen und renaturiert.

Die Gemeindeverbindungsstraße Hadorf – Söcking wird über die Westumfahrung geführt. Ein Anschluss an die Neubaustrecke erfolgt nicht.

Der bei Bau-km 2+154 kreuzende Feld- und Waldweg auf Flur Nr. 159 der Gemarkung Perchting wird nach Süden verschwenkt und über ein Kreuzungsbauwerk, welches bei Bau-km 2+200 errichtet wird, an den bestehenden ostseitigen Wegverlauf angeschlossen und mit dem bestehenden Feld- und Waldweg auf Flur Nr. 450 der Gemarkung Perchting verknüpft.

Der entlang der St 2070 parallel verlaufende und im Kreuzungsbereich mit der Neubautrasse höher gelegene Geh- und Radweg wird im Zuge der Baumaßnahme oberhalb der westlichen Einschnittsböschung der verlegten St 2563 in Richtung Süden verschwenkt und über eine Rampe bei Bau-km 3+060 über die St 2563 geführt. Auf der Ostseite der verlegten St 2069 wird der Weg über eine Rampe an den bestehenden Geh- und Radweg in Richtung Söcking angeschlossen. Darüber hinaus wird der Geh- und Radweg entlang der St 2563 bis Bau-km 3+360 weitergeführt. Die geplante Anbindung über die Flur Nr. 671/5 der Gemarkung Söcking an den Geh- und Radweg auf Flur Nr. 675 der Gemarkung Söcking ist im Zuge der 2. Tektur entfallen.

3.3.4.4 Einwendungen zu den Änderungen im Wegenetz

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert sieht auch darin eine planungsrechtlich nicht gebotene Bevorzugung von Hadorf, dass zwar sowohl die Gemeindeverbindungsstraße Hadorf - Söcking als auch der öffentliche Feld- und Waldweg auf der Fl.Nr. 114/1 der Gemarkung Hadorf (BWV-Nr. 1.5 und 1.6) mit aufwendigen Überführungsbauwerken (BW 1 und 2) die Westumfahrung Starnberg kreuzen, während der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.Nr. 159 der Gemarkung Perchting, der den gesamten land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aus dem Raum Perchting aufnehmen müsse mit dem Bauwerk BW 3 nach wie vor unzureichend wiederhergestellt werde. Die in den Planunterlagen dargestellte Unterführung (BW 3) sei unter landwirtschaftlichen, aber insbesondere forstwirtschaftlichen Gesichtspunkten untauglich. Insbesondere könne mit forstwirtschaftlichen Langholzfahrzeugen, aber auch mit anderen Land- und Forstmaschinen diese Wegebeziehung nicht angemessen und tragfähig genutzt werden. Insoweit bleibe zu rügen, dass die geplante Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges Bauwerk Nr. 1 im Bereich von Hadorf wesentlich besser und geeigneter ausgestaltet sei als die Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.Nr. 159 im Rahmen des Bauwerkes Nr. 3.

Diese Kritik können wir nicht nachvollziehen. Eine unangemessene Bevorzugung der Ortslage von Hadorf im Rahmen der vorliegenden Planung ist nicht erkennbar. Die Wegebeziehung auf der Fl. Nr. 159 der Gemarkung Perchting bleibt, wie von den Einwendern gefordert, bestehen. Das Unterführungsbauwerk ist mit einer Lichten Weite von 5,00 m und einer Lichten Höhe von mindestens 4,00 m für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge ausreichend dimensioniert.

Gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (Arbeitsblatt DWA-A 904 vom Oktober 2005) soll in Unterführungen die Fahrbahn einstreifiger Wege 3,50 m breit sein, mit einem beidseitigen Sicherheitsraum von mindestens 0,5 m. Für die Höhe des lichten Raumes sagt der Vorhabensträger zu, im Rahmen der Bauausführungsplanung wie üblich zu versuchen, ein Maß von mindestens 4,20 m herzustellen, was ebenfalls den Richtlinien für den ländlichen Wegebau entspricht. Damit ist das Bauwerk auch für den Langholztransport ausreichend dimensioniert.

3.3.5 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

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

Der Bau der Westumfahrung Starnberg entlastet die Anwohner in Hadorf und Teilen von Perchting, sowie in geringerem Maße die Anwohner der Hanfelder und Söckinger Straße in Starnberg von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

3.3.5.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

3.3.5.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Dem Optimierungsgebot dieser Vorschrift, die fordert, bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden, wurde gerade mit der Wahl der

Planfeststellungstrasse und dem Ausschluss einer Trasse aus der Wahllinie 2 Rechnung getragen (s.o. C 3.3.2.2.8).

3.3.5.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

3.3.5.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 5.400 Kfz/24 h im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Der LKW-Anteil wurde gemäß Anhang 1 der 16. BImSchV mit 20 % tags und 10 % nachts angesetzt. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

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

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

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert rügt, dass die Prognoseberechnungen auf fehlerhaften und unzureichenden Grundlagen beruhen würden. Insbesondere kritisiert sie die Abstützung der Berechnungen auf die im Laufe des Verfahrens geänderten Verkehrsuntersuchungen von Prof. Kurzak.

Wie bereits oben unter C.3.2.7 ausgeführt, halten wir die ständig aktualisierten Verkehrsuntersuchungen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak für eine geeignete und ausreichende Basis für die Verkehrslärberechnung. Die geäußerten Bedenken der

Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert sind nicht geeignet, diese Einschätzung zu erschüttern.

3.3.5.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Die Ermittlung der Schallimmissionen wurde für 6 Immissionsorte durchgeführt, die im Übersichtslageplan (Unterlage 3) dargestellt sind. Die detaillierten Ergebnisse sind in Anlage 8 dargestellt.

Der erste Immissionsort (IO-1) befindet sich am nördlichen Ende von Hadorf (Dorfgebiet) bei Bau-km 0+620, in einem Abstand von ca. 370 m zur geplanten Trasse. Die nächstliegende Bebauung zur STA 3 befindet sich bei Bau-km 0+710, in einem Abstand von ca. 65 m (IO-2, Wochenendhaus). Zwei Aussiedlerhöfe (Außenbereich) bei Bau-km 2+700 und 2+820, liegen ca. 200 bis 270 m von der geplanten Trasse entfernt (IO-3 und IO-4). Der Aussiedlerhof (Außenbereich) westlich von Söcking an der bestehenden St 2070 wurde als Immissionsort (IO 5) aufgenommen. Im Wohngebiet westlichen von Söcking liegt der Immissionsort (IO-6) in einem Abstand von ca. 40 m zur bestehenden St 2563.

Die in die Schutzkategorie Kern-, Dorf- und Mischgebiete, Außenbereiche einzustufenden Immissionsorte IO-1 bis IO-5 erreichen einen maximalen Nachtwert von 44,2 dB(A) (IO-5 2.OG) und als max. Tagwert 54,5 dB(A) (IO-5 2.OG) bei Grenzwerten von 54 / 64 dB(A) nachts/tags. Der Immissionsort IO-6 (Wohngebiet) erreicht maximal 44,1 dB(A) nachts und 54,4 dB(A) tags (West 1.OG) bei Grenzwerten von 49 / 59 dB(A) nachts/tags.

Als Ergebnis der lärmtechnischen Berechnung (Anlage 8) konnte festgestellt werden, dass die zulässigen Immissionswerte gemäß 16. BImSchV eingehalten und somit bei Immissionsorten im Trassenbereich keine Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Zu den am Forstgut Mamhofen festgesetzten Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Anwendungsbereichs der 16. BImSchV siehe unten C.3.3.5.1.5.

3.3.5.1.5 Einwendungen zum Lärmschutz

Neuverlärmung des Trassenkorridors

Zahlreiche Einwender befürchten eine Neuverlärmung des gesamten Trassenkorridors. Außerdem würden die Anschlussstrecken durch eine deutliche Verkehrszunahme ebenfalls stark zusätzlich belastet. Diese unmittelbaren Folgen müssten berücksichtigt werden und dürften nicht mit dem Argument ignoriert werden, hier sei nicht die Neubaustrecke. Betroffen wären z.B. Neusöcking, Teile von Jungholz, einige Wohnhäuser in der Gegend des Kreisverkehrs, Teile von Perchting und Hadorf, und besonders Mamhofen. Selbst wenn durch die Maßnahme auch Bürger entlastet und dafür andere belastet würden, wäre das nicht gleichwertig, weil dadurch neue Härten entstehen würden. Dem Großteil der neuen Belastung, also dem Anteil, der durch zusätzlich angelockten Verkehr entstehen würde, stehe aber überhaupt keine Entlastung in Starnberg gegenüber, so dass man von einer fahrlässig herbeigelockten Zusatzbelastung sprechen müsse.

Die Neuverlärmung des Trassenkorridors ist unvermeidliche Folge der Realisierung des Vorhabens und aufgrund des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung der Planungsziele gerechtfertigt. Das Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchung ist oben unter C.3.3.5.1.4 dargestellt. Im Bereich der Neubaumaßnahme werden die zulässigen Grenzwerte der 16.BImSchV nicht überschritten. Die Neubelastung ist für die Anwohner damit zumutbar.

Situation am Gut Mamhofen

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert meint, dass die gewählten Immissionsorte bezogen auf ihre Mandanten unzureichend und unvollständig seien. Insbesondere die Lage des Gutes Mamhofen im Bereich der STA 3 und die prognostizierte Verdopplung des Verkehrs in diesem Bereich machten es erforderlich auch das Gut Mamhofen und die dort befindlichen bestandsgeschützten Nutzungen in die Immissionsschutzberechnungen einzubeziehen.

Für den Bereich des Forstgutes Mamhofen wurde zwischenzeitlich ein Lärmgutachten erstellt. Als Verkehrsstärken werden die auf das Jahr 2025 prognostizierten Werte aus der aktuellen Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak vom 30. Oktober 2009 zugrunde gelegt. Als Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchung wurde am direkt an der STA 3 liegenden Gebäude (sog. Remisengebäude) an der Straßenfront ein Lärmpegel von maximal 65,9 dB(A) tags und bei 55,8 dB(A) nachts errechnet.

Dies stellt eine Lärmsteigerung von mehr als 3 dB(A) zum Prognosenullfall dar und würde auch die Grenzwerte der 16.BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für Außenbereichsanwesen überschreiten.

Die 16.BImSchV ist hier allerdings nicht anwendbar, da in diesem Bereich keinerlei bauliche Eingriffe vorgesehen sind.

Allerdings ist im Ausnahmefall im Rahmen der fachplanerischen Abwägung ein Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen zu berücksichtigen, wenn er mehr als nur unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (vgl. BVerwG vom 17.03.2005, 4 A 18/04 – juris, Leitsatz 2). Die Beeinträchtigung muss einerseits in typischer Weise mit dem Bau oder der Änderung der Straße oder deren Betrieb verbunden sein und darf andererseits nach ihrer Art als Folgewirkung der Straße nicht außerhalb aller Erfahrung liegen, insbesondere nicht ganz überwiegend durch andere Umstände bedingt sein. Ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen besteht in diesem Zusammenhang jedoch nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft ist (vgl. BVerwG vom 17.03.2005, 4 A 18/04 - juris, Rn. 18).

Im vorliegenden Fall ist die Verkehrssteigerung um mehr als das Doppelte auf der bestehenden STA 3 zwischen dem Bauende der Westumfahrung Starnberg und der Waldkreuzung beabsichtigte Folge des Projekts Westumfahrung Starnberg. Verkehre sollen gezielt an Starnberg vorbei über die künftige St 2069 neu am Stadtkern vorbei geführt werden. Der geforderte eindeutige Ursachenzusammenhang liegt damit unserer Ansicht nach vor und die Verkehrszunahme ist auch erheblich. Als Orientierung für die Abwägung bieten sich die Regelungen der 16. BImSchV an, auch wenn sie vorliegend tatbestandlich nicht eingreifen (BVerwG aaO, Rn. 19). Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung brauchen jedenfalls keine strengeren Maßstäbe angelegt werden (vgl. BVerwG vom 23.11.2005, 9 A 28/04 – juris, Rn. 31).

Wie im Anwendungsbereich der 16. BImSchV auch, kommen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nur dann in Betracht, wenn die Räume der baulichen Anlage nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Personen genutzt werden. Nicht schutzbedürftig sind Räume, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, wie z.B. Bäder, Treppenhäuser und Lagerräume. Lärmschutzmaßnahmen in Form von Fenstern kommen daher nur in Betracht, wenn es sich bei den zur Straße hin gelegenen Räumen um reine Wohnräume handelt.

Für das der Trasse zugewandte sog. Remisengebäude gibt es weder bei der Stadt Starnberg, noch beim Landratsamt Starnberg genauere Unterlagen. Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert hat mit Schreiben vom 30.08.2012 Pläne über die tatsächliche Nutzung des Remisengebäudes vorgelegt. Danach befindet sich sowohl im Parterre als auch im 1. Obergeschoss Wohnnutzung mit jeweils zur STA 3 gerichteten Schlafräumen.

Da daher davon auszugehen ist, dass schutzwürdige Räume in dem genannten Gebäude bestehen, haben wir in der Auflage A6.1.1 dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind in diesem Bereich aufgrund der Lage des Gebäudes direkt am Fahrbahnrand nicht sinnvoll realisierbar.

3.3.5.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

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

Zu dieser Prognose, die auch das Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme vom 28.08.2010 ausdrücklich teilt, wurde das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2005 (MLuS 05) herangezogen.

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert hält die Untersuchung bzgl. der Luftschadstoffe für nicht ausreichend. Die letzten Entwicklungen auf europarechtlicher Ebene seien in keiner Weise in die Überprüfung eingeflossen. Gerade im Hinblick auf den europarechtlich verstärkten Schutz der Umgebung von

Infrastrukturvorhaben sei festzuhalten, dass die gravierenden Auswirkungen auf die im Trassenbereich befindlichen Schutzgüter in fehlerhafter Weise bei den Überlegungen, Berechnungen und Prognosen außer Betracht geblieben sind.

Diese Kritik ist tatsächlich und rechtlich verfehlt. Normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 BImSchG anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe. Die auf der Grundlage von § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende 39. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen daher nicht unmittelbar. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, werden die in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte deshalb neben der TA-Luft zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Ob dafür Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG gegen den Vorhabensträger einer Straßenbaumaßnahme erforderlich und zielführend sind, muss im Fall der Grenzwertüberschreitung im Einzelfall gesondert geprüft werden. Die 39. BImSchV selbst sieht als Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen durch die zuständigen Behörden vor. Diese Aufgabe richtet sich nicht unmittelbar an die Straßenbaubehörden, sondern in Bayern an das zuständige Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Art. 8 BayImSchG).

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sind vorliegend – wie oben gezeigt – aber nicht zu erwarten.

3.3.5.3 Bodenschutz

3.3.5.3.1 Versiegelung

Zahlreiche Einwender wenden sich gegen die mit dem Vorhaben verbundene Bodenversiegelung. In Bayern würden täglich 16,1 Hektar Land unter Beton und Asphalt verschwinden. Das sei pro Jahr mit 58,4 km² gut die Fläche des Starnberger Sees (56,36 km²). Durch den Bau der Westumfahrung Starnberg wären es 2,88 ha an neu versiegelter Fläche und 10,40 ha an neu überbauter Fläche. Da der Bau des überdimensionierten Vorhabens am wirklichen Bedarf der Menschen vorbeigehe sei

er auch Verschwendung von Fläche. Die Fläche unseres Landes ist aber nicht vermehrbar, weshalb sie nicht verschwendet werden dürfe.

Eine unzulässige Verschwendung von Grund und Boden können wir nicht erkennen. Wie oben unter C.3.2 dargestellt, ist das Vorhaben Westumfahrung Starnberg geeignet, die Planungsziele zu erreichen. Daher liegt auch die erforderliche Planrechtfertigung vor. 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 sich aus der Versiegelung zwangsläufig ergeben. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

3.3.5.3.2 Belastung des Bodens mit Schadstoffen

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.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 5.400 Fahrzeugen / Tag belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich. Aus den in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerten kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 5.400 Fahrzeugen / Tag und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

3.3.6 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.6.1 Öffentlicher Belang

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 8.0 und 8.1 der Planfeststellungsunterlagen 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 8.0 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.6.2 Schutzgebiete / geschützte Flächen

Die südliche Anschlussstelle, die an die Umgehungsstrasse St 2563 anbindet, ist ca. 150m vom gemeldeten FFH- Gebiet 8033-372.01 Standortübungsplatz Masing entfernt. Aufgrund der prognostizierten Verkehrssteigerungen auf der St 2563 wurde unter C.2 eine FFH-Verträglichkeitsprüfung für das o.g. Gebiet durchgeführt. Im Ergebnis sind erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Gebiets nicht zu besorgen, so dass es keiner Entscheidung nach § 34 BNatSchG bedurfte.

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen. Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotop nach § 30 Abs. 2 Satz 1 und § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG/Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG wird eine Ausnahme von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen, weil die Beeinträchtigungen durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen werden und die Maßnahmen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig sind. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und –gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume beeinträchtigt werden, weil auch insoweit überwiegend ein Ausgleich erfolgt und zudem die Maßnahmen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig sind. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt die ansonsten erforderlichen einzelnen Ausnahmen (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Das Benehmen mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde wurde hergestellt, es wurden keine Bedenken vorgebracht.

Die südliche Hälfte des Untersuchungsgebietes mit Ausnahme der Ortslage von Söcking ist Teil des am 20.04.1972 ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes „Westlicher Teil des Landkreises Starnberg“. Die Grenze läuft vom Hirschbühl zum Galgenberg und folgt dann in etwa dem Waldrand in nordöstliche Richtung. Nach § 2 der LSG-Verordnung ist es verboten, Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten.

Von diesem Veränderungsverbot wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus überwiegendem öffentlichen Interesse erteilt. Die Voraussetzungen des § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens (s.o. C. 3.2) unter Berücksichtigung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (s.u. C 3.3.6.4.3) vor.

3.3.6.3 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für den Bau der St 2069 Westumfahrung Starnberg im Ergebnis nicht als rechtliches Hindernis. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden für keine der europarechtlich geschützten Arten erfüllt.

3.3.6.3.1 Verbotstatbestände

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.

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 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Damit wird der Sache nach in eingeschränktem Umfang eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle eingeführt (vgl. BVerwG BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07, Rn. 98 zitiert nach juris). Dies ist aus europarechtlicher Sicht nicht zu beanstanden, weil der in § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG vorausgesetzte volle Funktionserhalt nicht schon dann gegeben ist, wenn der Eingriff keine messbaren Auswirkungen auf die Reproduktionsbedingungen bzw. Rückzugsmöglichkeiten der lokalen Population als ganzer hat, sondern erst dann, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleibt, also z. B. dem ein einem Brutrevier ansässigen Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Revier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, 9 A 39.07 – juris, Rn. 67 ff.). Dasselbe gilt z.B. für Fledermausarten, die einen Verbund von mehreren Höhlenbäumen nutzen, zwischen denen sie regelmäßig wechseln, wenn im Falle der Rodung einzelner Bäume dieses Verbundes deren Funktion von den verbleibenden Bäumen oder durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt werden kann (Urteil vom 13. Mai 2009 - BVerwG 9 A73.07 - NVwZ 2009, 1296 Rn. 91). Den Schutz von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG genießen regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch während der Abwesenheit der Tiere. Dagegen entfällt der Schutz, wenn Fortpflanzungs- und Ruhestätten ihre Funktion endgültig verloren haben. Dies trifft z.B. auf Nester von Vögeln zu, die in jedem Jahr an anderer Stelle eine neue Brutstätte anlegen. Bloß potenzielle Lebensstätten

sowie Nahrungshabitate und Wanderkorridore fallen grundsätzlich nicht in den Schutzbereich des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (vgl. BVerwG vom 11.01.2001, 4 C 6/00 - juris; BVerwG vom 08.03.2007, 9 B 19.06 – juris; BVerwG vom 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn. 39; BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 100).

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.

3.3.6.3.2 Prüfmethodik

Die naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 8.3 der Planunterlagen) enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders bzw. streng geschützten Arten. Für jede streng geschützte Art des Anhangs IV der FFH-RL und europäische Vogelart wurden die möglichen Projektwirkungen und die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG geprüft. Die weit verbreiteten, häufigen Vogelarten wurden dazu in ökologische Gruppen eingeteilt und die Abschätzung der Vorhabensfolgen auf dieser Ebene durchgeführt. Diese Vorgehensweise halten wir für rechtlich zulässig und ausreichend. Der spezielle Artenschutz ist zwar grundsätzlich auf Einzelartenniveau zu prüfen. Auch sind die Verbotstatbestände vielfach auf Individuen bezogen. Der Aufwand für die Ermittlung der relevanten Arten kann jedoch - angepasst an die naturschutzfachliche Bedeutung der jeweiligen Art und an die nationale Verantwortung für diese Art - beschränkt werden. Je seltener und gefährdeter eine Art ist, je spezieller die Habitatbindung und je geringer das Ausweichvermögen der Art ist, desto stärker ist das Untersuchungs- und Prüfprogramm zu verdichten. Danach genügt bei weit verbreiteten, häufigen Arten, die keine spezifischen Lebensraumansprüche und ein gutes Ausweichvermögen besitzen, eine zusammenfassende, pauschalere Prüfung z. B. auf der Ebene "ökologischer Gilden" (vgl. "Fachliche Hinweise zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" der Obersten Baubehörde im BayStMI Stand 03/11). Dem entsprechend enthält die Unterlage 8.3 im Sinne einer "worst-case-Betrachtung" für die weit verbreiteten Vogelarten eine gruppenweise Prüfung, wobei die Gruppen nach ihrer Lebensweise, ihren bevorzugten Lebensräumen bzw. ihrem Brutverhalten gebildet wurden. Für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Greifvögel, großen Spechte und gefährdeten Kleinvögel der kleinstrukturreichen Agrarlandschaft wurden die Verbotstatbestände - entsprechend ihrer naturschutzfachlich höheren Bedeutung oder möglichen

stärkeren Auswirkungen des Vorhabens - einzeln geprüft. Diese Vorgehensweise halten wir für rechtlich zulässig und ausreichend, da Vogelarten, bei denen die Beurteilung, ob ein Verbotstatbestand erfüllt ist oder nicht, schwieriger war, gesondert und vertieft abgehandelt wurden.

Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde 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).

Bei der Prüfung der Erfüllung der Verbotstatbestände sind gem. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG die vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen.

3.3.6.3.3 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für besonders geschützte Arten

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

- Vermeidungsmaßnahme (V1): Rodung von Bäumen mit Quartiermöglichkeiten für höhlenbewohnende Fledermaus- und Vogelarten gemäß Baumkataster (Anhang 6 zum LBP) nur im Zeitraum Anfang November bis Ende Februar.
- Vermeidungsmaßnahme (V2): Überprüfung der zur Fällung anstehenden Bäume mit Quartierpotenzial unmittelbar im Vorfeld der Rodung auf Besatz durch besonders geschützte Arten des Anhangs IV der FFH-RL, insbesondere Fledermäuse. Bei positivem Befund Sicherung der Tiere, Verschluss des Quartiers und Umsiedlung der Individuen in ein vergleichbares Auffangquartier im Umgriff.
- Vermeidungsmaßnahme (V3): Einhaltung eines Abstands zwischen Fahrbahn- und Waldrand von mindestens 5 m bzw. von 10 m bei Walddurchschneidung, um eine dauerhaft offene Flugschneise für Fledermäuse seitlich der Fahrbahn zu sichern (analog zu Sperrpflanzungen nach FGSV 2003). Bei Durchschneidung lichter Altholzbestände, die von den hier relevanten Fledermausarten auch

durchfliegen werden, dichte Unterpflanzung der neu entstehenden Waldränder mit Gebüsch, für sofortige Wirksamkeit ggf. auch vorübergehende Zäunung (z.B. Wildschutzzaun, engmaschig). Die Hecken bzw. Zäune verhindern tiefes Überfliegen der Fahrbahn bzw. veranlassen Fledermäuse zur Anhebung der Flughöhe.

- Vermeidungsmaßnahme (V4): Bei Durchschneidung der Fledermausflug- und Jagdkorridore an den o.g. sechs Gefahrenpunkten (Waldein-/austritte, Waldflächen-Kontaktbereiche; besonders kritisch bei Bau-km 2+500 wegen Dammlage) ist ebenfalls auf eine Anhebung der Flugbahn der Tiere in kollisionsfreier Höhe hinzuwirken. Dazu sind in der Flucht des Waldrands an beiden Fahrbahnseiten vorgelagerte hohe Einzelbäume zu erhalten oder hohe Laubbäume neu zu pflanzen (Entwicklungsziel Kronenschluss), wodurch die Tiere - im Sinne einer Flugleitlinie - zur Trassenquerung in Kronenhöhe motiviert werden: betrifft Bau-km 0+550, 1+000, 1+550 und 1+800 Ostseite (vgl. LBP, Baumerhalt zu Maßnahme V4 unter Bezugnahme auf Anhang 6, Baumkataster). In besonders kritischen Bereichen werden in der Flucht des Waldrands zusätzlich Hecken gepflanzt bzw. die Bereiche für sofortige Wirksamkeit vorübergehend gezäunt (dichte Hecken mit mindestens 4 m über Fahrbahnoberkante, die über den Waldrand ins Offenland reichen bzw. Wildschutzzaun, engmaschig): Bau-km 1+800 Westseite, 2+100 und 2+500. Die Fledermäuse sollen damit mindestens auf vier Meter Flughöhe über Fahrbahnniveau bewegt und von einer Umfliegung abgehalten werden.
- Vermeidungsmaßnahme (V5): Errichten von Bauzäunen am Südende der Trasse zur temporären Abschirmung gegenüber Befahren der beiden Zauneidechsen-Lebensräume.
- Vermeidungsmaßnahme (V6): Bei Durchführung von Baumaßnahmen zur Aktivitätszeit des Springfroschs (Ende Februar bis Mitte Oktober) Abzäunung der Baufelder mit Abfangen an- oder rückwandernder Tiere und Verbringen in die jeweiligen Ziellebensräume.
- Vermeidungsmaßnahme (V7): Errichtung einer Grünbrücke mit Amphibien-Leitsystem im Bereich Galgenberg (Maßnahme M 17 des LBP), zwischen Bau-km 1+800 und 2+100. Zur Minimierung von Verlusten bzw. zur Aufrechterhaltung der Raumwechsellmöglichkeiten der lokalen Population sind für folgende weitere Abschnitte mit Waldquerungen Amphibien-Leit- und Durchlasssysteme für die Zielart Springfrosch vorzusehen (Detailplanung vgl. LBP, Maßnahmen M 5-7, M 10, M 12, M 13): Bau-km 0+900 bis 1+000, 1+300 bis 1+400, 2+500 bis 2+900. Nördlich Hadorf erscheint ein solches System entbehrlich, da hier das

bevorzugte Endmoränen-Areal der Art endet (Übergang zu Naturraum 051 Münchner Schotterebene). Im Rahmen der Maßnahmen sind Funktions- und Effizienzkontrollen vorgesehen.

- Vermeidungsmaßnahme (V8): Rodungen bzw. Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeiten, im vorliegenden Fall im Zeitraum Ende August bis Ende Februar.

Die Maßnahme V1 verhindert bei der Zwergfledermaus und den Bartfledermäusen die Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG durch baubedingte Tötungen von Individuen dieser Arten in ihren Sommerquartieren. Die Maßnahme vermeidet zusammen mit der Maßnahme V8 auch bei den Gruppen der häufigen höhlenbrütenden Kleinvögel der Nadel- und Laub- und Mischwälder (vgl. Unterlage 8.3 Kap. 5.2) die Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG durch baubedingte Tötungen von nichtflüggen Jungvögeln bzw. eine Zerstörung von Eiern/Gelegen. Für diese Vogelarten ist davon auszugehen, dass trotz der Verluste an Höhlenbäumen die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gegeben ist und daher durch die Fällungen gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt ist.

Die Maßnahme V2 verhindert bei der Rauhhautfledermaus (und im unwahrscheinlichen Fall des Vorhandenseins von Lebensstätten auch beim Kleinabendsegler) die Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG durch baubedingte Tötungen von Individuen dieser Arten in ihren Winterquartieren.

Die Maßnahmen V3 und V4 verhindern bei der Zwergfledermaus und den Bartfledermäusen die Erfüllung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch signifikante Verkehrsverluste (s.o. C 3.3.6.3.1).

Die Maßnahme V5 vermeidet bei der Zauneidechse die Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG durch baubedingte Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie baubedingte Individuenverluste.

Die Maßnahme V6 vermeidet beim Springfrosch die Erfüllung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch baubedingte Individuenverluste.

Beim Springfrosch verhindert die Maßnahme V7 die sonst zu erwartenden deutlichen Verkehrsverluste zur Wanderungs- bzw. Fortpflanzungszeit der Arten sowie die Entstehung einer ausgedehnten neuen Barriere innerhalb des

Lebensraumgefüges der lokalen Population des Springfroschs in der Endmoränenlandschaft der Starnberger Moränenwälle. Der trassenquerende Raumwechsel und der lokale Zusammenhalt der Endmoränen-Population kann aufrecht erhalten werden. Damit wird die Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG vermieden. Die Maßnahme V7 kommt zudem auch dem Laubfrosch und dem Kammmolch zugute.

Die Maßnahme V8 verhindert bei den häufigen Kleinvögeln der Nadelwälder, bei den häufigen Vögeln der Laub- und Mischwälder und insbesondere bei der Goldammer (*Emberiza citrinella*) die baubedingte Tötung von nichtflüggen Jungvögeln und die Zerstörung von Eiern und Gelegen dieser Arten.

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

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF) sind zur Vermeidung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG für die Zwergfledermaus, den Kleinabendsegler, die Rauhhautfledermaus und die beiden Bartfledermausarten darüber hinaus folgende Maßnahmen erforderlich, die vor Umsetzung der Planung realisiert werden müssen:

- CEF – Maßnahme C1: Ausbringung von Fledermauskästen zur Kompensation des Verlusts (potenzieller) Quartierbäume/Sommerquartiere: Anzahl Kästen entsprechend dem bei der Rodungsbegleitung konkret festgestellten Verlust von Quartiermöglichkeiten. Umhängen ggf. vorhandener Vogelnist- oder Fledermauskästen.
- CEF – Maßnahme C2: Speziell für den Kleinabendsegler (falls wider Erwarten doch Quartiere betroffen werden) und die Rauhhautfledermaus sind zur Vermeidung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG die dauerhafte Sicherung von Altbäumen in räumlichem Zusammenhang mit den zu rodenden Bäumen mit Fledermaus-Quartierpotenzial erforderlich (Ziel: Schaffung von Winterquartieren). Die Anzahl zu sichernder Bäume entspricht dem bei der Rodungsbegleitung konkret festgestellten Verlust von Quartiermöglichkeiten für diese Arten.
- K 1 Für die Goldammer gewährleisten die Entwicklung breiter west- und südwestexponierter Säume im Rahmen der Ersatzaufforstungsmaßnahmen (Maßnahmen A4b, A5, A10, A12, A15 des LBP), dass die ökologische Funktion der betroffenen Lebenstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

3.3.6.3.5 Ergebnis

Bei allen nach Europarecht geschützten Arten kann nach den Ergebnissen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 8.3) die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG unter Berücksichtigung der in der oben (C.3.3.6.3.3) genannten Minimierungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (C.3.3.6.3.4) ausgeschlossen werden.

Insbesondere kann durch die Grünbrücke und das Amphibienleit- und Durchlasssystem (Maßnahme V7) sowohl die Erfüllung des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG als auch des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (durch Abschneiden wichtiger Austauschbeziehungen) für den Springfrosch vermieden werden. Durch die Maßnahmen V3 und V4 wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch Kollisionen bei der Straßenquerung für die Zwergfledermaus und die Bartfledermausarten nicht erfüllt.

Die Goldammer (*Emberiza citrinella*) wird durch das Vorhaben Revierverluste erleiden. Zwar ist auch bei dieser Vogelart davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (saP: V8) die Schädigungsverbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 nicht erfüllt sind. In Anbetracht der Tatsache, dass die Art im Voralpenland als gefährdet gilt, werden aber vorsorglich Maßnahmen zur Stützung des lokalen Bestands eingestellt. Im Rahmen der Maßnahmen A4b, A5, A10, A12 und A15 des LBP ist die Entwicklung breiter west- und südwestexponierter Säume vorgesehen (vgl. saP, Unterlage 8.3, Kap. 6, Maßnahmen K1).

Die Erteilung von Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

3.3.6.3.6 Einwendungen zum Artenschutz

3.3.6.3.6.1 Erfassung europarechtlich geschützter Arten

Der Bund Naturschutz sowie die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert halten die Erfassung der besonders geschützten Arten für unzureichend. Während hinsichtlich der Bestandsdarstellung der Flora offensichtlich nachgearbeitet worden sei und eine Biotopkartierung mit Stand Mai 2009 sowie ergänzt durch eine Nachkartierung vom Juni 2009 in den Unterlagen vorhanden sei, beruhen die faunistischen Bestandsdarstellung weiterhin auf den alten Erkenntnissen der vorherigen Planfeststellung. Es läge daher nur eine stichprobenartige Erhebung aus dem Jahre 2002 und eine Nacherhebung aus dem Jahre 2006 vor. Dies sei beispielsweise bei den Fledermäusen als unzureichende Grundlage zu rügen. Bereits nach den pauschalierenden Ausführungen im Erläuterungsbericht würde sich der Eingriff ggf. auch auf die Art des kleinen Abendseglers auswirken, der im

Alpenvorland sogar vom Aussterben bedroht sei. Bezogen auf die Zwergfledermaus sei in diesem Zusammenhang besonderes Augenmerk auf den Umstand zu legen, dass sie allgemein bevorzugt an den äußeren und inneren Grenzlinien von Gehölzen bzw. Wäldern jage und die Trassierungslage des vorliegenden Straßenbauprojektes sich gerade durch den Umstand auszeichne, dass sie in diesem Übergangsbereich zwischen Offenland und Waldbereichen geplant werde.

Zudem seien im Untersuchungsgebiet auch die europäischen Vogelarten Rotmilan (*Milvus milvus*) und Wespenbussard (*Pernis apivorus*), zum Teil mit Jungvögeln auf der Jagd festgestellt worden und in einem Biotop ca. 350 m östlich der Plantrasse das Sumpf-Glanzkraut (*Liparis loeselii*) als geschützte Anhang IV-Pflanzenart der FFH-Richtlinie gefunden wurde.

Darüber hinaus sei die Aussage, dass Auswirkungen auf den Mäusebussard, der im zentralen Streckenabschnitt der geplanten Trasse beobachtet wurde, nicht zu erwarten seien, insbesondere weil keine Brutnachweise vorlägen und der Mäusebussard sogar von den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen profitieren werde, unzureichend.

Bei den faunistischen Untersuchungen, die überwiegend im Jahr 2006 erfolgten, wurden grundsätzlich alle relevanten Tierarten bzw. Tierartengruppen erfasst bzw. berücksichtigt. Im Übrigen wurde im Jahr 2010 eine aktuelle avifaunistische Kartierung des Trassenbereichs durchgeführt, bei der unter anderem auch speziell auf den Wespenbussard geachtet wurde (Nestersuche etc.). Die Ausführungen nach denen ein Brutvorkommen nicht zu erwarten ist, haben sich dabei bestätigt und es ergaben sich auch keine Hinweise auf eine anderweitige stärkere Nutzung des Eingriffsbereichs. Zur Situation der beiden Arten im Landkreis ist festzuhalten: Rotmilan und Wespenbussard zählen zu den Arten, die aufgrund ihrer großen Jagdreviere auch nur bei großräumiger avifaunistischer Kartierung gesichert zu erfassen sind. Im Trassennahbereich, d.h. im engeren Eingriffsbereich, wären sie mit der angewandten Methodik nur dann sicher registriert worden, wenn dieser besonders bedeutsame Funktionen für sie aufweisen würde (v.a. Horststandort, häufig genutzter Nahrungsbiotop oder wichtige Flugschneisen). Nur in diesem Fall könnte es aber auch zur Erfüllung von Verbotstatbestandes des § 44 BNatSchG kommen. Auch aus anderen Quellen liegen keine Hinweise auf bedeutsame Funktionen des engeren Trassenumgriffs für die beiden Arten vor. So weist der Rotmilan im Raum aus arealkundlichen Gründen kein regelmäßiges Brutvorkommen auf; trotz Ausbreitungstendenz ist eine Brut im Lkr. Starnberg insgesamt noch nicht erfolgt (nach Naturschutzfachkartierung, ABSP). Beim Wespenbussard wird aktuell für den Landkreis nur ein mehrjährig besetztes Brutvorkommen im Umfeld des NSG Wildmoos westlich Gilching vermutet (nach Naturschutzfachkartierung); diese und

auch weitere ältere Beobachtungen aus dem Schluifelder Wald und dem Dellinger Buchet stammen aus Bereichen, die weit von der Plantrasse entfernt liegen. Dies gilt auch für das erst jüngst festgestellte Brutrevier im nördlichen Altinger Buchet (eig. Kartierung des Gutachters des Vorhabensträgers 2008).

Artvorkommen außerhalb des Untersuchungsgebietes z.B. bei *Liparis loeselii*, ca. 350 m östlich der Plantrasse und damit abseits der Reichweite aller denkbarer Wirkfaktoren mussten im Rahmen der artenschutzrechtlichen Erhebungen nicht betrachtet werden, da eine Schädigung der Flora in Bereichen größer als 200 m von der Trasse entfernt ohnehin gesichert ausgeschlossen werden kann.

Der Mäusebussard wurde 2002 und nun wieder bei den ornithologischen Bestandsaufnahmen 2010 im zentralen Abschnitt je einmal über einem Maisacker und Intensivgrünland bei der Nahrungssuche beobachtet. Der Trassenbereich hat für ihn offensichtlich nur abschnittsweise eine begrenzte Funktion als mögliches Nahrungsbiotop. Daher und aufgrund der großen Gesamtreviere der Art (0,8 bis 1,8 km² nach Handbuch, Glutz von Blotzheim et al. 1987) sind artenschutzrechtlich relevante Tatbestände nicht zu besorgen.

3.3.6.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.6.4.1 Eingriffsregelung

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

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

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

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

3.3.6.4.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 8.0 Anhang 5 und Unterlage 8.2) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs- (M 1 – 17) und Gestaltungsmaßnahmen (G 1 - G 20) sowie Schutzmaßnahmen (S 1 - S 14) während der Baudurchführung.

3.3.6.4.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

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

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

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

Wie in Unterlage 8.1 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Konflikt 1: Mittelbare Beeinträchtigung eines mesophilen Laubwaldes
- Konflikt 2: Mittelbare Beeinträchtigung sonstiger Waldbestände (Fichtenbestand)
- Konflikt 3a - d: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von einer naturnahen Hecke und eines mesophilen Gebüschs sowie Verlust des Biotopwertes durch Verkleinerung
- Konflikt 4 + 5a, 5b: Neuversiegelung derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen (Acker, Intensivgrünland, durchschnittliches Wirtschaftsgrünland)
- Konflikt 6a - c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung sonstiger Waldbestände (Fichtenbestand)
- Konflikt 7a, b: Vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von naturnahen Buchenwaldparzellen
- Konflikt 8a - c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von Waldsaum mit Bedeutung für Tagfalter
- Konflikt 9a, b: Direkte Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung von Grünland mit Bedeutung für die Feldgrille
- Konflikt 10a - c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung sonstiger Waldbestände (Fichtenbestand, Schlagflur)
- Konflikt 11a - c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von naturnahen Buchenwäldern und Waldrändern
- Konflikt 12a, b: Direkte Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung von Grünland mit Bedeutung für die Feldgrille
- Konflikt 13: Mittelbare Beeinträchtigung von Biotopkomplex durch die Zerschneidung von (Teil-) Lebensräumen (z.B. Feldgrille, Ringelnatter)

- Konflikt 14a - c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von mesophilem Laubwald und Waldmantel
- Konflikt 15a - c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung sonstiger Waldbestände (Fichten, Laubholzjungbestand)
- Konflikt 16a, b, c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von naturnahem Waldmantel und mesophilem Laubwald
- Konflikt 17a – c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung sonstiger Waldbestände (Fichten, Laub- und Nadelholz-Jungbestände)
- Konflikt 18a - c: Vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von naturnahem Buchenwald
- Konflikt 19a, b: Direkte Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung von magerer Grünlandbrache
- Konflikt 20a - c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung sonstiger Waldbestände (Fichten- und Mischwaldbestände, Laub- und Nadelholz-Jungbestände, Schlagfluren)
- Konflikt 21a - c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von mesophilem Laubwald
- Konflikt 22a - d: Direkte Inanspruchnahme, Verlust des Biotopwerts durch Verkleinerung, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von mesophilem Laubwald und Waldrand
- Konflikt 23a - c: Direkte Inanspruchnahme, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung von naturnahem Buchenwald
- Konflikt 24a - d: Direkte Inanspruchnahme, Verlust des Biotopwerts durch Verkleinerung, vorübergehende unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigung sonstiger Waldbestände (Fichtenbestand, Schlagflächen)
- Konflikt 25 a - c: Überbauung, vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigung und mittelbare Beeinträchtigung eines mesophilen Gebüschs und einer alten Buchengruppe

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

Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 wurde ein Ausgleichsflächenbedarf von 12,10 ha ermittelt. Diesbezüglich wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 8.0 Anhang 3) Bezug genommen.

Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme A 1: Grünlandextensivierung, außerdem Gehölzpflanzungen; Flächengröße 0,7 ha, davon 0,5 ha auf den Ausgleich anrechenbar
- Ausgleichsmaßnahme A 2: Grünlandextensivierung, außerdem Magerstandort (Oberbodenabtrag); Flächengröße 1,72 ha, davon 1,21 ha anrechenbar
- Ausgleichsmaßnahme A 3: Umwandlung von Acker in Extensivgrünland, außerdem Magerstandort (Oberbodenabtrag bzw. Rückbaufläche); Flächengröße 0,17 ha, davon 0,08 ha anrechenbar
- Ausgleichsmaßnahme A 4a: Grünlandextensivierung bzw. –entwicklung. Heckenpflanzung, Magerstandort (Oberbodenabtrag), Krautsäume; Anlage von Kleingewässern; Flächengröße 2,95 ha, davon 2,53 ha anrechenbar
- Ausgleichsmaßnahme A 4b: Aufforstung von naturnahem Laubwald mit naturnahem Waldmantel und extensivem Krautsaum, Sukzession vor dem bestehenden Waldtrauf; Flächengröße 0,88 ha, voll anrechenbar
- Ausgleichsmaßnahme A 5: Aufforstung von naturnahem Laubwald mit naturnahem Waldmantel und extensivem Krautsaum, zusätzlich Pflanzung von Baumreihe; Sukzession vor dem bestehenden Waldtrauf; Flächengröße 1,32 ha, davon 1,24 ha anrechenbar
- Ausgleichsmaßnahme A 6: Grünlandextensivierung bzw. –entwicklung, Sperrpflanzung für Fledermäuse, Krautsäume; Sukzession mit Einzelbäumen; Flächengröße 0,37 ha, davon 0,17 ha anrechenbar
- Ausgleichsmaßnahme A 7: Umwandlung von Acker in Extensivgrünland, Sperrpflanzung für Fledermäuse und Krautsaum; Flächengröße 0,51 ha, davon 0,28 ha anrechenbar
- Ausgleichsmaßnahme A 10: Aufforstung von naturnahem Laubwald mit naturnahem Waldmantel und Krautsaum; Sukzession vor dem Waldtrauf; Flächengröße 0,66 ha, davon 0,55 ha anrechenbar

- Ausgleichsmaßnahme A 11: Grünlandextensivierung, Sukzession; Magerstandort (Oberbodenabtrag), Baum-/Strauchhecke und Feldgehölz; Flächengröße 1,0 ha, davon 0,77 ha anrechenbar
- Ausgleichsmaßnahme A 12: Aufforstung von naturnahem Laubwald mit naturnahem Waldmantel und Krautsaum; Sukzession vor dem Waldtrauf; Flächengröße 0,98 ha, voll anrechenbar
- Ausgleichsmaßnahme A 13: Begrünungsmaßnahmen auf der Grünbrücke: Aufforstung von naturnahem Laubwald mit Waldmantel, Anlage von Magerrasen, Strauchpflanzungen; Flächengröße: gut 0,32 ha, aufgrund der hohen Wirksamkeit anrechenbar mit dem Faktor 1:2, anrechenbare Fläche daher 0,65 ha
- Ausgleichsmaßnahme A 14: Anlage von Baum- und Strauchhecken, Krautsäumen, Magerstandort und Einzelbaumpflanzungen; Flächengröße: 0,81 ha, davon 0,38 ha anrechenbar
- Kompensationsmaßnahme A 15: Aufforstung von naturnahem Laubwald mit naturnahem Waldmantel und extensivem Krautsaum, Einzelbaumpflanzungen; Flächengröße 1,74 ha, voll anrechenbar. Ein Anteil von 1,35 ha aus der Maßnahme – im Wesentlichen der aufzuforstende Teil – hat Ersatzcharakter und kompensiert die Überbauung und vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigung (Rodung im Baufeld) von nicht wiederherstellbaren naturnahen Buchenwäldern (Biotoptyp (WM1)
- Ersatzmaßnahme E 16: Neuanlage von naturnahem Laubwald mit Waldmantel und Krautsaum; Flächengröße: 0,27 ha, davon 0,20 ha anrechenbar.

Die angeführten Kompensationsmaßnahmen A 1 bis E 16 nehmen zusammen 14,39 ha Fläche ein, wovon nur 12,12 ha anrechenbar sind, da 4,28 ha in der Beeinträchtigungszone entlang der Plantrasse liegen und deshalb nur zu 50 Prozent angerechnet werden dürfen bzw. sich bereits wertvollere und zu erhaltende Bestände auf den Flächen befinden. Die rechnerisch erforderliche Kompensationsfläche von 12,10 ha kann demnach im unmittelbaren Umfeld in ausreichendem Umfang dargestellt werden.

Die Maßnahmengruppe A4b, A5, A10, A12, A15 und E16 der naturnahen Ersatzaufforstungen im unmittelbaren Umfeld der anlagebedingt in Anspruch genommenen Flächen umfasst 5,59 ha anrechenbare Fläche. Dem gegenüber steht der naturschutzrechtlich erforderliche Umfang an Waldausgleich von mindestens 5,13 ha. Die waldderechtlich anrechenbaren Aufforstungen auf diesen Flächen zusammen mit der 0,13 ha großen Aufforstung von naturnahem Laubwald auf der

Grünbrücke (Maßnahme A13) umfassen insgesamt 4,96 ha. Auch der walddrechtliche Waldausgleich für insgesamt 4,72 ha beanspruchte Waldflächen (incl. Säume) nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird so bereitgestellt.

Zusammen mit strukturverbessernden Maßnahmen auf Extensivierungs- und Sukzessionsflächen sowie durch Strauch- und Gehölzpflanzungen und die Anlage naturnaher Waldmäntel kann der Gesamtbedarf von 10,61 ha Ausgleichsfläche für Wald und Gehölzflächen hergestellt werden.

Auch die benötigten 1,5 ha (anrechenbare) Fläche für Offenlandbiotope als Ausgleich für die Überbauung und sonstige Beeinträchtigungen waldfreier Flächen können mit den strukturverbessernden Maßnahmen, die zum großen Teil aus Neuanlage von Extensivgrünland bestehen, erzielt werden.

Die Eingriffe in das Landschaftsbild werden durch Gestaltungsmaßnahmen von insgesamt rd. 8,29 ha Flächen im Zuge der Baumaßnahme kompensiert (darin nicht enthalten sind die Flächen auf der Grünbrücke, diese sind in Ausgleichsmaßnahme A13 erfasst). Davon sind 2,02 ha Gestaltungsmaßnahmen im eigentlichen Sinn (zusätzliche Pflanzungen und Sonderstandorte außerhalb des Straßenkörpers) und 6,27 ha reine Bauwerksbegrünung innerhalb des Straßenkörpers wie Landschaftsrasen auf Banketten, Böschungen und Strauchpflanzungen auf sonstigen Straßennebenflächen.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden gerade durch die Änderungen des Ausgleichskonzepts im Zuge der 1. Tektur für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVG vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 9.1 und 9.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A3.3 dieses

Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

3.3.6.4.4 Einwendungen zum Thema Natur und Landschaft sowie zum Kompensationskonzept

3.3.6.4.4.1 Untersuchungsraum

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert kritisiert, dass in naturschutzfachlicher Hinsicht bezogen auf schützenswerte Arten (z. B. Fledermäuse) eine weitaus großräumigere Betrachtung erforderlich sei, um Auswirkungen des Projektes auf Fauna und Flora auf einer tragfähigen Tatsachenbasis im Rahmen des planerischen Abwägungsprozesses zutreffend einstellen und berücksichtigen zu können.

Diese Kritik weisen wir zurück. Hinsichtlich der Erfassung der Biotoptypen und der Realnutzung im Gebiet ergibt sich die Größe des Untersuchungsgebietes (hier 200 m beidseits der Achse) aus der Straßenkonzeption und den voraussichtlichen Wirkungen des Vorhabens auf die Wert- und Funktionselemente des § 1 BNatSchG. Die Beurteilung der Auswirkungen orientiert sich an den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG a.F. bei staatlichen Straßenbauvorhaben (StMI/StMLU, 1993). Die Heranziehung des sog. Grundsätze-papiers, für das noch keine an das aktuelle BNatSchG bzw. BayNatSchG angepasste Fassung besteht, ist insoweit nicht zu beanstanden. Die faunistischen Bestandsaufnahmen konzentrieren sich auf den Eingriffsbereich und dessen engeres Umfeld. Soweit für die Betrachtung der Eingriffe größere Bezugsräume geboten sind, speziell bei mobilen Arten oder solchen, bei denen möglicherweise Bewegungskorridore durchschnitten werden könnten, wurden Sekundärdaten auch aus einem größeren Umgriff berücksichtigt (vgl. z.B. Unterlage 8.3, Tab. 3 in Anhang A.1 Fledermäuse: bis 5 km Radius; Anhang A.2 Vögel, über weite Teile des Landkreises). Auch bei der avifaunistischen Kartierung des Jahres 2010 (die in die 1. Tektur eingeflossen ist) wurde zur Erfassung von empfindlichen Arten mit großen Revieren ein breiter Korridor von beidseits jeweils 500 m untersucht.

3.3.6.4.4.2 Erhebung von Arten der Roten Liste

Der Bund Naturschutz und die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert halten die Bestandserhebung und Kartierung bezogen auf das Artenvorkommen sowohl im

floristischen als auch im faunistischen Bereich für unzureichend. Der Bund Naturschutz hat seiner Stellungnahme eine Liste für verschiedene betroffene Biotope beigefügt. Danach seien weitere Rote-Liste-Arten im Planungsgebiet gefunden worden als im LBP (Unterlagen 8.0 und 8.1) und in den Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 8.3) aufgelistet seien. Zu nennen seien neben den bereits oben (siehe C.3.3.6.3.6) behandelten Vogelarten Rotmilan (*milvus milvus*) und Wespenbussard (*pernis apivorus*) insbesondere Orchideen wie das rote Waldvögelein (*cephalanthera rubra*) und das Mannsknabenkraut (*orchis mascula*). Diese aufgeführten Arten seien als gefährdete Arten im Übergangsbereich von der Florenregion Molassehügelland zum Moränengürtel besonders zu schützen.

Den Vorwurf unzureichender Kartierung weisen wir zurück. Für die Bereiche kartierter Biotope liegt eine Fülle von – für jedermann zugänglichen - Daten bezüglich Artvorkommen der Flora vor (Biotopkartierung, ASK). Um die Aussagen der Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktpläne (Unterlagen 8.1) auf die relevanten Informationen zu fokussieren und die Pläne nicht zu überfrachten, sind die zahlreichen Vorkommen geschützter bzw. schützenswerter Pflanzenarten auf den amtlich kartierten Biotopflächen nicht dargestellt. Die Legende zu den Plänen enthält einen entsprechenden Hinweis. Der Erläuterungsbericht zum LBP (Unterlage 8.0) listet die dort vorkommenden naturschutzfachlich bedeutsamen Pflanzenarten im Kap. 3.4.3.1 auf, so auch das Rote Waldvögelein (*Cephalanthera rubra*). Die Vorkommensorte sind anhand der in den Plänen dargestellten Umgrenzung der Biotope und ASK-Fundorte auf den Plänen lokalisierbar. In den Listen im Kap. 3.4.1.3 bezieht sich die Angabe des „Jahres des letzten Nachweises“ ausschließlich auf die externe Quelle. Ein Großteil dieser Arten wurde auch bei den Begehungen der Gutachter des Vorhabensträgers angetroffen und es wird selbstverständlich davon ausgegangen, dass alle genannten Arten weiterhin dort wachsen. Keines der kartierten Biotope wird durch die Trasse unmittelbar in Anspruch genommen, so dass eine Gefährdung der dort vorkommenden Flora auszuschließen ist. Die Bestandsaufnahmen der Biotop- und Realnutzungstypen sowie der Flora erstreckten sich aufgrund der Dauer des Verfahrens (und seines Vorgängerverfahrens s.o. B2) über mehrere Jahre (2002, 2006 und zweimal im Jahr 2009), so dass Teile des Untersuchungsgebietes mehrmals begangen wurden und mehrere Phasen der Vegetationsperiode zur Erfassung der einzelnen floristischen Arten abgedeckt sind. Bei den Kartierungsgängen wurde ein zweckgebundenes Verfahren angewandt: Neben der flächendeckenden Bestandsaufnahme über das gesamte Untersuchungsgebiet erfolgte eine gezielte, wiederholte Erfassung der Flora mit Suche gefährdeter Arten schwerpunktmäßig im gesamten Bereich der unmittelbaren

Flächeninanspruchnahme sowie auf Flächen, die bisher nicht durch externe Kartierungen erfasst waren, aber aufgrund des Standortes bzw. der Vegetationsstruktur relevante Artvorkommen vermuten lassen. Anhand der durchgeführten Erhebungen kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass die von den Einwendern genannten Pflanzenarten durch das Bauvorhaben geschädigt werden.

Das Mannsknabenkraut (*Orchis mascula*) wurde bei den Begehungen nicht festgestellt. Das Vorkommen im Biotop 288.01 liegt wahrscheinlich außerhalb des Kartierungsgebietes. Auch im Magerrasen bei Bau-km 2+300 bis 2+400 wurde die Art nicht festgestellt. Sollte die Art (noch) dort vorkommen und bei den Erhebungen übersehen worden sein, so ist keine Gefährdung zu befürchten, da der Magerrasen nicht beeinträchtigt wird.

Generell ist im Umfeld wertvoller Artnachweise die bauzeitliche Inanspruchnahme eingeschränkt worden. Die Bereiche werden durch Schutzzäune vor bauzeitlicher Inanspruchnahme geschützt; bei direkter Inanspruchnahme ist im LBP (Unterlage 8.0, Kapitel 4.4.4.2) festgelegt, dass vor Baubeginn – sobald wertvolle Arten identifiziert werden können – eine Sicherung durch Verpflanzung unter Aufsicht einer Umweltbaubegleitung stattfinden soll. Populationsökologische Folgen sind nach Durchführung dieser Maßnahmen nicht zu erwarten.

3.3.6.4.4.3 Anhörung des Bayerischen Geologischen Landesamtes

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert beantragt, neben einer Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde auch eine Stellungnahme des geologischen Landesamtes einzuholen. Der betroffene Naturraum sei nach den vorliegenden Erkenntnissen gerade in geologischer bzw. geomorphologischer Hinsicht besonders schützenswert und einzigartig, so dass, bezogen auf den geplanten Eingriff, eine gesonderte fachliche Beurteilung und Stellungnahme aus geologischer bzw. geomorphologischer Blickrichtung zwingend erforderlich sei.

Die beantragte Anhörung ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens erfolgt. Das Bayerische Geologische Landesamt ist seit vielen Jahren Bestandteil des Bayerischen Landesamtes für Umwelt. Dieses wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligt und hat mit Stellungnahme von 28.01.2010 gerade auch zum Geotopschutz Stellung genommen. Danach sind von dem Vorhaben keine schützenswerten Geotope betroffen, auch Georisiken sind im Planungsgebiet nicht bekannt.

Die Geomorphologie des Untersuchungsraumes wird im Kapitel 3.1 des LBP (Unterlage 8.0) beschrieben. Der gesamte Naturraum des „Ammer-Loisach-

Hügellandes“ ist von glazialen Strukturen wie Jungmoränen, Kuppen, Mulden und Toteiskesseln geprägt. In diesem Naturraum ist es unvermeidbar, dass beim Bau einer Straße derartige Strukturen berührt werden. Gleichwohl wurden die geologischen Eigenheiten des Untersuchungsraumes bei dem zur Trassenfindung durchgeführten Variantenvergleich in die Bewertung und schließlich in die Trassenentscheidung mit einbezogen (vgl. Unterlage 1, Tab. 3 auf S. 20 „landschaftsbildprägende morphologische Strukturen“).

3.3.6.4.4.4 Kompensation der Eingriffe

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert und weitere Einwender sind der Auffassung, dass - unabhängig von dem Versuch, baubedingte Auswirkungen zu minimieren - es sich bei dem Eingriff in diesen sensiblen Naturraum um eine erhebliche Beeinträchtigung handele, die naturschutzfachlich nicht ausreichend kompensierbar sei. Im Eingriffsbereich sei eine reichhaltige Tier- und Pflanzenwelt vorhanden. Die Ruhe in dem größeren zusammenhängenden Gebiet sei sicherlich ein Grund, dass es im Plangebiet nicht nur auffällig viele Rehe gebe, sondern auch seltene Tierarten, wie z.B. den Neuntöter oder die Goldammer. Die vielfältige Pflanzenwelt sei dann Folge des ausgeglichenen Ökosystems. Im Zusammenhang mit der lediglich 3,5 km langen Strecke stünden Überbauungen von 10 ha Lebensraum inmitten. Hinzu kämen über 12 ha an Flächen, die für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen seitens des Vorhabensträgers benötigt würden.

Nach den Stellungnahmen der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde reichen die vorgesehenen Maßnahmen zu einer Kompensation der Eingriffe i.S.d. § 15 Abs. 2 BNatSchG aus. Wie oben bereits dargestellt, dienen die Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG a.F. bei staatlichen Straßenbauvorhaben (StMI/StMLU, 1993) als Grundlage zur Bewertung der Eingriffe. Die Abarbeitung der Eingriffsregelung nach diesen, speziell auf die Eingriffe durch Straßenbauvorhaben abgestellten Grundsätzen gewährleistet auch die Kompensation von über die unmittelbare Flächeninanspruchnahme hinausgehenden Eingriffen etwa durch Immissionen und Zerschneidungswirkungen (Grundsätze 2, 5 und 7) sowie auch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Gesamttraum durch die Maßnahme (Grundsatz 8). Die beträchtliche Zahl der Konflikte (25) in der vorliegenden Konfliktanalyse und im LBKP sowie der errechnete große Kompensationsflächenbedarf von gut 12 ha zeugen von der Empfindlichkeit des betroffenen Raumes, aber auch davon, dass dieser Empfindlichkeit in der Ermittlung von Eingriff und Ausgleich ausreichend Rechnung getragen wurde.

3.3.6.4.4.5 Beeinträchtigung des Landschaftsbilds

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert und zahlreiche weitere Einwender wenden sich gegen die schwerwiegenden Eingriffe des Vorhabens in das Landschaftsbild. Die vorliegende Trassierung ignoriere insgesamt die topographischen Gegebenheiten des Geländes vollständig. Dies gelte sowohl für den gravierenden Eingriff im Bereich des Galgenberges als auch für die rücksichtslose Lage der Trasse im unmittelbaren Übergangsbereich zwischen Waldrand und offener Flur, die für das Landschaftsbild prägend sei und auch gerade für die Tierwelt herausragende Bedeutung (Stichwort: Wildwechsel) habe. Hieraus entstehe ein ständiger negativer Wechsel von Einschnittslagen und Dammführungen der geplanten Trasse fortwährend entgegengesetzt der natürlichen Topographie. Der Gesamteingriff der Trasse im Kernbereich zwischen der St 2070 im Süden und der bestehenden STA 3 im Norden würde daher zu einer grundlegenden Zerstörung des bestehenden Landschaftsbildes führen.

Auch sei die unmittelbare Führung der Trasse entlang von bestehenden Waldsäumen naturschutzfachlich kein Vorteil, da das Herausverlegen der Trasse an den unmittelbaren Waldrand keinen naturschutzfachlichen Vorteil gegenüber einem direkten Eingriff in den bestehenden Waldsaum mit sich bringe. Vielmehr werde gerade durch die Herausverlegung ein naturräumlich und landschaftsbildlich verheerendes Planungsbild erzeugt.

Einige Einwender beantragen daher, dass die Westtangente möglichst ebenerdig dem Geländeverlauf folgen müsse. Nur solche einfach gebauten Straßen, die weitgehend dem Geländeverlauf folgen, würden sich in die schöne Landschaft ausreichend einfügen.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind eine unvermeidbare Folge der meisten Straßenbaumaßnahmen und selten ganz zu vermeiden. Eine besonders landschaftsunverträgliche Trassierung liegt aber gerade nicht vor. Der LBP (Unterlagen 8.0 und 8.2) enthält eine Vielzahl von Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahmen G 1 bis G 20) auf einer Fläche von insgesamt 8,33 ha. Diese sorgen zusammen mit einigen Ausgleichsmaßnahmen (A 6 und A 14) und der Grünbrücke am Galgenberg für eine landschaftsgerechte Einbindung der Trasse gerade auch in der sensiblen Waldrandsituation nördlich der St 2070. Eine Nivellierung der bewegten Topografie durch Einschnitte und Dammlagen ist aus Verkehrssicherheitsgründen unabdingbar. Um eine ausreichende Verkehrssicherheit zu erreichen sind insbesondere gute Sichtverhältnisse erforderlich. Die erforderlichen Sichtweiten sind Grundlage jeder Straßenplanung und geben die Parameter der Trassierung vor. Die

Verkehrssicherheit ist hier zum Schutz von Leib und Leben von Verkehrsteilnehmern gegenüber dem Wunsch nach einer der Landschaft besser angepassten Trassierung vorrangig.

3.3.6.4.4.6 Berücksichtigung bestehender Beeinträchtigungen

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert rügt, dass im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 S. 12) ein Gliederungspunkt „Vorhandene Beeinträchtigungen“ dargestellt sei. Dort fänden sich die drei von Nordosten in Richtung Südwesten verlaufenden parallelen Hochspannungsfreileitungen, eine asphaltierte Deponiefläche nördlich von Hadorf, Mieten- und Lagerflächen ohne Eingrünung am östlichen Ortsrand von Hadorf, der Straßenmeistereistützpunkt westlich von Söcking, kleine Kiesgruben westlich von Söcking und die vorhandenen Staatsstraßen 2070 und 2563 aufgelistet. Dadurch werde vom Vorhabensträger versucht, mittels einer überzogenen Darstellung, den von ihm geplanten gravierenden Eingriff dadurch zu relativieren, indem eine angebliche Beeinträchtigung des vorhandenen Naturraumes hochstilisiert werde. Hierbei handele es sich aber um eine unzutreffende und überzogene Darstellung.

Diese Kritik können wir nicht nachvollziehen. Im zu betrachtenden Untersuchungsraum sind auch die bestehenden Vorbelastungen aufzuführen. Der LBP (Unterlagen 8.0 und 8.1) stellt lediglich dar, wo im Untersuchungsgebiet Vorbelastungen des Landschaftsbildes vorhanden sind. Dies wird nicht zu einer Relativierung der vorgesehenen Eingriffe herangezogen.

3.3.6.4.4.7 Grünbrücke an der Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Hadorf – Söcking

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert schlägt hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung vor, zur Abmilderung der Eingriffe in das Landschaftsbild und zur Vermeidung des unmittelbar an den Galgenberg anschließenden gravierenden Einschnittsbereichs entweder in diesem Bereich eine Überdeckung der Plantrasse in Form einer Grünbrücke vorzusehen oder aber die geplante Einschnittslage der Westumgehung Starnberg gegen eine höhere Dammlage der Gemeindeverbindungsstraße Hadorf – Söcking als milderer Eingriffsbild auszuwechseln.

Diese Forderung lehnen wir ab. Abgesehen von den absehbaren erheblichen Mehrkosten sehen wir auch keinen Vorteil beim Erhalt des Landschaftsbildes. Eine Anhebung der Gemeindeverbindungsstraße hätte Eingriffe in vergleichbarer Art und Intensität wie die vorliegende Planung zur Folge. Der Einschnitt in diesem Bereich ist auch nicht so erheblich wie von den Einwendern dargestellt. Die maximale Einschnittstiefe in diesem Bereich beträgt auf einer Länge von 50 m ca. 6,0 m. Eine

Funktion als Grünbrücke wäre in diesem Bereich schon aufgrund der Querung der Gemeindeverbindungsstraße und der dadurch auftretenden Störwirkungen nicht herstellbar.

3.3.6.4.4.8 Beeinträchtigung eines Lebensraums der Feldgrille (*Gryllus campestris*)

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert kritisiert die in den Unterlagen 8.0 und 8.1 unter Konflikt Nr. 13 beschriebene Zerschneidung eines Biotopkomplexes, der nach den erhobenen Daten einen der sensibelsten Abschnitte des Untersuchungsgebietes darstelle. In diesem Bereich werde ein wichtiger Lebensraum der Feldgrille zerschnitten, da mit der Realisierung des Vorhabens ein etwa 10 ha großes Wiesenstück vom Hauptareal des Lebensraumes der Feldgrille abgeschnitten und daher der Bestand vollständig isoliert und zerstört werde. Dieses naturschutzfachliche Detail verdeutliche noch einmal eindringlich, um welche sensible Lebensraumbeziehungen und Einzelhabitate es im Bereich des Gesamttraumes zwischen St 2070 und der bestehenden STA 3 geht.

Die Zerschneidungseffekt der bestehenden Grünlandflächen ist unstrittig – jedoch wird durch die Ausgleichsmaßnahmen A 4a (vgl. Unterlagen 8.0 und 8.2) der Eingriff durch die vorgesehene Extensivierung und der damit einhergehenden Optimierung des bestehenden Grillenlebensraums sowie die Anlage von Extensivgrünland und Magerwiesen auf Ackerstandorten und damit Vergrößerung des östlich der Trasse gelegenen Lebensraumes gem. § 15 BNatSchG kompensiert.

3.3.7 Gewässerschutz

3.3.7.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, hier insbesondere für den Straßenbau im Wasserschutzgebiet, erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

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

3.3.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht

dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus in den Einschnittsbereichen Einleitungen in das Grundwasser über Mulden mit Erdschwellen notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nummern 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß § 15 Abs. 1 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A4.3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 12 WHG bzw. mit §§ 55 Abs. 1, 54 Abs. 1 Satz. 1 Nr. 2 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 14 Abs. 3, 14 Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Starnberg, Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt. Gründe, die gehobene Erlaubnis – wie vom Wasserwirtschaftsamt Weilheim gefordert – zunächst auf 20 Jahre ab Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu befristen, liegen nicht vor. Die Einleitung des Niederschlagswassers steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der Westumfahrung Starnberg, der ebenfalls nicht nur für 20 Jahre planfestgestellt wird. Aufgrund der Widerruflichkeit der Erlaubnis kann im Übrigen in der Zukunft veränderten Verhältnissen o. ä. Rechnung getragen werden.

3.3.7.3 Einwendungen zur Lage der Trasse im Wasserschutzgebiet

Geplante Wasserschutzgebietsausweisung

Die Kanzlei Schönfelder, Ziegler und Lehnert und zahlreiche weitere Einwender rügen, dass mit einer nicht notwendigen Straße in eine geplante Wasserschutzgebietsausweisung eingegriffen werden soll. Selbst bei Einhaltung der einschlägigen technischen Richtlinien für solche Eingriffe sei in diesem Zusammenhang doch festzuhalten, dass der Eingriff in ein geplantes Wasserschutzgebiet bzw. eine geplante Erweiterung eines Wasserschutzgebietes für ein nicht notwendiges Verkehrsprojekt erfolgen soll, was planungsrechtlich nicht zu rechtfertigen sei. Die Versorgung mit gutem Trinkwasser, sei die wichtigste Dienstleistung einer Gemeinde gegenüber ihren Bürgern und dürfe nicht anderen vermeintlichen Zwängen untergeordnet werden.

Diesen Einwand weisen wir zurück. Wie oben unter C.3.2 dargestellt, ist das Vorhaben Westumfahrung Starnberg geeignet, die Planungsziele zu erreichen. Daher liegt auch die erforderliche Planrechtfertigung vor. Ein derartiges vernünftigerweise gebotenes Vorhaben kann auch – unter Berücksichtigung der Vorschriften der RiStWaG, deren Einhaltung hier vom Wasserwirtschaftsamt Weilheim bestätigt wurde – innerhalb eines Wasserschutzgebietes verwirklicht werden.

Bestehende Wasserschutzgebiete im Anschluss an die Maßnahme

Weiterhin kritisieren die Kanzlei Schönfelder, Ziegler und Lehnert und weitere Einwander die Auswirkungen auf bestehende Wasserschutzgebiete im Anschluss an die Planung durch die vorhabensbedingte Verkehrszunahme. Der Verkehr, der über die Westtangente fahren würde, würde größtenteils durch beide wichtigen Trinkwassereinzugsgebiete Starnbergs – Mamhofen und die Maisinger Schlucht fahren und diese zusätzlich gefährden. Auf der Brücke der St 2563 über die Maisinger Schlucht habe es schon schwere Unfälle wegen Glatteis gegeben. Eine Argumentation, wonach die reine Neubaustrecke ja nicht in den Schutzzonen liege, sei nicht hinnehmbar, da sich die Autos davor und dahinter ja nicht in Luft auflösen könnten. Die geplante Westumfahrung Starnberg führe zu einer Verdoppelung des Verkehrs insbesondere auch im Bereich der bestehenden Kreisstraße STA 3 im Forstbereich in Höhe des Gutes Mamhofen. Dort verlaufe die bestehende Kreisstraße STA 3 jedoch bereits heute durch ein bestehendes Wasserschutzgebiet. Nach den möglichen Änderungen des bestehenden Wasserschutzgebietes sei nicht nur die geplante Erweiterung der Schutzgebietszone 3 in Richtung Süden und Osten zu beachten, sondern auch eine Verschiebung des Schutzgebietszonenbereichs II, der sodann den Bereich der bestehenden alten Kreisstraße STA 3 tangieren werde. Unabhängig von der Erweiterung des bestehenden Wasserschutzgebietes seien auch die Auswirkungen des Projektes auf die Verkehrsdichte und –belastung der Straßenbeziehung zu berücksichtigen und bezogen auf die Verbindung zwischen der Bundesstraße 2 und dem Anschluss an die St 2069 östlich von Mamhofen zwingend in die planungsrechtlichen Überlegungen einzubeziehen.

Die Kanzlei Schönfelder, Ziegler und Lehnert fordert, dem Vorhabensträger aufzuerlegen, im Rahmen einer planungsrechtlich erforderlichen worst-case-Betrachtung darzulegen, welche Auswirkungen die Planung auf bestehende Wasserschutzgebiete bzw. auch deren Erweiterungen im Zuge der Planverwirklichung erwarten lässt. Dabei sei zu berücksichtigen, dass nicht nur im Bereich von Mamhofen, sondern auch westlich davon zwischen der bestehenden STA 3 und der STA 6 ein großes Wasserschutzgebiet bestehe und insbesondere auch im Übergang von der St 2563 in die geplante Westumgehung Starnberg im

Bereich der sogenannten Maisinger Schlucht ein sehr sensibles Wasserschutzgebiet bestehe, das im Rahmen der vorliegenden Planung keine hinreichende Berücksichtigung erfahren habe.

Die geforderte worst-case-Betrachtung halten wir nicht für erforderlich. Die Auswirkungen der Plantrasse bzw. der Verkehrssteigerungen im nachgeordneten Straßennetz auf die Wasserschutzgebiete sind absehbar, müssen aber nicht zwingend in diesem Planfeststellungsverfahren geregelt werden.

Im wasserrechtlichen Verfahren Mamhofen besteht ein Schutzgebietsvorschlag. Dieser hat das Anhörungsverfahren mit Ausnahme des für Frühjahr 2013 geplanten Erörterungstermins durchlaufen und berücksichtigt nach Auskunft des WWA Weilheim die Straßenplanungen. Weder die Plantrasse noch die bestehende STA 3 im weiteren Verlauf berühren die abgeänderte Schutzzone II, die in diesem Schutzgebietsvorschlag vorgesehen ist.

Die Schutzgebietsverordnung zum Wasserschutzgebiet in der Maisinger Schlucht wird überarbeitet. Ein wesentlicher Punkt bei der Überarbeitung ist die Bewertung der Bestandssituation, gerade auch unter Berücksichtigung der Straße als Bestandskonflikt. Im Rahmen dieser Überarbeitung wird festgelegt, unter welchen Voraussetzungen oder Auflagen die Wassergewinnung weiterhin betrieben werden kann. Hier sind die Grundlagen noch nicht vollständig erhoben. Dieses Gebiet wird derzeit hydrobiologisch überprüft. Anlass der Untersuchungen sind allerdings keine Stoffeinträge von der Brücke, sondern solche aus der Landwirtschaft über das Oberflächenwasser.

Beide Konfliktbereiche liegen außerhalb des Planfeststellungsbereichs dieses Verfahrens, sie werden allerdings durch die vorhabensbedingten Verkehrsmehrungen zusätzlich belastet. Eine Anordnung besonderer Schutzmaßnahmen im Bereich der bestehenden St 2563 wie auch im Bereich der bestehenden STA 3 halten wir in diesem Verfahren nicht für erforderlich. Bei der STA 3 sind die Verkehrsmehrungen in den Planungen für die Neufestsetzung des Schutzgebiets berücksichtigt. Bei St 2563 im Bereich der Maisinger Schlucht sind die Auswirkungen der Straße und des künftigen Mehrverkehrs noch zu untersuchen und ggf. außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Im Übrigen kann das Landsratsamt Starnberg als zuständige Wasserrechtsbehörde jederzeit die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Wasserschutzgebiete vor Einwirkungen aus dem Bestandsstraßennetz treffen.

3.3.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 30 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

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

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

Zahlreiche Einwender kritisieren den Eingriff in die seit etwa 1000 Jahren harmonisch gewachsene wertvolle Kulturlandschaft. Die Neubaustrecke würde durch bisherige Getreidefelder, Pferdekoppeln und Wiesen verlaufen und diese zerteilen. Wegen der Eingriffe in die Natur würden über 12 ha „Ausgleichsflächen“ beansprucht und ggf. notfalls enteignet werden. Diese würden dann teilweise als Ersatz für die verlorene Waldfläche aufgeforstet bzw. extensiviert werden. Dafür seien große Teile bisheriger Getreidefelder vorgesehen, die dadurch verloren gingen. Diese Ackerflächen seien sehr wertvoll, und dürften nicht einem unnötigen Bauwerk geopfert werden. Der Flächenverlust und die Zerschneidung durch die Trasse würde die heute ohnehin schwierige wirtschaftliche Lage der

landwirtschaftlichen Betriebe weiter gefährden und vielleicht sogar Bauern zum Aufgeben bewegen.

Diese Kritik weisen wir zurück. § 15 Abs. 3 BNatSchG erfordert bei der Auswahl der Flächen für die naturschutzrechtliche Kompensation eine Berücksichtigung agrarstruktureller Belange. Diese sind bei der vorliegenden Planung berücksichtigt, insbesondere wurde gerade durch die Änderungen des Ausgleichskonzepts im Zuge der 1. Tektur die Inanspruchnahme von für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden reduziert. Stattdessen wurden verstärkt Maßnahmen zur Vernetzung von Lebensräumen wie die geplante Grünbrücke erbracht. Rund 10 ha des Maßnahmenkonzeptes umfassen Flächen, die weiterhin landwirtschaftliche Nutzfläche bleiben und in den landwirtschaftlichen Produktionsprozess integriert werden können.

Der Anspruch an zusätzliche Flächen zur Kompensation wurde auch dadurch minimiert, dass die sich ergebenden Rest- und Zwickelflächen, die nur noch bedingt bzw. erschwert bewirtschaftbar sind, in das Kompensationskonzept einbezogen wurden. So kommen viele landschaftspflegerische Maßnahmen auf angeschnittenen Grundstücken zu liegen, welche für eine landwirtschaftliche Nutzung ungünstige Flächengrößen aufweisen. Damit konnten anderweitige landwirtschaftliche Produktionsflächen in entsprechendem Umfang freigehalten werden.

3.3.9 Forstliche Belange

Durch den geplanten Neubau der St 2069 Westumfahrung Starnberg ist die Beseitigung von Waldflächen nach Art. 2 BayWaldG inklusive der Säume in einer Größe von ca. 4,72 ha erforderlich.

Die für die Rodungsmaßnahmen an den betroffenen Waldflächen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird von diesem Planfeststellungsbeschluss nach Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG ersetzt. Wir können den Neubau der Westumfahrung Starnberg unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und sinngemäßer Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2, Abs. 4 bis 7 BayWaldG zulassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.3.2).

Der waldrechtliche gebotene Ausgleich wird durch die in den landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehene Neubegründung von naturnahem Laubwald auf einer Fläche von 4,96 ha der Gesamtkompensationsflächen gewährleistet.

3.3.10 Sonstige öffentliche Belange

3.3.10.1 Träger von Versorgungsleitungen

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

3.3.10.2 Naherholung

Die Kanzlei Schönefelder Ziegler und Lehnert sowie zahlreiche weitere Einwender kritisieren die negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Erholungseignung des Untersuchungsgebiets. Zutreffend werde zwar im Erläuterungsbericht ausgeführt, dass von einer großen Erholungseignung der Landschaft ausgegangen werden müsse. Zu widersprechen sei jedoch der Einschätzung, dass sich die Erholungsschwerpunkte der Region eindeutig auf die größeren Seen und deren unmittelbare Umgebung konzentrieren würden. Gerade die Unberührtheit der Landschaft im Bereich der geplanten Trasse und die Nähe zur Stadt Starnberg böten ideale Voraussetzungen für ein klassisches urbanes Naherholungsgebiet. Das Gebiet werde vielfältig von Spaziergängern, Langläufern und Reitern zur Erholung genutzt: Man treffe überall auf Erwachsene und Kinder zu Pferd, die aus Hadorf oder aus Perchting z.B. vom Starnberger Voltigierverein kämen. Der Bereich, in dem die Neubaustrecke verlaufen würde, habe zahlreiche reizvolle Akzente, z.B. den schön bewachsenen Galgenberg, Toteislöcher, den „lichten Fleck“ oder die Brachlandschaft östlich von Hadorf, wo man seltene Vogelarten beobachten könne. Neben Wanderwegen und schönen Loipen würden durch die Westumfahrung auch zwei landschaftlich schöne Radwege zerstört. Einmal die Fahrradstrecke von Hadorf zum Pferdehof an der Straße Söcking-Perchting und zweitens die Verbindung von der Buckelwiese an der Straße Söcking-Hadorf, bzw. von BND-Horchposten Geidesmal nach Perchting.

Unserer Ansicht nach ist der Belang der Naherholung ausreichend dargestellt und berücksichtigt. Das Hadorf-Gilchinger-Trockental sowie das Umfeld von Söcking wurden im LBP (Unterlage 8.0 S. 11) nur mit mittlerer Bedeutung eingestuft. Der Raum ist bei Söcking durch die bestehende, von Westen nach Osten querende St 2070 v.a. in Bezug auf Lärm vorbelastet. Für das restliche Gebiet kann die Erholungseignung als hoch eingestuft werden. Trotz der mittleren bis hohen Erholungseignung der Landschaft konzentrieren sich die Erholungsschwerpunkte in der Region eindeutig auf die größeren Seen und deren unmittelbare Umgebung.

Diese weisen eine weitaus höhere Attraktivität auf und bieten zudem im Gegensatz zum Untersuchungsgebiet eine hervorragend ausgebaute Erholungs-Infrastruktur. So ist z.B. das Wegenetz in den Wäldern des Untersuchungsgebietes nur weitmaschig; die Befahrbarkeit der Wege ist schlecht und meist für Radfahrer ungeeignet. Für die „autofreie“ Naherholung der ansässigen Bevölkerung (z.B. Spaziergang nach Feierabend) hingegen hat das Untersuchungsgebiet gleichwohl und unabhängig von den Erholungsschwerpunkten in der Region hohe Bedeutung. Dem wird auch dadurch Rechnung getragen, dass die Verbindung über Feld- und Waldwege zwischen Hadorf zum Pferdehof an der Straße Söcking-Perchting durch die geplante Westumfahrung nicht unterbrochen wird. Auch alle sonstigen wichtigen Wegeverbindungen, die die Neuplanung kreuzen bleiben bestehen. So werden insgesamt im Verlauf der 3,5 km langen Neubaustrecke an vier Stellen Querungsmöglichkeiten mittels Unter- oder Überführungen geschaffen.

Insgesamt sind Nachteile für die Naherholung im Bereich der Westumfahrung Starnberg nicht zu vermeiden, unserer Ansicht nach überwiegen aber die für das Vorhaben sprechenden Belange gerade auch diese Nachteile.

3.4 Private Einwendungen

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

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 20 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

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

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Betrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig

angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Der Betriebs- bzw. Unternehmensgewinn errechnet sich im Rahmen der Buchführung als Differenz aus Ertrag und Aufwand, im Rahmen einer Planungsrechnung aus dem Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich landwirtschaftlicher Nebeneinkünfte abzüglich der Festkosten. Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der jährliche Gewinn des landwirtschaftlichen Unternehmens so hoch sein, dass nach Abzug der konsumptiven Entnahmen (Lebenshaltung, Steuern, Versicherungen u. a.) eine Eigenkapitalbildung von 5000 - 8.000 €/Jahr verbleibt. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich, sie ist unter anderem von der Betriebsgröße abhängig. Von einem existenzfähigen Betrieb kann man ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 – 35.000 € ausgehen (Quelle: Buchführungsergebnisse 2009/2010).

Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter die genannten Beträge ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn, bzw. die Eigenkapitalbildung an die jeweilige Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Schwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenzgrundlage dar. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010 Az. 9 A 13/08). Derartige Fälle gibt es im vorliegenden Fall nicht.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14.04.2010, 9 A 13.08 – juris, Rn. 27).

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u.U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle

Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

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

3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

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

Lärmschutzauflagen sind unter C.3.3.5.1.4 behandelt.

3.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

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

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

3.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

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

3.4.1.2.3 Umwege

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

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

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

Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

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

3.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A3.5.3 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

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

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

Die Kanzlei Schönfelder, Ziegler und Lehnert fordert hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung, dass die vorgesehenen Gehölzpflanzungen, Ansaaten und dazugehörige Pflegehinweise nur dergestalt vorgesehen und durchgeführt werden dürfen, dass Beeinträchtigungen der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung auf unmittelbar angrenzenden Flächen in jedem Falle vermieden werden. Weder die

ordnungsgemäße forstwirtschaftliche Nutzung von Flächen noch die der guten landwirtschaftlichen Praxis entsprechende Nutzung von Acker- und Grünlandflächen dürfe durch Maßnahmen im Zuge dieses Projektes eingeschränkt werden.

Die genannten Befürchtungen halten wir für unbegründet. Das Ausgleichskonzept sieht überwiegend Grünlandextensivierungen bzw. die Neuanlage von Grünland sowie Gehölzpflanzungen und Aufforstungen vor. Hinsichtlich der Optimierung und Entwicklung von Offenlandflächen sind keine nennenswerten Einschränkungen und Beeinträchtigungen angrenzender land- oder forstwirtschaftlicher Nutzflächen ersichtlich. Im Hinblick auf die Aufforstungen ist anzumerken, dass nicht bis an die Flurstücksgrenze aufgeforstet wird. Es ist ein 5 m breiter extensiver Krautsaum als Pufferstreifen und in Folge ein 4,5 m breiter Strauchmantel vorgesehen. Die tatsächliche Aufforstung befindet sich also erst in einem Abstand von 9,5 m von der Flurstücksgrenze. Einschränkungen angrenzender Nutzflächen sind folglich auch hier nicht zu erkennen.

3.4.1.2.5 Schutz vor Vernässung

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert beantragt für Ihre Mandanten, die Entwässerung technisch so auszubilden, dass eine negative Beeinträchtigung von angrenzendem privatem Grundeigentum definitiv ausgeschlossen wird. Insbesondere bezogen auf landwirtschaftliche Nutzflächen aber auch forstwirtschaftlich genutzte Flächen sei sicherzustellen, dass die jeweilige Nutzbarkeit der Grundstücke in keiner Weise durch eine technisch unzureichende Entwässerung beeinträchtigt werde. Es sei dafür Sorge zu tragen, dass angrenzende Grundstücke weder in den Randbereichen einer Dammlage unverhältnismäßig stark vernässt werden (Staunässe) bzw. im umgekehrten Fall der Einschnittslage durch eine erhöhte Drainagewirkung nachhaltig austrocknen (Aushagerung).

Eine Vernässung oder Aushagerung sollte durch die geplante Ausgestaltung der Entwässerungsanlagen weitgehend verhindert werden. Das Oberflächenwasser wird im Dammbereich flächig über die Böschungen versickert. Zusätzlich wird falls notwendig am Fuße des Dammes eine Versickerungsmulde angelegt, so dass das Oberflächenwasser auch bei größeren Niederschlagsereignissen nicht auf Privatgrund gelangt. In den Einschnittsbereichen wird das anfallende Oberflächenwasser in Entwässerungsmulden gesammelt. In den Mulden versickert das Wasser über den filternden Oberboden in den Untergrund. Eine Austrocknung des Bodens im Einschnittsbereich wird durch die Andeckung von Oberboden in einer Dicke von mindestens 30 cm und durch eine entsprechende Begrünung verhindert.

Die Auflage A3.5.1 stellt sicher, dass derzeit unvorhersehbare Probleme mit Vernässungen oder Aushagerungen zügig vom Vorhabensträger gelöst werden.

3.4.1.2.6 Belange der Jagd/Wildschutzzäune

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert fordert, zur Vermeidung unzumutbarer Wildverluste in den Eigenjagdrevieren und Jagdbögen im Umfeld des Vorhabens, entlang der gesamten Trasse der Westumgehung Starnberg einschließlich des Bereiches der STA 3 zwischen der Einschleifung der Westumgehung Starnberg bis zum Anschluss an die St 2069 Wildschutzzäune zu errichten, um ein Höchstmaß an Schutz hinsichtlich drohender Wildverluste zu erreichen.

Dieser Forderung können wir nicht nachkommen. Die Errichtung von Wildschutzzäunen zur Vermeidung von Wildunfällen erfolgt vorwiegend an Autobahnen und stark befahrenen Bundesstraßen. Bei der Westumfahrung und im Folgeabschnitt Richtung Mamhofen ist wegen der zahlreichen höhengleichen Einmündungen die Errichtung eines Wildschutzzäuns nicht sinnvoll.

3.4.1.2.7 Vertretungskosten

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

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

Eine analoge Anwendung des § 80 VwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG,

NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

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

3.4.2 Einzelne Einwender

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

Die privaten Einwendungen wurden auch im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange mitbetrachtet. Auf die Ausführungen in diesem Beschluss wird vorab verwiesen.

3.4.2.1 Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner

3.4.2.1.1 Einwender 2203

Aus dem Grundeigentum der Einwender sollen aus Fl.-Nr. 558 der Gemarkung Söcking dauerhaft 1.114 m² und vorübergehend 327 m², aus Fl.-Nr. 559 der Gemarkung Söcking dauerhaft 1.131 m² und vorübergehend 326 m², aus Fl.-Nr. 560 der Gemarkung Söcking dauerhaft 1.027 m² und vorübergehend 282 m², aus Fl.-Nr. 561 der Gemarkung Söcking dauerhaft 1.661 m² und vorübergehend 415 m² sowie aus der Fl.Nr. 570 der Gemarkung Söcking dauerhaft 712 m² und vorübergehend 220 m² beansprucht werden.

Der Einwender wendet sich nicht grundsätzlich gegen die Grundabtretungen, rügt aber, dass die Erschließung der westlichen Restfläche der Fl.-Nr. 570 unklar bleibe und dem technischen Lageplan nicht zu entnehmen sei. Offensichtlich nicht erschlossen seien die westlichen Restflächen der Fl.Nrn. 558 bis 561. Insoweit sei es fehlerhaft, dass diese Flächen nicht mit in den Grunderwerbsplan aufgenommen wurden. Sie seien vom Vorhabensträger mit zu erwerben.

Für die Restfläche aus Fl.Nr. 570 sagt der Vorhabensträger zu, eine Zufahrt vom neuen öffentlichen Feld- und Waldweg aus schaffen, der parallel auf der Südseite der geplanten Staatstraße läuft. Diese Zufahrt wird am östlichen Rand der Restfläche angelegt da in diesem Bereich die Höhendifferenz zwischen Grundstück und öffentlichen Feld- und Waldweg gering ist.

Zudem sagt der Vorhabensträger zu, die westlichen Restflächen der Fl. Nr. 558 bis 561 im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen mit zu erwerben.

3.4.2.1.2 Einwender 2205

Aus dem Grundeigentum des Einwenders sollen aus Fl.Nr. 678 der Gemarkung Hadorf (Gesamtgröße 21.016 m²) dauerhaft 4.175 m² und vorübergehend 275 m² in Anspruch genommen werden. Die gesamte Fl.Nr. 682 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 14.867 m² soll für die Ausgleichsfläche A 5 erworben werden, ebenso die gesamte Fl.Nr. 575 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 2.764 m², wobei auch hier 90 % der Gesamtfläche als Ausgleichsfläche A 2 eingeplant sind. Aus der Fl.-Nr. 100 der Gemarkung Hadorf (Gesamtgröße 30.887 m²) werden 5.946 m² dauerhaft und 1.258 m² vorübergehend benötigt; eine Teilfläche von 1.586 m² ist als Ausgleichsfläche A 3 vorgesehen. Für die Ausgleichsfläche A 15 sollen aus der Fl.Nr. 605 Gemarkung Hadorf (Gesamtgröße 38.899 m²) 8357 m² und aus der Fl.Nr. 606 Gemarkung Hadorf (Gesamtgröße 18069 m²) 9083 m² erworben werden.

Der Einwender wendet sich nicht grundsätzlich gegen die Grundabtretungen, befürchtet aber Windwurfschäden auf der Fl.Nr. 100, die der Länge nach durchschnitten wird. Insbesondere im Bereich der östlichen Restfläche bestehe die konkrete Gefahr, dass durch die Durchschneidung des Waldes erhebliche Windwurfschäden auftreten. Es sei daher für ihn unzumutbar, die sehr ungünstig geschnittene östliche Restfläche der Fl.-Nr. 100 im Eigentum zu behalten. Wegen der auf der Hand liegenden Windwurfgefahr sei auch der Aufwuchs auf der östlich verbleibenden Restfläche mit zu entschädigen.

In seinem Einwendungsschriftsatz zur 1. Tektur wendet er sich insbesondere gegen die Inanspruchnahme der Fl.Nrn 605 und 606 der Gemarkung Hadorf für die Ausgleichsfläche A15, die Inanspruchnahme der Fl.Nr. 682 der Gemarkung Hadorf für Kompensationszwecke wird dagegen – vorbehaltlich einer Einigung bei der Entschädigung – grundsätzlich akzeptiert.

Die Einwände gegen die Inanspruchnahme der Fl.Nrn 605 und 606 der Gemarkung Hadorf für die Ausgleichsfläche A15 hat der Einwender in seiner Stellungnahme zur 2. Tektur nicht wiederholt, so dass wir im Hinblick auf die Einlassungen seines anwaltlichen Vertreters im Erörterungstermin und der laufenden Grunderwerbsverhandlungen mit der Stadt Starnberg davon ausgehen, dass diese nicht aufrechterhalten werden.

Zudem wendet er sich gegen eine Aufforstung der vom Vorhabensträger zum Erwerb vorgesehenen Fl.-Nr. 607 der Gemarkung Hadorf bis unmittelbar an die

Grundstücksgrenze, da in diesem Fall Verschattungsschäden auf seinen östlich angrenzenden Flächen zu befürchten seien.

Weiterhin fordert der Einwender wegen des erheblichen Umfangs der Inanspruchnahme eine Tauschlösung anzustreben, da er als Haupterwerbslandwirt auf die Aufrechterhaltung seiner Flächengröße angewiesen sei.

Die Befürchtung der Verschattung ist nicht begründet. Der größte Teil des Grundstücks Fl.Nr. 607 ist als Ausgleichsfläche vorgesehen. Der Landschaftspflegerische Maßnahmenplan sieht hier eine Extensivierung von Grünland vor. Im südöstlichen Bereich ist eine Teilfläche als Aufforstungsfläche vorgesehen. Der Abstand der vorgesehenen „Waldneugründung“ beträgt zum Nachbargrundstück 9,50 m. Dieser Abstand ergibt sich aus einem 5,0 m breitem Grünlandstreifen und einem 4,50 m breitem Streifen mit Strauchpflanzung. Eine Aufforstung bis zur Grundstücksgrenze wird somit nicht vorgenommen, sodass die Gefahr von Verschattungsschäden nicht besteht.

Über die Forderung des Einwenders auf die Stellung von Tauschflächen braucht in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden zu werden. Eine Existenzgefährdung des Betriebs des Einwenders wurde weder vorgetragen, noch ist sie ersichtlich. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt. Der Vorhabensträger sagt aber zu, entsprechende Tauschflächen im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bereitzustellen, wenn solche anderweitig erworben werden können.

3.4.2.1.3 Einwenderin 2206

Aus dem Grundeigentum der Einwenderin werden für die Straßenbaumaßnahme aus Fl.Nr. 428 der Gemarkung Perchting 1.008 m² dauerhaft benötigt. Die Einwenderin wendet sich nicht grundsätzlich gegen die Grundabtretungen, fordert aber die Übernahme der auf der Fl.Nr. 428 zwischen der Straßentrasse und dem das Waldgrundstück durchschneidenden Weg liegenden Restfläche von 1.300 m². Diese sei unwirtschaftlich; da sich dort eine selbständig nicht zu bewirtschaftende Vertiefung befinde. Diese müsse entweder aufgefüllt werden, was naturschutzrechtlich bedenklich sein dürfte oder diese Restfläche sei vom Baulastträger zu übernehmen.

Über die Forderung der Einwenderin auf Übernahme der Restfläche braucht in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden zu werden. Ein eventueller Erwerb von Restflächen ist eine Frage der Entschädigung. Entschädigungsfragen

sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

3.4.2.1.4 Einwender 2207

Aus dem Grundeigentum des Einwenders werden aus Fl.Nr. 566 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 14.480 m² dauerhaft 2.341 m² und vorübergehend 721 m², aus Fl.Nr. 567 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 7.120 m² dauerhaft 1.363 m² und vorübergehend 733 m², die Fl.Nr. 569 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 17,726 m² ganz (wobei der Großteil von 14.589 m² auf die Ausgleichsfläche A 2 entfällt), aus Fl.Nr. 115 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 9.186 m² dauerhaft 29 m² für die Ausgleichsfläche A1, aus der Fl.-Nr. 93 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 13.443 m² vorübergehend 3 m², aus Fl.-Nr. 553 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 8.639 m² dauerhaft 4.939 m² (davon 984 m² für die Ausgleichsfläche A 1) und vorübergehend 740 m² und aus Fl.-Nr. 552 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 19.278 m² dauerhaft 7.608 m² (davon 4.910 m² für die Ausgleichsfläche A 1) und vorübergehend 805 m² benötigt.

Der Einwender wendet sich nicht grundsätzlich gegen die Grundabtretungen, kritisiert aber, dass die Erschließung der östlichen Restfläche der Grundstücke Fl.-Nr. 552 und Fl.-Nr. 553 nicht sichergestellt sei. Eine Zufahrt sei aufgrund der angeböschten Straßenführung und wegen der Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges (Bauwerk Nr. 1) über die St 2069 nicht möglich. Zudem fordert er, ihm im Tauschwege die in der Natur nicht mehr als solche vorhandene alte Straßenfläche im Bereich seiner eigenen Fl.-Nr. 93 der Gemarkung Hadorf zur Verfügung zu stellen.

Die Erschließung der östlichen Restfläche der Grundstücke Fl.-Nr. 552 und Fl.-Nr. 553 wird vom Vorhabensträger hergestellt. Im östlichen Bereich der Flurnummern 552 und 553 wird hierzu eine Zufahrt vom neu angelegten öffentlichen Feld- und Waldweg aus geschaffen. Diese befindet sich an der Stelle des bestehenden Wirtschaftsweges, der zurückgebaut wird. Die Höhendifferenz zwischen Grundstück und öffentlichen Feld- und Waldweg ist in diesem Bereich noch so gering, sodass eine Zufahrt ohne großen Aufwand hergestellt werden kann. Die geforderte Zufahrt wird vom Vorhabensträger bei der Ausführungsplanung und beim Bau berücksichtigt.

Der Hinzutausch der alten Wegfläche Fl. Nr. 114/1 der Gemarkung Hadorf ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen vorzunehmen.

3.4.2.1.5 Einwender 2210

Aus dem Grundeigentum des Einwenders werden aus der Fl.Nr. 426 der Gemarkung Perchting mit einer Gesamtgröße von 4.791 m² dauerhaft 392 m² und vorübergehend 13 m² sowie aus der Fl.Nr. 427 der Gemarkung Perchting mit einer Gesamtgröße von 5.165 m² dauerhaft 599 m² benötigt.

Der Einwender wendet sich nicht grundsätzlich gegen die Grundabtretungen, kritisiert aber, dass die verbleibenden westlichen Restflächen nicht erschlossen seien. Er beantragt daher, den Vorhabensträger zu verpflichten die westlichen Restflächen nach entschädigungsrechtlichen Grundsätzen mit zu erwerben.

Die Übernahme der Restflächen aus Fl. Nr. 426 und 427 der Gemarkung Perchting ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu regeln. Falls eine Übernahme der Restflächen vom Einwender nicht gewünscht wird, wäre eine Erschließung über die momentan bereits bestehende Zufahrt und weiter über die künftige Grünbrücke möglich.

3.4.2.1.6 Einwender 2214

Aus dem Grundeigentum der Einwender werden aus Fl.Nr. 95 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 15.042 m² dauerhaft 176 m² (davon 22 m² als Ausgleichsfläche A 1) und vorübergehend 61 m², aus Fl.Nr. 555 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 26.890 m² dauerhaft 2.808 m² und vorübergehend 1.770 m², aus Fl.Nr. 555/1 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 701 m² dauerhaft 616 m² und vorübergehend 91 m², aus Fl.Nr. 554 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 1.910 m² dauerhaft 3 m² und vorübergehend 172 m² und aus Fl.Nr. 684 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 5.180 m² dauerhaft 556 m² benötigt.

Die Einwender wenden sich nicht grundsätzlich gegen die Grundabtretungen, fordern aber, dass die bei Fl.Nr. 551/1 verbleibende unwirtschaftliche Restfläche von nur 85 m² vom Baulastträger zu übernehmen sei; dies habe die Stadt Starnberg auch bereits zugesagt.

Soweit der Waldrand aufgerissen werde, seien erhebliche Schäden aufgrund Windwurf und Sonneneinstrahlung vorprogrammiert, die es zu bewältigen gelte.

Die Befürchtungen des Einwenders sind so nicht begründet. Im Bereich von Bau- km 0+733 bis 0+914 (Fl. Nr. 555, 555/1, 554) handelt es sich bei den von der Baumaßnahme betroffenen Flächen um Ackerflächen. Der bestehende Waldrand bleibt hier erhalten, sodass eine zusätzliche Gefahr des Windwurfs nicht entsteht. Im Bereich von Fl. Nr. 684 der Gemarkung Hadorf (Bau- Km 1+910 bis 1+950) wird nach Fertigstellung der Grünbrücke eine Strauch- und Baumbepflanzung über der

Grünbrücke angelegt, sodass vor dem bestehenden Waldrand ein neuer Waldsaum entsteht und dadurch die Gefahr des Windbruchs verhindert wird.

3.4.2.1.7 Einwender 2215

Aus dem Waldgrundstück Fl.Nr. 571 der Gemarkung Söcking mit einer Gesamtgröße von 2.727 m²; sollen 1.158 m² in Anspruch genommen werden. Die Einwender halten die verbleibende Restfläche von nur 1.569 m² für unwirtschaftlich und fordern die Restfläche nach entschädigungsrechtlichen Grundsätzen mit zu übernehmen.

Die Übernahme der Restfläche aus Fl.Nr. 571 der Gemarkung Söcking ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu regeln.

3.4.2.2 Mandanten der Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert

3.4.2.2.1 Einwenderin 2301

Die Einwenderin wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks Fl.Nr. 671/5 der Gemarkung Söcking. Aus dem insgesamt 2653 m² großen Waldgrundstück mit altem und sehr hochwertigem Buchenbestand sollen 297 m² dauerhaft für einen Geh- und Radweg sowie mit 376 m² vorübergehend während der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden. Das Grundstück liegt nördlich angrenzend an den Stützpunkt der Straßenmeisterei an der St 2563. Entlang der Nordgrenze des Straßenmeisterei-Grundstückes Fl.Nr. 671/6 soll der Geh- und Radweg, BWV-Nr. 1.21, auf dem Grundeigentum der Einwenderin realisiert werden.

Diese lehnt den Eingriff in ihr Grundstück strikt ab. Er liege unmittelbar angrenzend an der Maisinger Schlucht, die als FFH-Gebiet ausgewiesen ist. Hieraus ergebe sich auch, dass das Grundstück eine unmittelbare Vernetzungsfunktion zu dem FFH-Gebiet besitzt. Des Weiteren sei ausweislich der Planunterlagen festzustellen, dass in diesem Bereich sehr viele geschützte Arten, wie unter anderem der Kammmolch, kartiert worden sind. Auch dies verdeutliche noch einmal die hohe naturschutzfachliche Wertigkeit, die dieser Bereich aufweist. Aus diesem Grunde sei der Eingriff in das naturschutzfachlich besonders wertvolle Grundeigentum der Einwenderin zu unterlassen.

Der geplante Radweg müsse stattdessen im Rahmen einer etwaigen Planverwirklichung auf dem Grundeigentum der öffentlichen Hand, das heißt dem Gelände der Straßenmeisterei, Fl.Nr. 671/6, realisiert werden.

Eine Inanspruchnahme des Grundeigentums der Einwenderin für den Geh- und Radweg BWV-Nr. 1.21 ist in den Planunterlagen der 2.Tektur nicht mehr

vorgesehen. Der Weg endet künftig an der Einfahrt zur Straßenmeisterei. Die Einwendung ist damit erledigt.

3.4.2.2.2 Einwenderin 2302

Grundinanspruchnahme

Aus dem Grundeigentum der Einwenderin 2302 sollen die Grundstücke Flur-Nr. 534, 535, 536 sowie 532/10 der Gemarkung Hadorf unmittelbar in Anspruch genommen werden. Im Einzelnen stellt sich die Inanspruchnahme nach dem Grunderwerbsverzeichnis wie folgt dar:

Das 8 m² umfassende Grundstück Flur-Nr. 532/10 der Gemarkung Hadorf soll vollständig für die Maßnahme dauerhaft in Anspruch genommen werden.

Das Grundstück Flur-Nr. 534 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 44.663 m² soll in einem Umfang von 7.399 m² dauerhaft und 3.326 m² zusätzlich vorübergehend in Anspruch genommen werden. Hierbei entfallen 6.772 m² auf die Trassenfläche und weitere 627 m² der dauerhaften Inanspruchnahme auf die Ausgleichsfläche A 1.

Das Grundstück Flur-Nr. 535 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße vom 3,1388 ha soll in einem Umfang von 400 m² dauerhaft und 1.075 m² vorübergehend für das Vorhaben in Anspruch genommen werden.

Das Grundstück Flur-Nr. 536 der Gemarkung Hadorf mit einer Gesamtgröße von 41.212 m² soll in einem Umfang von 448 m² dauerhaft und 529 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Die Einwenderin lehnt den Eingriff in ihr Grundeigentum und den forstwirtschaftlichen Betrieb ausdrücklich ab.

Während das Grundstück Flur-Nr. 535 in seinem südlichen Grenzbereich angeschnitten werde, würden die Grundstücke Flur-Nr. 536 sowie 534 jeweils in sehr ungünstigem Zuschnitt in ihren südlichen Teilflächen durchschnitten. Hierdurch verblieben insbesondere westlich der Plantrasse ungünstig geschnittene und kleine unwirtschaftliche Restflächen. Hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung beantragt die Einwenderin, den Vorhabensträger zur Übernahme dieser unwirtschaftlichen Restflächen zu verpflichten und diese Verpflichtung bereits dem Grunde nach in einem eventuellen Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Auf die Inanspruchnahme der Grundstücke kann nicht verzichtet werden, soweit sie für den Bau der Trasse der St 2069 Westumfahrung Starnberg und zum Bau der Einmündung der Ortsdurchfahrt von Hadorf BWV-Nr. 1.2 benötigt werden. Die

Trasse wurde in ihrem Verlauf bereits optimiert und an die entsprechenden Wald- und Flurgrenzen angepasst, um ein Minimum an Zerschneidung zu erreichen.

Soweit die Flur-Nr. 534 für die Ausgleichsmaßnahme A 1 beansprucht wird, muss diese gerade hier verwirklicht werden, um für Tiere attraktive Flächen beidseits des Durchlasses BWV-Nr. 2.1 bei Bau-km 0+518 anzubieten und Leitstrukturen zu schaffen, die zum Durchlass hinführen. Die Schaffung der Leitstrukturen ist Teil der Vermeidungsmaßnahme V3, die zur Vermeidung signifikanter Verkehrsverluste von Fledermäusen dient und zwingend trassennah realisiert werden muss (s.o. C.3.3.6.3.3).

Ein eventueller Erwerb von Restflächen ist eine Frage der Entschädigung. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Aufreißen der Waldbestände, Windwurfgefahr

Die forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke würden durch den geplanten Eingriff auch dadurch geschädigt, dass die bisherigen forstwirtschaftlich optimal durchgeführten Bewirtschaftungsmaßnahmen nachhaltig beeinträchtigt würden. So sei bei den betroffenen Grundstücken insbesondere zu berücksichtigen, dass der gewachsene und im Rahmen der forstwirtschaftlichen Maßnahmen geschaffene Waldbestand aufgerissen werde und der geplante Aufhieb dazu führen würde, dass die beidseits der Trasse verbleibenden Restflächen einer erhöhten Schadensanfälligkeit ausgesetzt würden. Diese Schadensanfälligkeit beziehe sich zum einen auf eine höhere Anfälligkeit für Windwurfschäden als auch die Gefahr einer verstärkten Aushagerung der Bestände durch erhöhte Sonneneinstrahlung bislang geschützter Bestände.

Für den Fall der Planverwirklichung beantragt die Einwenderin hilfsweise, dem Vorhabensträger im Rahmen der Planfeststellungsbeschlusses bezogen auf mögliche forstwirtschaftliche Schadensereignisse die vollumfängliche Entschädigungsverpflichtung dem Grunde nach aufzuerlegen. Es wird des Weiteren hilfsweise beantragt, die Kosten für forstwirtschaftlich notwendige Maßnahmen (z. B. Unterpflanzung eines neu zu schaffenden Waldsaumes) zu ersetzen und diese Verpflichtung dem Vorhabensträger bereits dem Grunde nach aufzuerlegen.

Diese Befürchtungen teilen wir nicht. Die betroffenen Flächen sind derzeit überwiegend mit Gebüsch und Hecken bestockt bzw. liegen unter Hochspannungsfreileitungen in Bereichen, die keine bzw. keine hochwüchsige Bestockung aufweisen. Insofern scheint eine erhöhte Schadensanfälligkeit nicht gegeben zu sein. Gemäß Maßnahmenplanung sind auf den Böschungen sowie auf dem Baustreifen z.T. großflächigere Pflanzungen (Sträucher und Bäume

2. Ordnung) vorgesehen, welche die angrenzenden angeschnittenen Wald- und Gehölzbestände schützen werden und einer Windwurfgefährdung und sonstiger Schädigung entgegen wirken. So weit gewünscht, können Unterpflanzungen im Zuge der Bauausführung durchgeführt werden. Diese Schutzmaßnahme kann deutlich vor Beginn der Rodungsmaßnahmen bei Einverständnis der Eigentümer und in Rücksprache mit den zuständigen Forstbehörden durchgeführt werden. Es entsteht kein unverhältnismäßiger Nachteil für den Grundeigentümer des betroffenen Wald- und Gehölzbestandes.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Einschränkung der forstwirtschaftlichen Nutzung durch Ausgleichsflächen

Die Einwenderin fordert, dass für den Fall der Planverwirklichung Ausgleichsmaßnahmen (insbesondere die Ausgleichsfläche A 1) in keiner Weise dazu führen dürfen, dass die bestehende forstwirtschaftliche Nutzung auf den angrenzenden Flächen in irgendeiner Form nachteilig beeinflusst wird. Soweit es dennoch mittelbare Auswirkungen und Einschränkungen der forstwirtschaftlichen Nutzung auf den angrenzenden Flächen geben sollte, beantragt die Einwenderin 2302 hilfsweise, dem Vorhabensträger dem Grunde nach eine entsprechende Entschädigungsverpflichtung für die eintretenden Nachteile aufzuerlegen.

Die befürchteten Einschränkungen sind nicht ersichtlich. Bei der Ausgleichsfläche A1 auf Fl. Nr. 534 handelt es sich lediglich um eine Extensivierung von Grünland. Eine Einschränkung der forstwirtschaftlichen Nutzung auf den angrenzenden Grundstücken durch die naturschutzfachliche Maßnahme wie der Anlage von Feldgehölzen (in Straßennähe), Pflanzung von Einzelbäumen und Gründlandextensivierung bzw. Entwicklung von Krautsäumen ist nicht ersichtlich. Die bestehende forstwirtschaftliche Nutzung auf den angrenzenden Flächen wird nicht nachteilig beeinflusst.

Wirtschaftswegenetz

Nach Auffassung der Einwenderin wird durch das vorliegende Vorhaben auch das von ihrem Forstbetrieb erstellte und intensiv genutzte Wegesystem nachhaltig negativ beeinträchtigt. Die bestehenden forstwirtschaftlichen Wege, die das Betriebsgebiet der Einwenderin durchziehen, seien zu einem hohen Prozentsatz direkt an die bestehende Kreisstraße STA 3 angebunden, wobei die Anbindung meistens in einem rechten Winkel im Bestand erfolge.

Angesichts der prognostizierten Verdoppelung des Verkehrs auf der bisherigen STA 3 entstehe hieraus das gravierende Problem, dass die bestehenden

Anschlüsse des forstwirtschaftlichen Wegesystems an die STA 3 (künftige St 2069) nicht mehr geeignet seien, einen gefahrlosen Ein- bzw. Ausfahrtsvorgang zu gewährleisten. Vielmehr wäre hier mit einer erheblich erhöhten Unfallgefahr und einer unzumutbar zu Lasten der Einwanderin 2302 erhöhten Verkehrssicherungspflicht zu rechnen.

Die Einwanderin beantragt daher hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung auch außerhalb des gegenwärtig bestehenden unmittelbaren Planfeststellungsbereichs, die bestehenden Anbindungen des forstwirtschaftlichen Betriebswegesystems an die Kreisstraße STA 3 auf Kosten des Vorhabensträgers so umzugestalten, dass sie den neuen verkehrlichen Bedingungen auf der geänderten Straßenverbindung Rechnung tragen und die Verkehrstauglichkeit entsprechend den technischen und verkehrlichen Bedürfnissen widerspiegeln.

Diese Forderung weisen wir zurück. Aus der bloßen erheblichen Steigerung der Verkehrsmenge auf der bestehenden STA 3 (künftige St 2069) ergibt sich nicht automatisch die Erforderlichkeit einer Änderung der bestehenden Zufahrten.

Für die technische Ausführung von Knotenpunkten, die ländliche Wege mit Straßen verbinden, sind die "Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil Plangleiche Knotenpunkte (RAS-K-1)" zu beachten. Hierbei ist die Schaffung ausreichender Sichtfelder von größter Bedeutung. So muss für wartepflichtige Fahrzeuge, die in bevorrechtigte Straßen einbiegen ausreichend Sicht auf bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer vorhanden sein (Anfahrtsicht). Die Dimensionierung und Größe der Sichtfelder richtet sich nach der vor dem Knotenpunkt gefahrenen Geschwindigkeit (RAS-K-1 Punkt 3.4 Sichtfelder).

Auch nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau sollen Knotenpunkte von Wirtschaftswegen mit dem höherrangigen Straßennetz vor allem gut sichtbar, erkennbar und übersichtlich sein.

Die Verkehrsmenge ist für die ausreichende Dimensionierung nicht allein maßgebend. Die „Verkehrstauglichkeit“ und die Verkehrssicherheit sowie ausreichende Sichtverhältnisse müssen unabhängig von der Verkehrsbelastung gegeben sein. Somit ergeben sich durch Erhöhung der Verkehrsbelastung keine zusätzlichen Anforderungen an den Einmündungen der Wirtschaftswege.

Da es sich bei Einmündungen von nicht gewidmeten Wirtschaftswegen auf der freien Strecke um eine Sondernutzung handelt, ist ohnehin die Abstimmung mit dem Baulastträger über Lage und Ausführung des Knotenpunkts erforderlich.

Holzlagerplatz

Die Einwenderin weist darauf hin, dass im Bereich der Einschleifung der geplanten Westumgehung Starnberg in die bestehende Kreisstraße STA 3 nordwestlich der Straße ein großer und für den Forstbetrieb sehr wichtiger Lagerplatz bestehe. Dieser auch aus den Planungsunterlagen ersichtliche Lagerplatz werde von ihrem Forstbetrieb sowohl als Holzlagerplatz als auch als Kieslagerplatz genutzt. Der Lagerplatz sei von der bestehenden Kreisstraße STA 3 über 2 Zufahrten erreichbar. Diese Zufahrten seien von entscheidender Bedeutung, um mit den großen Forstmaschinen und Langholztransportern den Lagerplatz aus zwei verschiedenen Richtungen anfahren zu können und jeweils ohne auf dem Lagerplatz wenden zu müssen (was nicht möglich sei) über die andere Zufahrt wieder auf die bestehende Kreisstraße ausfahren zu können. Nach den vorliegenden Planunterlagen solle genau in diesem Bereich der bestehenden Zufahrten die Westumgehung Starnberg in die bestehende Kreisstraße STA 3 eingeschliften werden. Insoweit werde die Zufahrtssituation zu dem benannten Lagerplatz stark beeinträchtigt und verschlechtert.

Im Zuge des Baus der Westumfahrung Starnberg müssten die Einfahrten angepasst werden. Die Einwenderin 2302 beantragt hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung, dass die Anpassung der Ein- und Ausfahrten dergestalt erfolgen muss, dass die den notwendigen forstbetrieblichen Erfordernissen ihres Forstbetriebs vollumfänglich weiterhin entsprechen. Für den Fall der Planverwirklichung müsse auch im Zuge der Durchführung der Baumaßnahme eine Einschränkung der Erreichbarkeit dieses wichtigen Lagerplatzes ohne Unterbrechung dauerhaft gewährleistet sein.

Wir können die gerügte erhebliche Beeinträchtigung der Nutzbarkeit des Lagerplatzes nicht nachvollziehen. Im Bereich des Holzlagerplatzes ist der Verlauf der Westumfahrung mit der bestehenden STA 3 identisch. Die beiden Zufahrten zum Lagerplatz bleiben erhalten, so dass sich in diesem Bereich keine nachteiligen Veränderungen durch die Baumaßnahme ergeben. Maßgeblich für ein gefahrloses Ein- und Ausfahren zum Lagerplatz sind die Sichtverhältnisse. Diese müssen im ausreichenden Maße auch bereits bei der momentanen Nutzung geschaffen werden. Durch die Baumaßnahme ergibt sich hierdurch keine Veränderung. Im Zuge der geplanten Maßnahme werden die Zufahrten zum Lagerplatz angepasst. Der Vorhabensträger sagt zu, die Erreichbarkeit des Lagerplatzes beim Bauablauf soweit wie möglich zu berücksichtigen.

Verkehrssicherungspflichten

Die Einwenderin meint weiterhin, dass sich im Hinblick auf die massive Verkehrszunahme und die unzureichenden Verhältnisse auf dem nicht auszubauenden Stück der Kreisstraße STA 3 zwischen der Einschleifung der Westumgehung Starnberg und dem Anschluss an die St 2069 auch die Verkehrssicherungspflicht für ihre forstwirtschaftlichen Nutzflächen in erheblichem Maße erhöhen würde. Insbesondere das Fällen von kranken Bäumen im unmittelbaren Nahbereich zur bestehenden Straßenverbindung würde nachhaltig beeinträchtigt. Eine Verdoppelung des Verkehrs würde dazu führen, dass sie in ihrem Betrieb der notwendigen Verkehrssicherungspflicht insoweit nur noch unter erschwerten und unzumutbaren Bedingungen nachkommen könne.

Sie beantragt deshalb hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung, dem Vorhabensträger eine Entschädigungsverpflichtung dem Grunde nach für etwaig erhöhte Aufwendungen bei der Verkehrssicherungspflicht aufzuerlegen.

Die gerügte Erhöhung der Verkehrssicherungspflicht für die forstwirtschaftlichen Nutzflächen der Einwenderin können wir nicht nachvollziehen. Die bestehende STA 3 ist in diesem Bereich bereits heute mit ca. 2.800 Kfz/24 h belastet. Die Einwenderin muss daher bereits heute dafür sorgen, dass von Ihren Waldgrundstücken keine Gefahren für die Verkehrssicherheit auf der STA 3 ausgehen. Diese Verpflichtung ändert sich nicht wesentlich, wenn aufgrund der Realisierung der Westumfahrung Starnberg auf diesem Straßenstück bis zu 6.800 Kfz/24 verkehren sollten. Allenfalls bei einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch die Einwenderin wird die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts höher.

Im Übrigen sind Entschädigungsfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Eigenjagdrevier

Die Einwenderin beantragt hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung, entlang der geplanten Westumgehung Starnberg und auch in der Verlängerung entlang der bestehenden Kreisstraße STA 3 zwischen der Einschleifung der Westumgehung Starnberg und dem Anschluss an die St 2069 auf Kosten des Vorhabensträgers Wildschutzzäune in durchgängiger Form zu errichten.

Das Forstgut Mamhofen, bilde jagdrechtlich ein sogenanntes Eigenjagdrevier. Auch wenn im Wege unmittelbarer Inanspruchnahme nur begrenzte Flächen aus dem Grundeigentum in Anspruch genommen würden, wirke sich doch das geplante

Vorhaben unmittelbar wie mittelbar nachhaltig gravierend auf das Eigenjagdrevier aus. So sei insbesondere im Hinblick auf die geplante Verkehrszunahme mit einer erheblichen Gefährdung und Veränderung im Eigenjagdrevier zu rechnen. Bereits heute seien zahlreiche Wildunfälle auf der bestehenden Kreisstraße STA 3 bei der Polizeiinspektion Starnberg dokumentiert.

Ebenfalls hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung beantragt die Einwenderin, dem Vorhabensträger dem Grunde nach die Entschädigungsverpflichtung für die Wertminderung ihres Eigenjagdrevieres aufzuerlegen.

Die Errichtung von Wildschutzzäunen im Planfeststellungsbereich haben wir bereits unter C.3.3.9 abgelehnt, dasselbe gilt für den anschließenden Teil der bestehenden STA 3.

Etwaige Entschädigungsansprüche für die Wertminderung ihres Eigenjagdrevieres – so solche überhaupt von der Rechtsordnung anerkannt werden - sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Wertminderung des Forstgutes Mamhofen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen

Zur Lärmsituation am Forstgut Mamhofen s.o. C.3.3.5.1.4.

Darüber hinaus kennt die Rechtsordnung keine Entschädigungsansprüche für Lärm- und Schadstoffimmissionen unterhalb bestehender Grenzwerte, die durch Verkehrsverlagerungen im umliegenden Straßennetz verursacht wurden. Diese sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos zu dulden.

3.4.2.2.3 Einwender 2303

Die Einwender wenden sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 579 der Gemarkung Söcking. Es handele sich um ein teilweise als Wiese und teilweise als Wald genutztes Grundstück. Durch die vorliegende Planung werde das Grundstück im südwestlichen Grundstücksbereich schräg angeschnitten. Die Einwender lehnen den Eingriff ab, da sie den Verlust an Wald- und Wiesenfläche nicht hinnehmen könnten.

Gemäß Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis soll aus Fl. Nr. 579 (Gesamtgröße 10.220 m²) eine Fläche von 2.495 m² dauerhaft erworben werden. Hiervon werden 553 m² für die Straße und 1.942 m² als Ausgleichsfläche beansprucht. Die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche beträgt 180 m².

Hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung fordern die Einwender 2303, dass der nördlich der Plantrasse vorgesehene Anwandweg, der auch die zukünftige Erschließung des Grundstücks Flur-Nr. 579 sicherstellen soll, so angelegt wird, dass

wie bislang höhengleich in das Grundstück eingefahren und ausgefahren werden kann.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks kann nicht verzichtet werden, soweit es zum Bau der Trasse der St 2069 Westumfahrung Starnberg und zum Bau des straßenbegleitenden öffentlichen Feldwegs BWV-Nr. 1.15 benötigt wird.

Soweit die Fläche für die Ausgleichsmaßnahme A 10 beansprucht wird, muss diese gerade hier verwirklicht werden, weil im Bereich dieses Flurstücks Waldränder und damit Flugschneisen von Fledermäusen betroffen sind. Die Maßnahme ist Teil der Vermeidungsmaßnahme V3, die zur Vermeidung signifikanter Verkehrsverluste von Fledermäusen dient und zwingend trassennah realisiert werden muss (s.o. C.3.3.6.3.3).

Die Hilfsforderung wird durch die vorliegende Planung erfüllt. Die Erschließung des Grundstücks Flur-Nr. 579 erfolgt über den parallel zur Straßentrasse geplanten öffentlichen Feld und Waldweg (BWV-Nr. 1.15). Dieser verläuft auf gleicher Höhe mit dem bestehenden Gelände. Die genaue Lage des höhengleichen Anschlusses an das Grundstück wird in der Ausführungsplanung und beim Bau in Absprache mit dem Eigentümer festgelegt.

3.4.2.2.4 Einwenderin 2305

Die Einwenderin ist Alleineigentümerin des Grundstückes Fl.Nr. 576 der Gemarkung Söcking. Es handelt sich um ein Waldgrundstück, das seitens der Familie der Einwenderin selbst bewirtschaftet wird. Dieses Grundstück ist durch die Planung unmittelbar betroffen. Aus dem Grundstück, das 8.259 m² groß ist, sollen 2.036 m² dauerhaft und 377 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die Einwenderin lehnt den Eingriff ab, da sie den Verlust an Forstfläche nicht hinnehmen könne.

Hilfsweise fordert die Einwenderin, ihr geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks kann nicht verzichtet werden, da es für den Anschluss der St 2070 an die Westumfahrung erforderlich ist. Die Verknüpfung der Westumfahrung mit der St 2070 erfolgt höhengleich über einen Kreisverkehr. Hierdurch wird auf der St 2070 vor der Einfahrt nach Söcking eine Verkehrsberuhigung erreicht. Zudem wird durch den Kreisverkehr der Verkehr aus Richtung Perchting über die St 2563 zur B 2 geleitet.

Über die Forderung nach Ersatzland muss in diesem Verfahren nicht entschieden werden, da Entschädigungsansprüche nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, sondern außerhalb dieses Verfahrens gesondert

geregelt werden. Der Vorhabensträger sagt aber zu, zu versuchen, eine entsprechende Tauschfläche im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bereitzustellen.

3.4.2.2.5 Einwender 2306

Die Einwender betreiben auf dem Grundstück Flur-Nr. 564 der Gemarkung Söcking einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb, der sich auf 4,2 ha Eigentumsfläche stützt, wovon derzeit ca. 3 ha forstwirtschaftlich genutzt sind. Auf dem Betrieb werden 10 Nutzschafe gehalten. Das Hofgrundstück ist bebaut mit der landwirtschaftlichen Hofstelle. Das Grundstück ist südlich der Staatsstraße 2070 in weniger als 200 m Entfernung zum gegenwärtig geplanten Kreuzungspunkt zwischen Westumfahrung Starnberg und der Staatsstraße 2070 gelegen. Neben den Einwendern lebt im vermieteten Einfamilienhaus (ehemaliges Austragshaus) eine weitere Familie mit 2 Kindern auf dem Hofgrundstück.

Lärmschutz

Die Einwender lehnen den Bau der Westumfahrung Starnberg grundsätzlich ab. Sowohl der Verkehr auf der St 2070 als auch auf der geplanten Westumfahrung führe zu einer nachhaltigen und unzumutbaren Verschlechterung der bestehenden Lärmsituation zu Lasten des Hofgrundstückes und damit der Wohnsituation sowohl in dem vermieteten Einfamilienhaus als auch im Wohnhaus der Einwender. Die auf der Basis einer veralteten Verkehrsprognose durchgeführten Lärmberechnungen seien untauglich.

Hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung fordern die Einwender, geeignete aktive Maßnahmen entlang der Trassen auch im Bereich des Kreisels vorzusehen und zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster), um einen optimalen Lärmschutz für die Zukunft zu gewährleisten. Dabei sei hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen, dass sowohl das vermietete Einfamilienhaus als auch das selbst genutzte Wohnhaus der Einwender über Außenwohnbereiche verfügen. Das vermietete Haus habe sowohl einen Balkon als auch eine Terrasse und das selbst genutzte Haus eine Terrasse in Richtung der neu geplanten Westumgehung Starnberg. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass besonders ruhebedürftige Räume, wie Schlafzimmer und auch Wohnzimmer, in Richtung der geplanten Straßentrasse hin orientiert seien und nachhaltig beeinträchtigt würden.

Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen der Einwender 2306 bestehen nicht. Zu den Einwendungen gegen die Lärmberechnung verweisen wir auf C.3.3.5.1.5. Für das Anwesen Andechser Straße 101 wurde eine Lärmberechnung durchgeführt (IO-

4 in den Planfeststellungsunterlagen). Die maximalen Lärmpegel für das Anwesen betragen 49,6 dB(A) tags und 39,0 dB(A) nachts. Sie liegen damit weit unter den zulässigen Grenzwerten für Außenbereichsanwesen von 64dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und sind somit zumutbar. Gleiches gilt für die Außenwohnbereiche. Hinzu kommt noch, dass es durch die Westumfahrung laut Verkehrsgutachten von Professor Kurzak zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Andechser Straße kommt. Die Lärmbelastung durch die Andechser Straße wird somit nicht höher sondern nimmt ab.

In ihrem Einwendungsschreiben zur 1.Tektur und im Erörterungstermin haben die Einwender die Schüttung eines Lärmschutzwalls im Bereich ihrer Fl.Nr. 563 der Gemarkung Söcking gefordert. Der entsprechende Grund würde zur Verfügung gestellt werden. Ungeachtet des eindeutig nicht bestehenden Rechtsanspruchs hat der Vorhabensträger bei kostenloser Bereitstellung des benötigten Grunds und einer einvernehmlichen Regelung des Unterhalts die Schüttung eines solchen Walls nicht ausgeschlossen, da mit Überschussmassen aus der Baumaßnahme zu rechnen sei. Das Staatliche Bauamt Weilheim hält allerdings eine Schüttung entlang der bestehenden St 2070 (Andechser Straße) zur Eindämmung der Lärmauswirkungen auf das Anwesen der Einwender für günstiger als eine Schüttung auf der Fl.Nr. 563. Die Frage wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bilateral zwischen den Einwendern und dem Vorhabensträger geklärt.

Wasserversorgung

Die Einwender befürchten, dass durch die Baumaßnahme die beiden Brunnen auf dem Hofanwesen beeinträchtigt werden könnten. Der in der Nähe der Staatsstraße 2070 gelegene Brunnen 1 diene der Tierversorgung, während der zweite Brunnen im südlichen Grundstücksbereich die Trinkwasserversorgung des Wohnhauses der Einwender sicherstelle. Für den Fall der Planverwirklichung fordern die Einwender 2306 insoweit hilfsweise eine Beweissicherung der Brunnen. Sie seien hinsichtlich ihrer eigenen Trinkwasserversorgung als auch der Versorgung der Tiere existentiell auf die Erhaltung dieser Brunnen angewiesen.

Das vermietete Austragshaus wird über eine private Wasserleitung durch die öffentliche Wasserversorgung Starnberg versorgt. Diese private Wasserleitung sei in den Planunterlagen nicht verzeichnet. Soweit in die auf eigene Kosten erstellte private Wasserleitung durch die Baumaßnahme eingegriffen werden muss, fordern die Einwender hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung, dass die Wasserversorgung während der gesamten Baumaßnahme gesichert werden muss und Verlegungsmaßnahmen auf Kosten des Vorhabensträgers in enger Abstimmung mit unserem Mandanten erfolgen müssen. Hinsichtlich des genauen Verlaufs der

Wasserleitung habe sich der Vorhabensträger im Falle der Planverwirklichung rechtzeitig mit den Einwendern in Verbindung zu setzen.

Die genannten Befürchtungen halten wir für unbegründet. Die Wasserversorgung des Anwesens sowohl durch die Brunnen als auch durch die private Leitung wird während der Bauzeit und nach Fertigstellung sichergestellt. Die private Wasserleitung zum Austragshaus wurde – entsprechend den von den Einwendern übergebenen Plänen - in die Planunterlagen aufgenommen und bei der Bauentwurfsplanung sowie beim Bau berücksichtigt. Eine Beweissicherung für die Brunnen vor Baubeginn der Maßnahme halten wir nicht für notwendig, da beim Bau nicht in das Grundwasser eingegriffen wird und die Brunnenanlage nicht im Bereich der Baustrecke liegt.

Grundinanspruchnahme

Zudem wenden sich die Einwender auch im Hinblick auf die geringen Eigentumsflächen ihres landwirtschaftlichen Betriebes gegen die vorgesehenen Grundinanspruchnahmen. Das Waldgrundstück Fl. Nr. 577 der Gemarkung Söcking im Bereich des geplanten Verkehrskreisels zur Anbindung der Westumfahrung Starnberg an die St 2070 mit 1.634 m² soll gänzlich erworben und aus der Fl. Nr. 563 der Gemarkung Söcking (Gesamtgröße 15.468 m²) soll eine Teilfläche von 1.135 m² erworben und 372 m² vorübergehend beansprucht werden. Auf letzterem Grundstück entstehe ein Anschneidungsschaden da auf diesem Waldgrundstück der Waldrand aufgerissen würde.

Auf die Inanspruchnahme der Grundstücke kann nicht verzichtet werden, da sie für den Anschluss der St 2070 an die Westumfahrung erforderlich sind. Die Verknüpfung der Westumfahrung mit der St 2070 erfolgt höhengleich über einen Kreisverkehr. Hierdurch wird auf der St 2070 vor der Einfahrt nach Söcking eine Verkehrsberuhigung erreicht. Zudem wird durch den Kreisverkehr der Verkehr aus Richtung Perchting über die St 2563 zur B 2 geleitet.

Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, zu versuchen, entsprechende Tauschflächen im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bereitzustellen

Wildschutzzaun

Die Einwender weisen darauf hin, dass gegenwärtig entlang der Staatsstraße 2070 ein genehmigter Wildschutzzaun vorhanden ist. Dieser Wildschutzzaun sei auf ihre Kosten erstellt worden. Für den Fall der Planverwirklichung fordern sie, dass dem Vorhabensträger für den erstellten und vorhandenen Wildschutzzaun die Entschädigungspflicht dem Grunde nach auferlegt wird. Des weiteren fordern sie hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung, dass ein Wildschutzzaun

entsprechend der neu zu schaffenden Trasse sowohl entlang der Staatsstraße 2070 als auch entlang der Westumfahrung Starnberg und auch deren geplanten Kreuzungsbereich (Kreiselbauwerk) auf Kosten des Vorhabensträgers errichtet wird.

Soweit ein Eingriff in den vorhandenen Wildschutzzaun vorgenommen wird, wird dieser vom Vorhabensträger ersetzt und neu errichtet. Die Errichtung eines Wildschutzzauns entlang der Neubautrassen lehnen wir aus den unter C.3.4.1.2.6 genannten Gründen ab.

Weg auf Fl.Nr. 563 (BWV-Nr. 1.16)

Die Einwendungen zu dem Weg auf Fl.Nr. 563 (BWV-Nr. 1.16) sind durch die Änderungen der 2. Tektur erledigt. Auf Wunsch der Einwender wird der bestehende Privatweg bei Bau-km 2+870 direkt an die Westumfahrung angeschlossen. Von der St 2070 wird eine direkte Zufahrt auf die Fl.Nr. 563 der Gemarkung Söcking hergestellt. Ein Erwerb und die Begründung der Unterhaltungspflicht zu Lasten des Vorhabensträgers ist nicht geboten. Der vorgesehene Weg ersetzt den durch die Neubaumaßnahme überbauten Privatweg auf den Fl.Nrn 563 und 577 der Gemarkung Söcking. Der neue Weg verbleibt daher – wie von den Einwendern gewünscht - weiterhin als Privatweg in ihrer Unterhaltungspflicht.

3.4.2.2.6 Einwender 2307 und 2308

Der Einwender 2307 betreibt in Trassennähe im Außenbereich einen Pferdepensionsbetrieb im Nebenerwerb. Er ist nicht von Grundstücksabtretungen betroffen. Der Einwender 2308 hat hier seinen Vereinssitz.

Zerschneidung des Wegenetzes

Die Einwender kritisieren insbesondere, dass mit der Verwirklichung der Plantrasse das bislang ungestörte zusammenhängende Wegenetz zerschnitten und zerstört würde und damit die idealen Ausreitbedingungen verloren gingen. Das bisherige Ausreitgebiet, das sich schwerpunktmäßig in Richtung Osten in der landwirtschaftlichen Flur und das Waldgebiet erstreckt, würde durch den in unmittelbarer Nähe zum Hofanwesen verlaufenden Trassenkörper vollständig zerstört. Hierdurch würde die Existenz des Reiterhofes und der Verbleib des Voltigiervereins an Ort und Stelle in der Existenz nachhaltig gefährdet.

Neben der nunmehr vorgesehenen Aufrechterhaltung der Wegebeziehung über den Weg auf Fl.Nr. 159 der Gemarkung Perchting (BWV-Nr. 1.14) sei es unbedingt erforderlich, dass der Betrieb selbst in unmittelbarer östlicher Ausrichtung, über die Grundstücke Flur-Nr. 385 bzw. 385/1 der Gemarkung Perchting eine Verbindung in Form einer Unter- oder Überführung über die Plantrasse erhält um auch dort die

Erschließungsfunktion zum Ausreitgebiet im ausgedehnten östlich der Trasse gelegenen Wald aufrechtzuerhalten.

Eine weitere Unter- oder Überführung über die Plantrasse lehnen wir ab. Eine ausgewiesene Wegeverbindung östlich des Betriebs über die Flur Nr. 385 und 385/1 in die angrenzenden Waldflächen ist heute nicht vorhanden und muss daher auch nicht vom Vorhabensträger hergestellt werden.

Im Kern geht es darum, dass die Einwender befürchten, die Attraktivität des Reiterhofs könne durch die Nähe zur Westumfahrung Starnberg und die davon ausgehenden Lärmimmissionen und die Einschränkung von Ausreitmöglichkeiten vermindert werden.

Eine Minderung der Attraktivität des Betriebes infolge der Westumfahrung Starnberg ist nicht auszuschließen, kann aber aus unserer Sicht nicht verhindert werden. Die bestehenden Standortfaktoren wie die verhältnismäßig ruhige Lage und die schöne Umgebung gehören nicht zum eigentumsrechtlich geschützten Bestand des Betriebes. Lärmeinwirkungen, die schlechterdings nicht mehr zumutbar wären, gehen von der Maßnahme nicht aus. Die Einwender haben keinen Anspruch auf unveränderten Fortbestand der für ihren Betrieb förderlichen Rahmenbedingungen, die außerhalb des Betriebes liegen. Das gilt insbesondere im Außenbereich, der nach der Konzeption des Planungsrechtes gerade auch der Aufnahme störender Nutzungen dient und in dem die dort Ansässigen deshalb nur verminderten Schutz vor Störungen genießen. Bezüglich der Ausreitmöglichkeiten gilt zusätzlich, dass diese auf betriebsfremdem Grund stattfinden und die Einwender weder beanspruchen noch erwarten können, auch weiterhin Zugang zu solchem Grund zu finden.

Lärmbelastung

Der Einwender 2307, der gemeinsam mit seinem Bruder und seiner Mutter auf dem Hofanwesen wohnt, fordert für sein Betriebsanwesen einen ausreichenden aktiven und passiven Lärmschutz vorzusehen.

Für das Anwesen wurde eine Lärmberechnung durchgeführt (IO-3 in den Planfeststellungsunterlagen). Die maximalen Lärmpegel für das Anwesen betragen 48,1 dB(A) tags und 37,7 dB(A) nachts. Sie liegen damit weit unter den im Außenbereich zulässigen Grenzwerten von 64dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Gleiches gilt für die Außenwohnbereiche. Somit werden keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Zudem kommt es durch die Westumfahrung laut Verkehrsgutachten von Professor Kurzak zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Andechser Straße.

Eingrünung der Trasse

Weiterhin fordert er, dass die Plantrasse in einer geeigneten Form derart in die Landschaft eingebunden wird, dass sie von der Außenansicht nicht mehr erkennbar ist. Insbesondere östlich bzw. nordöstlich des Betriebes des Einwenders 2307 sei die Plantrasse entlang des Waldrandes einzugrünen, um eine optische Schonung des Betriebsanwesens und der damit verbundenen existenziellen Verbindungen zum Erhalt des Betriebes zu erreichen.

Diese Forderung wird durch die vorgesehenen Maßnahmen G 14 und A 8 und A 9 weitgehend erfüllt, im Übrigen besteht kein Rechtsanspruch des Einwenders auf derartige im öffentlichen Interesse liegende Maßnahmen.

3.4.2.2.7 Einwenderin 2309

Die Einwenderin wendet sich gegen die Beanspruchung ihrer land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen für die Trasse und für Ausgleichsmaßnahmen.

Aus Flur- Nr. 632/1 der Gemarkung Hadorf, einer Waldfläche mit 6.326 m², sollen 39 m² für die Trasse und 662 m² als Ausgleichsfläche erworben werden. Zudem sollen 174 m² vorübergehend beansprucht werden.

Aus Flur- Nr. 632 der Gemarkung Hadorf, einer landwirtschaftlichen Wiesenfläche mit insgesamt 1,3525 ha, sollen 1.921 m² für die Trasse und 579 m² als Ausgleichsfläche erworben werden. Die zu erwerbende Gesamtfläche beträgt 2.500 m². Eine vorübergehende Beanspruchung ist nicht vorgesehen.

Aus Flur- Nr. 631 der Gemarkung Hadorf, einem Waldgrundstück mit einer Gesamtgröße von 1,2248 ha, sollen 2.053 m² für die Trasse und 1.077 m² als Ausgleichsfläche erworben werden. Die zu erwerbende Gesamtfläche beträgt 3.130 m². Die vorübergehende Inanspruchnahme beträgt 395 m².

Aus Flur- Nr. 641 der Gemarkung Hadorf, einer Waldfläche mit 1,1771 ha Gesamtgröße sollen 2.973 m² für die Trasse erworben und 855 m² vorübergehend beansprucht werden.

Die Grundstücke liegen alle nördlich der Gemeindeverbindungsstraße Hadorf-Söcking und bilden eine Bewirtschaftungseinheit von zusammen 4,387 ha.

Inanspruchnahme der Flur-Nr. 632/1 für die Ausgleichsmaßnahme A 4a

Aus der Flur-Nr. 632/1 werde eine Fläche von 662 m² aus dem Grundstück herausgeschnitten, um hierauf die Ausgleichsfläche A 4a zu verwirklichen. Damit werde mitten aus dem gut geschnittenen forstwirtschaftlich nutzbaren Grundstück eine Teilfläche herausgeschnitten und der bewirtschaftbare Rest des Grundstückes

stark beeinträchtigt, wodurch die Gesamtfläche, die nach dem Eingriff verbleibt, sehr stark in ihrem Wert gemindert werde.

Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann nicht verzichtet werden. Mit der Maßnahme A 4a der landschaftspflegerischen Begleitplanung auf der Flurnummer 632/1 und 632 ist im Wesentlichen eine Extensivierung des bestehenden Grünlands vorgesehen. Es ist nicht erkennbar, dass mit der geplanten Maßnahme der gute Zuschnitt des Grundstückes verändert oder die Restfläche gar entwertet wird. Die Gesamtfläche der Flur- Nr. 632/1 der Gemarkung Hadorf beträgt 6.326 m². Hiervon sind 662 m² als Ausgleichfläche vorgesehen. Dies entspricht einer Reduzierung der Fläche um ca. 10 %.

Die Gesamtmaßnahme A 4a dient der Verbesserung der Lebensraumqualitäten von Offenlandarten wie z.B. der Feldgrille und Tagfalterarten; die Maßnahme dient somit dem Ausgleich von Eingriffen in Offenlandlebensräume. Die im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 8.2, Blatt 3) ausgewählte Fläche eignet sich in besonderem Maße für den vorgenannten Zweck, da sich an südexponierter Stelle - im Anschluss an den nördlich angrenzenden Fichtenbestand – auf kleinflächig eher schütter bewachsenen Stellen des Grünlands bereits Restpopulationen bzw. Kleinpopulationen vorgenannter Arten befinden, eine Extensivierung hier an der Stelle also den Populationen der gefährdeten bzw. nach BArtSchVO geschützten Arten unmittelbar zugute kommen würde.

Zufahrt zur Flur-Nr. 632/1

Die ursprüngliche Rüge der Einwenderin, dass das Grundstück Flur-Nr. 632/1 der Gemarkung Hadorf im Zuge der Planung jegliche Zufahrtsmöglichkeit verlieren würde, ist durch die Planänderung der 1.Tektur erledigt. Die bisherige Zufahrt über das Grundstück Flur-Nr. 632, das ebenfalls im Eigentum der Einwenderin steht, zum Weg auf Flur-Nr. 604 kann weiterhin genutzt werden.

Bedarfshütte und Altbuche auf Flur-Nr. 632/1

Die Einwenderin weist darauf hin, dass sich auf dem Grundstück eine nach ihren Angaben bestandsgeschützte (Bedarfs-) Hütte befinde, die von ihr als Rückzugsort zur Erholung genutzt werde. Diese werde durch Lärmauswirkungen der Westumfahrung Starnberg beeinträchtigt. Zudem sei nicht klar, inwieweit dieses Refugium durch die naturschutzfachliche Ausgleichsfläche betroffen sei. Daneben befinde sich auf dem Grundstück eine 300 Jahre alte Buche. Die im Bereich der Trasse geplante Abgrabung könne sich nachhaltig negativ auf die Buche auswirken und diese zerstören. Die Einwenderin fordert, entsprechende Beweissicherungen durchzuführen sowie geeignete Schutzmaßnahmen für den Bestand des Baumes anzuordnen.

Eine Anfrage beim Landratsamt Starnberg – Untere Bauaufsichtsbehörde – vom 11.06.2012 ergab, dass die von der Einwenderin genannte Erholungsnutzung baurechtlich nicht genehmigt ist und auch keine Gründe für die Annahme eines Bestandsschutzes für das Gebäude bekannt sind. Widerrechtliche Nutzungen können in der Abwägung nicht berücksichtigt werden.

Die von der Einwenderin aufgeführte Buche befindet sich vermutlich außerhalb des Rodungsbereichs. Im Bereich des Flurstückes 632/1 befinden sich entlang der geplanten Trasse mehrere erfasste Altbäume (vgl. Unterlage 8.0, Anlage 6, Baumkataster). Hier handelt es sich jedoch um zwei Stieleichen und eine Mehlbeere. Generell sind für alle angrenzenden Bestände umfangreiche Schutzmaßnahmen durch Schutzzäune und Baufeldbegrenzung vorgesehen. Für die in den Maßnahmenplänen (Unterlage 8.2) dargestellten Altbäume wird der Erhalt im Zuge der Bauausführung (Umweltbaubegleitung) geprüft und angestrebt.

Heranziehung der Fl.Nr. 632 für Ausgleichsmaßnahmen

Die Einwenderin kritisiert zudem, dass das Wiesengrundstück Flur-Nr. 632 durch die Trasse zerschnitten werde, so dass auf der östlichen Seite der Trasse eine unwirtschaftliche Restfläche verbleibe. Sie beantragt, im Falle der Planverwirklichung den Vorhabensträger zu verpflichten, diese zu übernehmen.

Im Übrigen sei zu rügen, dass die gegenwärtig sehr gut geschnittene landwirtschaftliche Nutzfläche durch den Eingriff nachhaltig beeinträchtigt würde und für naturschutzfachliche Zwecke in Anspruch genommen werden solle. Dies sei insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass das Weidegrundstück Flur-Nr. 631, das durch die Plantrasse ebenfalls zerschnitten werde und von dem sowohl östlich als auch westlich der Plantrasse nur ungünstig geschnittene kleine bzw. dreieckige Restflächen verbleiben, nicht für eine Ausgleichsmaßnahme vorgesehen wurden, wohl aber sachlich wie rechtlich nicht nachvollziehbar.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks kann nicht verzichtet werden, soweit es zum Bau der Trasse der St 2069 Westumfahrung benötigt wird. Eine Änderung der Trassierung, die zu einer Vermeidung oder Reduzierung der Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwenders führen würde, ist aufgrund der bestehenden Zwangspunkte und der erforderlichen Einhaltung der Richtlinien für die Trassierung kaum möglich und würde zudem nur dazu führen, dass andere private Grundstückseigentümer ähnlich stark belastet würden.

Die Inanspruchnahme der Fl.Nr. 632 wurde im Rahmen der 1. Tektur um 11.025 m² reduziert. Der landwirtschaftlich gut nutzbare Bereich westlich der Trasse wurde ausgenommen und nur noch die östliche Restfläche für die Maßnahme A 4a vorgesehen. Für die Realisierung der Ausgleichsmaßnahme A 4a eignet sich die

ausgewählte Fläche (mit der Fl.Nr. 632) in besonderem Maße, da sich an südexponierter Stelle - im Anschluss an den nördlich angrenzenden Fichtenbestand – auf kleinflächig eher schütter bewachsenen Stellen des Grünlands bereits Restpopulationen bzw. Kleinpopulationen der gefährdeten bzw. nach BArtSchVO geschützten Arten befinden, denen die Maßnahme A 4a zugute kommen soll.

Die unwirtschaftliche Restfläche des Flurstückes Nr. 631 östlich der Trasse ist ebenfalls bereits im Ausgleichskonzept enthalten (A 4a, zu 50 % anrechenbar).

Die westlich der geplanten Trasse gelegene Teilfläche des Grundstücks Flur-Nr. 631 eignet sich nur mäßig als Ausgleichsfläche. Eine Waldneubegründung ist wegen des ungünstigen Flächenzuschnittes und der isolierten Lage nicht möglich, allenfalls würde ein isoliertes Feldgehölz entstehen, was für die Wiederherstellung von Waldfunktionen nur eingeschränkt geeignet wäre. Als Offenlandbiotop hat die Fläche eher ungünstige Voraussetzungen, da der Standort relativ nährstoffreich ist und die bisherige Artenausstattung nicht auf ein Extensivierungspotenzial hinweist.

Unwirtschaftlichkeit der westlich der Trasse gelegenen Teilfläche des Grundstücks Flur-Nr. 631

Die Einwenderin ist der Auffassung, dass auch die westlich der Plantrasse verbleibende Restfläche nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sei. Sie habe zwar von der reinen Quadratmeterzahl noch eine ausreichende Größe, sei jedoch vom Zuschnitt lediglich ein dreieckiger Spitz, der sowohl nördlich als auch südlich von naturschutzfachlichen Maßnahmen umfasst wäre und im östlichen Bereich durch die Plantrasse beeinträchtigt wäre.

Diese Auffassung teilen wir nicht. Im Hinblick auf den Zuschnitt hatte die verbleibende Restfläche auf der Westseite aufgrund der Lage zwischen dem bestehenden Wirtschaftsweg und der Gemeindeverbindungsstraße bereits vor der Straßenplanung eine dreieckige Spitzform. Zudem handelt es sich um ein Weidegrundstück. Wir gehen davon aus, dass sich die Einschränkung der Nutzbarkeit bei Weidenutzung eher in Grenzen hält.

Waldschäden auf der Fl.Nr. 641

Die Einwenderin befürchtet auch massive Windwurfschäden im Hinblick auf die häufig vorherrschende Westwindrichtung durch den Aufriss des Waldsaumes auf dem Grundstück Flur-Nr. 641 der Gemarkung Hadorf, das ebenfalls durch die Plantrasse durchschnitten werde. Hier verbleibe westlich der Plantrasse eine unwirtschaftliche Restfläche und östlich der Plantrasse werde die dort vorhandene Waldfläche auf voller Breite aufgerissen. Durch die in diesem Bereich vorgesehene Einschnittslage der Plantrasse sei darüber hinaus zu befürchten, dass die.

anliegenden Flächen unter starkem Wasserverlust und daher unter Aushagerungsschäden leiden werden. Dabei sei zu berücksichtigen, dass der Bestand auf dieser Fläche geprägt ist durch wertvolle Edellaubhölzer und dem einzigen Bestand an Tannen in diesem Naturraum. Daher sei der Eingriff auch naturschutzfachlich nicht zu rechtfertigen.

Die befürchteten Waldschäden können unserer Ansicht nach vermieden werden. Zwischen dem neuen parallel der Trasse verlaufenden Feld- und Waldweg und dem bestehenden Wald ist eine mehrreihige Baum- Strauchpflanzung mit extensivem Krautsaum zur Entwicklung eines Waldmantels vorgesehen. Zudem besteht zusätzlich zu den bisher geplanten Maßnahmen bei Einverständnis der Eigentümer und in Abstimmung mit dem zuständigen Revierförster die Möglichkeit einer Waldunterpflanzung deutlich vor Beginn der Rodungsmaßnahmen. Diese Maßnahmen wirken der Windwurfgefahr, der Aushagerung und Sonnenbrandschäden entgegen. Eine Austrocknung des Bodens im Einschnittsbereich wird durch die Andeckung von Oberboden mit einer Dicke von mindestens 30 cm und durch eine entsprechende Begrünung verhindert.

Bereitstellung von Ersatzflächen und Übernahme von Restflächen

Die Einwenderin möchte sich im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Bewirtschaftbarkeit der Restflächen ihrer Grundstücke vorbehalten, auch eine Gesamtübernahme des Restflächenbestandes für den Fall der Planverwirklichung zu verlangen. Zudem beantragt sie, ihr ausreichend Ersatzflächen für den Eingriff zur Verfügung zu stellen, wobei im Rahmen der Entschädigung auch die Wertminderung für das Gesamtareal zu berücksichtigen sei.

Fragen der Entschädigung zu denen auch Forderungen nach Übernahme von unwirtschaftlichen Restflächen und auf Stellung von Ersatzland gehören, sind nicht in diesem Verfahren zu entscheiden, da Entschädigungsansprüche nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, sondern außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt werden. Der Vorhabensträger sagt aber zu, zu versuchen, entsprechende Tauschflächen im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bereitzustellen.

3.4.2.2.8 Einwender 2310

Die Einwender sind Eigentümer der Grundstücke Flur-Nr. 562 und 563 der Gemarkung Hadorf. Auf den Grundstücken befinden sich ein Pferdestall mit Nebenanlagen in dem derzeit 2 Pferde gehalten werden, sowie eine kleine Reitanlage.

Die Einwender lehnen das Vorhaben grundsätzlich ab. Hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung erheben sie folgende Einwendungen:

Anfahrtssituation, Strom- und Wasserversorgung

Die Einwender befürchten eine Verschlechterung der Anfahrtssituation der Stallung und Reitanlage, die derzeit über den öffentlichen Feld- und Waldweg Flur-Nr. 561 der Gemarkung Hadorf aus Richtung Hadorf erschlossen wird, der durch die Planung unterbrochen werden soll. Sie fordern, dass auch während der Bauzeit und bei jeder Witterung die Zufahrt zu ihrer Stall- und Reitanlage gewährleistet sein müsse, da die Tiere täglich gepflegt und versorgt werden müssten. Die nutzbare Breite der Überführung müsse den gegenwärtigen Standard der landwirtschaftlichen Maschinenteknik aufnehmen können, da nunmehr über die Überführung und den neu zu schaffenden Feld- und Waldweg die Versorgung der Stall- und Reitanlage mit Futtermitteln und Stroh sichergestellt werden müsse. Zudem befürchten Sie eine Unterbrechung der Strom- und Wasserversorgung während der Bauzeit.

Die vorgebrachten Befürchtungen halten wir für unbegründet. Die künftige Wegeführung über das Bauwerk Nr. 1 und den neu zu erstellenden öffentlichen Feld- und Waldweg 1.19 stellt die Zufahrtsmöglichkeit sicher und verbessert sie auf einem Großteil der Wegstrecke sogar qualitativ gegenüber dem jetzigen Zustand. Das Überführungsbauwerk des öffentlichen Feld- und Waldwegs erhält eine Breite zwischen den Geländern von 6,00 m. Dies entspricht den Richtlinien für den ländlichen Wegebau. Gemäß den Richtlinien ist für Brücken in zweistreifigen Wegen eine Fahrbahnbreite von 5,0 m mit jeweils beiderseitigen 0,5 m breitem seitlichen Sicherheitsraum vorzusehen, so dass sich zwischen den Innenkanten der Geländer ein lichter Raum von 6,0 m ergibt. Die Zufahrt zur Stallung sowie die Strom- und Wasserversorgung wird auch während der Bauausführung sichergestellt. Die Stromversorgung zu den Stallungen ist im Lageplan zum Bauwerksverzeichnis Unterlage 6.1 Blatt 1 dargestellt. Im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 6.2) ist unter der laufenden Nummer 4.7 das bestehende Kabel aufgenommen. Das Kabel wird entsprechend der Regelung im Bauwerksverzeichnis soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst und geschützt. Die Wasserversorgung zu den Stallungen ist im Lageplan zum Bauwerksverzeichnis Unterlage 6.1 Blatt 1 dargestellt. Im Bauwerksverzeichnis ist unter den laufenden Nummern 4.4, 4.5 und 4.6 die bestehende Leitung aufgenommen. Die Leitung wird entsprechend der Regelung im Bauwerksverzeichnis geschützt und gesichert.

Weitere Beeinträchtigungen der Reitanlage

Die Einwender kritisieren, dass sie derzeit von ihrem Anwesen aus ausgedehnte Ausritte vornehmen könnten, ohne in direkte Gefährdungslage durch eine öffentliche

Infrastrukturachse zu geraten. Mit der geplanten Westumfahrung Starnberg würde diese Alleinlage nachhaltig beeinträchtigt und zerstört. Hierdurch würde der Erholungswert der Gesamtanlage und damit auch der Wert insgesamt erheblich beeinträchtigt werden. Besonders zu berücksichtigen seien aber auch die Beeinträchtigungen der Pferdehaltung und der Pferde selbst. Insbesondere die Lärmauswirkungen, der Eintrag von Luftschadstoffen und etwaige Lichteinwirkungen und Blendwirkungen im Betriebszustand würden nachhaltig die Tierhaltung in diesem Bereich stören. Die Gesamtanlage müsste verstärkt abgesichert werden.

Von einer erheblichen Störwirkung der Westumfahrung Starnberg auf die Pferdehaltung der Einwender gehen wir nicht aus. Die Trasse verläuft im nördlichen Bereich der Stallung im Einschnitt, so dass eine Abschirmung entsteht und eine Blendung ausgeschlossen werden kann. Im weiteren Verlauf südlich der Stallung ist die Straße durch entsprechende Bepflanzung und Wald verdeckt und abgeschirmt. Zur Einbindung der Straße in die Landschaft werden Strauchpflanzungen entlang der Trasse vorgenommen. Das öffentliche Interesse am Bau und Betrieb der Westumfahrung Starnberg überwiegt im Übrigen bei Weitem den privaten Belang der Einwender, nach allen Seiten ungestört ausreiten zu können. Die Einwender haben keinen Anspruch auf unveränderten Fortbestand der für die Nutzung ihres Grundstücks günstigen Rahmenbedingungen, die außerhalb ihres Grundeigentums liegen. Das gilt insbesondere im Außenbereich, der nach der Konzeption des Planungsrechtes gerade auch der Aufnahme störender Nutzungen dient und in dem die dort Ansässigen deshalb nur verminderten Schutz vor Störungen genießen. Lärmeinwirkungen, die schlechterdings nicht mehr zumutbar wären, gehen von der Maßnahme nicht aus. Bezüglich der Ausreitmöglichkeiten gilt zusätzlich, dass diese auf betriebsfremdem Grund stattfinden und die Einwender weder beanspruchen noch erwarten können, auch weiterhin Zugang zu solchem Grund zu finden.

3.4.2.2.9 Einwender 2311

Die Einwender – Vater und Sohn - sind Eigentümer bzw. Pächter eines landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebs in Perchting. Der landwirtschaftliche Betrieb ist vom Vater an seinen Sohn verpachtet. Der Pächter betreibt das landwirtschaftliche Anwesen im Nebenerwerb. Zum Betrieb gehören 19,3 ha landwirtschaftliche Nutzfläche, wovon 6,5 ha gepachtet sind und 5,45 ha forstwirtschaftliche Nutzflächen. Der landwirtschaftliche Betrieb ist heute auf Pensionspferdehaltung ausgerichtet. Derzeit befinden sich auf dem Betrieb 13 Pferde.

Die Einwender wenden sich nach wie vor gegen die Inanspruchnahme der Fl.Nr. 392 der Gemarkung Perchting. Aus diesem Grundstück mit einer Größe von 30.784 m²

sollen nach den Planänderungen der 1. Tektur für die Trasse 5.035 m², für die Ausgleichsfläche A14 6051 m² und für die Ausgleichsfläche A7 östlich der Trasse 1.330 m², somit insgesamt 12.416 m² erworben werden. Auch wenn sich die Fläche derzeit nicht in eigener Nutzung des Betriebes befindet, sondern an einen Haupterwerbslandwirt weiterverpachtet sei, sei sie ein wichtiger und grundlegender Bestandteil des Betriebes der Einwender. Der Betrieb sei gegenwärtig auf die Einnahmen aus der Verpachtung angewiesen. Darüber seien im Hinblick auf den hohen Waldanteil in diesem Naturraum landwirtschaftliche Nutzflächen, die gute Ertragsfähigkeit aufweisen, besonders rar. Die gut zugeschnittene landwirtschaftliche Nutzfläche in Form von Ackerland sei daher für die Existenzsicherung dringend erforderlich, andernfalls drohe eine Existenzgefährdung.

Für den Fall der Planverwirklichung fordern die Einwender hilfsweise, ihnen quantitativ und qualitativ angemessenes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Zudem fordern sie hilfsweise eine geradlinige Grundstücksgrenze zur weiterhin landwirtschaftlich genutzten Restfläche der Fl.Nr. 392 der Gemarkung Perchting.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks kann nicht verzichtet werden, soweit es zum Bau der Trasse der St 2069 Westumfahrung benötigt wird. Eine Änderung der Trassierung, die zu einer Vermeidung oder Reduzierung der Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwenders führen würde, ist aufgrund der bestehenden Zwangspunkte und der erforderlichen Einhaltung der Richtlinien für die Trassierung kaum möglich und würde zudem nur dazu führen, dass andere private Grundstückseigentümer ähnlich stark belastet würden. Aber auch soweit die Flächen für naturschutzrechtliche Kompensations- und Vermeidungsmaßnahmen beansprucht werden, kann darauf nicht verzichtet werden. Um die landwirtschaftliche Nutzfläche auf den Grundstücken 392 (A14), 397 (A6, A14) und 453 (A6) Gemarkung Perchting, soweit wie möglich zu schonen, wurden mit der 1. Tektur die westlich entlang der Trasse gelegenen Ausgleichsflächen auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Die im Antrag vom 12.11.2009 vorgesehenen, das gesamte Grundstück 392 beanspruchenden Maßnahmen A8 und A9 wurden durch die Maßnahme A14 ersetzt. Sowohl Umfang als auch Zuschnitt der Maßnahme sind in dieser Form erforderlich. Teilweise muss die Maßnahme A14 aus Gründen des europäischen Artenschutzrechts gerade hier verwirklicht werden, weil im diesem Bereich Waldränder und damit Flugschneisen von Fledermäusen betroffen sind. Die Maßnahme ist Teil der Vermeidungsmaßnahmen V3 und V4, die zur Vermeidung signifikanter Verkehrsverluste von Fledermäusen dienen und zwingend trassennah realisiert werden müssen (s.o. C.3.3.6.3.3). Darüber hinaus ist zur wirksamen Eingrünung der an dieser Stelle exponiert gelegenen Trasse ein Streifen von 20 m Breite als Mindestmaß erforderlich. Nur so kann der Vorhabensträger seiner Pflicht

zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes gemäß §15 BNatSchG nachkommen. Eine weitere Reduzierung der Maßnahme A14 auf die Vermeidungsmaßnahmen V3 und V4 würde in Teilbereichen zu einer so geringen Breite führen, dass die Wirksamkeit für das Landschaftsbild nicht mehr gegeben wäre.

Eine Einschränkung der Bewirtschaftbarkeit auf der angrenzenden in landwirtschaftlicher Nutzung verbleibenden Teilfläche von Fl.Nr. 392 durch die entsprechend dem Straßenverlauf leicht geschwungene Grundstücksgrenze gegenüber dem Ausgangszustand ist nicht erkennbar. Der Vorhabensträger wäre jedoch bereit, die Feinabgrenzung im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu optimieren unter Beibehaltung einer Mindestbreite der Maßnahmenfläche von 20 m.

Eine Existenzgefährdung für diesen Betrieb ist nicht zu erkennen, obwohl der Flächenverlust aus dem Grundstück Fl.Nr. 392 gemessen an der Gesamtbetriebsfläche etwas über der Bagatell-Grenze von 5 % der Gesamtbetriebsfläche liegt. Insbesondere belegt aber die Tatsache, dass das betroffene Grundstück Fl.Nr. 392 mit ca. 3 ha (insgesamt sogar 3 Grundstücke mit einer Gesamtgröße von ca. 5,7 ha) als Ackerland verpachtet ist und nicht vom landwirtschaftlichen Betrieb selbst genutzt wird, die Entbehrlichkeit dieses Grundstücks und generell des Ackerlandes für die Existenzfähigkeit des Betriebes. Dennoch hat der Vorhabensträger zugesagt, zu versuchen, entsprechende Tauschflächen im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bereitzustellen

3.4.2.2.10 Einwender 2312

Der Einwender 2312 betreibt in Perchting einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Der Betrieb umfasst ca. 16 ha Eigenland, wovon 13 ha landwirtschaftliche Nutzfläche und ca. 3 ha forstwirtschaftliche Nutzfläche sind. Er lehnt die Inanspruchnahme der Fl.Nrn 397 und 453 der Gemarkung Perchting grundsätzlich ab, insbesondere soweit diese für Ausgleichsmaßnahmen beansprucht werden sollen.

Aus Grundstück Flur-Nr. 397 der Gemarkung Perchting mit einer Gesamtgröße von 16.521 m² sollen 4.411 m² für den Straßenkörper und 3.060 m² für die Ausgleichsflächen A 6 und A 14 erworben werden, sowie aus Grundstück Flur-Nr. 453 der Gemarkung Perchting mit einer Gesamtgröße von 9.360 m² für den Bau des Straßenkörpers 688 m² und 2.420 m² für die Anlage der Ausgleichsfläche A 6.

Der Einwender rügt massiv den Verbleib unwirtschaftlicher Restflächen an beiden Flurstücken und fordert hilfsweise für den Fall der Planverwirklichung, die Ausgleichsflächen an anderer Stelle vorzusehen. Er wäre auf die westlich der

Plantrasse verbleibenden Restflächen für seinen Betrieb zukünftig angewiesen. Er müsse in absehbarer Zeit eine Umstrukturierung seiner Hofstelle in der Innerortslage von Perchting vornehmen. Dabei werde auf der Hofstelle ein Verlust an landwirtschaftlichen Betriebsgebäuden unvermeidlich sein. Dies werde es erforderlich machen, auf einer der übrigen Eigentumsflächen eine oder zwei Maschinenhallen auszulagern. Hierfür böten sich von der Erschließungslage aus Richtung Hofstelle in Perchting gesehen die o.g. Grundstücke am Weg Flur-Nr. 159 an, da dieser Weg ungefährlich genutzt werden könne und überdies bis zu den Flächen bituminös ausgebaut sei. Er habe im Rahmen der erst 1996 abgeschlossenen Flurbereinigung im Raum Perchting durch die Zusammenlegung diese Flächenmehrung und vorteilhafte Zuschneidung der Flächen erreicht. Dieser Vorteil, den die Flurbereinigung in einem aufwändigen Verfahren erreicht habe, würde nunmehr mittels des geplanten Eingriffes in Form der Trassenführung und darüber hinaus der Inanspruchnahme in Form der Ausgleichsflächen zunichte gemacht werden.

In seinem Einwand zur 1.Tektur regt der Einwender hilfsweise an, die Ausgleichsfläche A6 in den nördlichen Teilbereich des Grundstückes Fl.Nr. 453 zu verlagern, der aufgrund seiner Hängigkeit zum Galgenberg hin bereits heute landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar und deshalb stillgelegt sei. Bei den Fl. Nr. 397 und 453, die wertvolle Ackerflächen seien, verbleiben auch nach der Reduzierung der Inanspruchnahme sehr kleine und schlechter zu bewirtschaftende Flächen. Bei Fl. Nr. 397 sei im nordöstlichen Eck im Bereich der Verlegung des bestehenden Weges eine deutliche Formverschlechterung des Grundstückszuschnitts mit nachhaltiger Bewirtschaftungerschwernis zu verzeichnen.

Der Betrieb würde durch den geplanten Eingriff einen dauerhaften Verlust von ca. 1 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche erleiden, was ungefähr 6,6 % der Gesamtfläche bedeute. Der Einwender sieht deshalb die Existenz seines Nebenerwerbsbetriebs gefährdet.

Auf die Inanspruchnahme der Grundstücke kann nicht verzichtet werden, soweit sie zum Bau der Trasse der St 2069 Westumfahrung benötigt werden. Eine Änderung der Trassierung, die zu einer Vermeidung oder Reduzierung der Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwenders führen würde, ist aufgrund der bestehenden Zwangspunkte und der erforderlichen Einhaltung der Richtlinien für die Trassierung kaum möglich und würde zudem nur dazu führen, dass andere private Grundstückseigentümer belastet würden. Aber auch soweit die Flächen für naturschutzrechtliche Kompensations- und Vermeidungsmaßnahmen beansprucht werden, kann darauf nicht verzichtet werden. Um die landwirtschaftliche Nutzfläche auf den Grundstücken 397 und 453, Gemarkung Perchting, soweit wie möglich von

einer Inanspruchnahme zu schonen, wurden mit der 1. Tektur die westlich entlang der Trasse gelegenen Ausgleichsflächen auf das unbedingt notwendige Mindestmaß reduziert. Eine weitere Reduzierung oder der Verzicht auf die Maßnahmen ist nicht mehr möglich. Die Ausgleichsflächen A6 und A14 dienen insbesondere auch artenschutzrechtlichen Zielsetzungen, ihre Heckenpflanzungen sind Teil der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme V 4 und sollen eine günstige Überflugsituation für Fledermäuse in direktem Anschluss an bestehende Waldflächen gewährleisten. Sie können daher nicht beliebig verschoben werden, weil sonst die Erfüllung des Tötungsverbots durch Kollisionen insbesondere für die Zwergfledermaus und die Bartfledermausarten zu besorgen ist. Darüber hinaus ist zur wirksamen Eingrünung der an dieser Stelle exponiert gelegenen Trasse ein Streifen der vorgesehenen Breite als Mindestmaß erforderlich. Nur so kann der Vorhabensträger seiner Pflicht zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes gemäß §15 BNatSchG nachkommen. Eine weitere Reduzierung der Maßnahme A6 auf die Vermeidungsmaßnahmen V3 und V4 würde in Teilbereichen zu einer so geringen Breite führen, dass die Wirksamkeit für das Landschaftsbild nicht mehr gegeben wäre.

Aus denselben Gründen ist auch die hilfsweise angeregte Verlegung der Kompensationsfläche A6 in den nördlichen hängigen Teilbereich des Grundstückes Fl.Nr. 453 nicht möglich. Zudem ist der vorgeschlagene Bereich bereits heute als wärmeliebender Saum sehr hochwertig und nicht weiter aufwertbar.

Die vom Einwender massiv gerügten verbleibenden Restflächen werden vom Vorhabensträger übernommen. Entschädigungen für Bewirtschaftungserchwernisse sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern gesondert auszuhandeln. Im Übrigen wird der Vorhabensträger versuchen, einen möglichst geraden Grenzverlauf zur Erleichterung der Bewirtschaftung nach Fertigstellung der Maßnahme herzustellen.

Eine Existenzgefährdung für den Betrieb des Einwenders 2312 ist nicht zu erkennen, obwohl der Flächenverlust mit ca. 6,6 % Bedarfsfläche gemessen an der Gesamtbetriebsfläche über der Bagatell-Grenze von 5 % der Gesamtbetriebsfläche liegt. Der Betrieb ist jedoch schon vor dem Eingriff auch als Nebenerwerbsbetrieb nicht geeignet, maßgeblich zum Lebensunterhalt des Einwenders beizutragen. Das derzeitige landwirtschaftliche Einkommen (Gewinn des Unternehmens) beläuft sich bei einem Roheinkommen von 1.320,00 € nach Abzug der Festkosten von 3.724,69 € und Addition der Erträge aus Pachten (2.453,23 €) auf 48,54 €/Jahr. Mit diesem Gewinn ist nach Abzug der konsumtiven Privatentnahmen keine Eigenkapitalbildung und kein maßgeblicher Beitrag zum Lebensunterhalt des Einwenders zu erzielen. Der Anteil des Unternehmensgewinns (etwa 50 € jährlich !)

am Gesamteinkommen ist als marginal anzusehen. Zudem ist der überwiegende Anteil (ca. 92 %) der landwirtschaftlich genutzten Flächen einschließlich der gesamten vom Vorhaben beanspruchten Flächen verpachtet.

3.4.2.3 Nicht anwaltlich vertretene Einwender

3.4.2.3.1 Einwender 1018 , 1021 und 1101

Die Einwender befürchten, dass aufgrund der Zunahme der Lärmimmissionen in ihrem idyllisch in Ortsrandlage befindlichen Wohngebiet am Ahornweg Lärmschutzmaßnahmen erforderlich würden, die das Wohnumfeld verunstalten würden. Insbesondere die Einwender 1101 befürchten auch eine Wertminderung ihres Anwesens, die sie ersetzt haben möchten.

Die Befürchtungen sind unbegründet. Wie oben unter C.3.3.5.1.4 bereits dargestellt, werden an den Anwesen der Einwender die einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Der im Vergleich zu den Anwesen der Einwender noch trassennähere Immissionsort IO-6 erreicht maximal 44,1 dB(A) nachts und 54,4 dB(A) tags bei Grenzwerten von 49 / 59 dB(A) nachts/tags. Damit werden auch keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Wohnumfeld der Einwender erforderlich. Ersatz für Wertminderungen können wir nicht zusprechen. Die geltende Rechtsordnung sieht keinen Ersatz von etwaigen Wertminderungen aufgrund der Lage in der Nähe von zulässigen Infrastrukturprojekten vor, solange die einschlägigen Immissionsgrenzwerte wie hier eingehalten sind.

3.4.2.3.2 Einwender 1100

Die Einwender sind die Mieter der Einwender 2306 und übernehmen im Wesentlichen deren Einwendungen zur Lärmbelastung und fordern aktive Lärmschutzmaßnahmen auch für ihre Außenwohnbereiche. Ihr gemietetes Haus habe sowohl einen Balkon als auch eine Terrasse in Richtung der neu geplanten Westumgehung Starnberg. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass besonders ruhebedürftige Räume, wie Schlafzimmer und auch Wohnzimmer, in Richtung der geplanten Straßentrasse hin orientiert seien und nachhaltig beeinträchtigt würden.

Die Lärmbelastung am Anwesen der Einwender ist zumutbar. Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen der Einwender 1100 bestehen nicht. Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu den Einwendern 2306 unter C.3.4.2.2.5. Für das Anwesen Andechser Straße 101 wurde eine Lärmberechnung durchgeführt (IO-4 in den Planfeststellungsunterlagen). Die maximalen Lärmpegel für das Anwesen betragen 49,6 dB(A) tags und 39,0 dB(A) nachts. Sie liegen damit weit unter den

zulässigen Grenzwerten für Außenbereichsanwesen von 64dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Gleiches gilt für die Außenwohnbereiche.

3.4.2.3.3 Einwender 1102

Die Einwender sind Eigentümer der Fl.Nr. 519/27 bebaut mit einem Wohnhaus und Miteigentümer der Fl.Nr. 519, Gemarkung Starnberg, unmittelbar angrenzend an die B 2 (Weilheimer Straße). Sie befürchten eine Verkehrszunahme auf der Weilheimer Straße durch den Bau der Westumfahrung Starnberg. Diese entlaste ausschließlich die Hanfelder- und Söckinger Straße und bringe massive neuerliche Belastungen auf der Weilheimer Straße. Diese entstünden dadurch, dass der Verkehr von Gilching und Andechs kommend Richtung München und in der Gegenrichtung zusätzlich über die B 2 geführt werde. Nachdem schon derzeit die Lärmgrenzwerte von 59 dB(A) Tag und 49 dB(A) Nacht nicht eingehalten würden, beantragen die Einwender Schallschutzmaßnahmen an der B 2, die im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden sollten.

Die Befürchtungen der durch die hohen Verkehrszahlen auf der B 2 stark vorbelasteten Einwender sind nicht begründet. Im Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak zur Westumfahrung Starnberg wurden die verkehrlichen Auswirkungen auf das gesamte Stadtgebiet untersucht. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass durch die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der B2 und der A 96 mit Rückstufung der Hanfelder Straße durch die Westumfahrung der Verkehr auf der Weilheimer Straße leicht reduziert wird. Aufgrund der Reduzierung der Lärmbelastung aber auch aufgrund der Lage weit entfernt vom Planfeststellungsbereich der Westumfahrung Starnberg kommt die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen am Anwesen der Einwender 1102 nicht in Frage. Wie die Einwender selbst vorbringen, würde eine entscheidende Verbesserung der Lärm- und Abgassituation an ihrem Anwesen mit der Realisierung des bestandskräftig planfestgestellten Entlastungstunnels Starnberg zum Zuge der B 2 erreicht.

3.5 Gesamtergebnis

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

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der Westumfahrung Starnberg ungünstiger beurteilt.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

4. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5 / 1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist die Stadt Starnberg nach Art. 4 Abs. 1 des KG befreit.

Auslagen gem. Art. 10 KG werden erhoben, da die Gebührenbefreiung nach Art. 4 Abs. 1 KG, sich auf diese nicht bezieht. Die Auslagen werden in einem gesonderten Bescheid festgelegt.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

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

München, 15.01.2013
Regierung von Oberbayern

Matthias Steck
Oberregierungsrat