

Aktenzeichen: 32-4354.1-4-2-5



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Bundesautobahn A 96
Lindau - München
Streckenabschnitt AS Inning - AS Wörthsee
Verkehrsführung für die Tunnelnachrüstung
Etterschlag
Bau-km 0+203 bis Bau-km 1+353**

München, 07.10.2014

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt.....	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	4
A Entscheidung	5
1. <u>Feststellung des Plans</u>	5
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u>	5
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u>	7
3.1 Unterrichtungspflichten.....	7
3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz.....	8
3.3 Bauausführung, baubedingte Immissionen	9
3.4 Verkehrslärmschutz	10
3.5 Landwirtschaft.....	11
3.6 Denkmalschutz	11
3.7 Belange des Freistaates Bayern, Straßenbauverwaltung	12
3.8 Militärische Belange.....	13
3.9 Verkehrssicherheit.....	13
3.10 Belange der Telia Sonera International Carrier Germany GmbH	13
4. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	13
5. <u>Kostenentscheidung</u>	13
B Sachverhalt	14
1. <u>Beschreibung des Vorhabens</u>	14
2. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	14
C Entscheidungsgründe	16
1. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	16
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	16
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	17
2. <u>FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG</u>	18
3. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	27
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	27
3.2 Planrechtfertigung	28
3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	30
3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	30
3.3.2 Planungsvarianten und wesentliche Auswahlgründe.....	30
3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, Nachgeordnetes Wegenetz)	33
3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz	36

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz	37
3.3.4.2 Schadstoffbelastung	42
3.3.4.3 Bodenschutz	43
3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege	43
3.3.5.1 Öffentlicher Belang	43
3.3.5.1 Verbote	44
3.3.5.1.1 Schutzgebiete/Gebietsschutz	44
3.3.5.1.2 Artenschutz	44
3.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation/Folgenbewältigung	48
3.3.6 Gewässerschutz	53
3.3.7 Landwirtschaft	54
3.3.8 Wald	55
3.3.9 Denkmalschutz	55
3.3.10 Belange der Verkehrssicherheit	57
3.3.11 Belange der Gemeinde Wörthsee	57
3.3.12 Träger von öffentlichen Versorgungseinrichtungen	57
3.4 Private Einwendungen	57
3.4.1 Allgemeine Bemerkungen	57
3.4.2 Einzelne Einwender	60
3.5 Gesamtergebnis	62
4. <u>Kostenentscheidung</u>	62
<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	62
<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>	63

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
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
GVstr.	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.1-4-2-5

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 96 Lindau - München
Streckenabschnitt AS Inning - AS Wörthsee
Verkehrsführung für die Tunnelnachrüstung Etterschlag
Bau-km 0+203 bis Bau-km 1+353**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Verkehrsführung zur Tunnelnachrüstung Etterschlag im Streckenabschnitt AS Inning - AS Wörthsee der Bundesautobahn A 96 Lindau - München wird mit den aus Ziffern 3 und 5 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	1 - 44	Erläuterungsbericht	-
2	1	Übersichtskarte	1 : 100.000
3	1	Übersichtslageplan	1 : 5.000
6	1	Regelquerschnitt, prov. Richtungsfahrbahn München	1 : 50
6	2	Regelquerschnitt, prov. Verlegung St 2348	1 : 50
6	3	Regelquerschnitt, prov. Wege	1 : 50
7.1 T	1	Lageplan	1 : 1.000
7.2 T	0 - 26	Regelungsverzeichnis	-

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
8	1 T	Höhenplan, prov. Richtungsfahrbahn München	1 : 1.000/100
8	2	Höhenplan, prov. Verlegung St 2348	1 : 1.000/100
8	3	Höhenplan, prov. Verlegung ÖFWG	1 : 1.000/100
8	4	Höhenplan, prov. Verlegung F+R	1 : 1.000/100
11.1	1 - 3	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	-
11.2	1	Lageplan zum Schallschutz	1 : 2.000
12.1 T	1 - 45, Anhang 1 bis 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil	-
12.2 T	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000
12.3 T	1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 2.000
12.4	1 - 40	Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	-
12.5.1 T	1 - 35	Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 7933-301 - Textteil	-
12.5.1	1	Übersichtsplan zum FFH-Gebiet DE 7933-301	1 : 25.000
12.5.2	1 - 11	Hydrogeologische Beurteilung	-
12.5.2	1 - 2	Lageplan Hydrogeologische Beurteilung	1 : 1.000 / 100
14.1 T	1	Grunderwerbsplan	1 : 1.000
14.2	1 - 4	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und trugen das Datum vom 01.10.2013.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden die Planunterlagen geändert. Diese geänderten Planunterlagen tragen das Datum der 1. Tektur vom 04.04.2014. Die geänderten Planunterlagen wurden mit dem Zusatz „T“ gekennzeichnet und in den Unterlagen in roter Farbe dargestellt. Erläuterungen, die entfallen sind, wurden durchgestrichen.

Ersetzte Unterlagen wurden ausgestrichen und mit dem Vermerk „überholt durch 1. Tektur vom 04.04.2014“ versehen. Sie verblieben in der Tekturfertigung.

Die Unterlage 12.6 T „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG“ ist nachrichtlich beigelegt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, TI NL Süd, PTI 23, Gablinger Straße 2, 86368 Gersthofen, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikations-einrichtungen 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. Der ungehinderte Zugang der Deutschen Telekom AG zu den Telekommunikationslinien aus betrieblichen Gründen ist auch während der Bauausführung grundsätzlich zu gewährleisten.

3.1.2 Dem Staatlichen Bauamt Weilheim, Münchener Straße 39, 82362 Weilheim in Oberbayern.

3.1.3 Der Gemeinde Wörthsee, Seestraße 20, 82237 Wörthsee.

3.1.4 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München.

3.1.5 Den Stadtwerken Fürstenfeldbruck, Bullachstraße 27, 82256 Fürstenfeldbruck, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromversorgungsleitungen und der Straßenbeleuchtung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.6 Den Ammersee Wasser- und Abwasserbetrieben gKU, Mitterweg 1, 82211 Herrsching, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.7 Der TeliaSonera International Carrier Germany GmbH, Kleyerstrasse 8, 60326 Frankfurt am Main, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen

Leitungstrasse mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.8 Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, Thierschstraße 2, 80538 München.

3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.2.1 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Insbesondere sind Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze möglichst gering zu halten und außerhalb von naturschutzfachlich wertvollen Flächen einzurichten. Beeinträchtigte Flächen sind nach dem Abschluss der Bauarbeiten wieder herzustellen.

3.2.2 Die Rodung von Waldbeständen und sonstigen Gehölzen, darf nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28./29 Februar erfolgen. Abweichend davon dürfen solche Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund einer vorhergehenden naturschutzfachlichen Überprüfung durch die Umweltbaubegleitung und nach Abstimmung mit dem Landratsamt Starnberg, Untere Naturschutzbehörde, gewährleistet ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten (Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG) oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.

3.2.3 Die in der Unterlage 12.1 T bzw. 12.3 T dargestellten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Bau-, Gestaltungs- und Pflanzmaßnahmen ist ein gemeinsamer Abnahmetermin mit dem Landratsamt Starnberg, Untere Naturschutzbehörde, durchzuführen. Nach Zustellung dieses Beschlusses ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG unter Verwendung des Formblatts ÖFK-Online (www.lfu.bayern.de/natur unter Rubrik „Daten“, Punkt „Ökoflächenkataster-Meldebögen“) zusammen mit dem Lageplan (M=1:5.000) zu übermitteln. Eine Bestätigung der Meldung ist an das Landratsamt Starnberg, Untere Naturschutzbehörde, zu schicken.

3.2.4 Die erforderlichen landschaftspflegerischen Ausführungsplanungen für die entsprechenden Schutz-, Gestaltungs-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Maßnahme mit dem Landratsamt Starnberg, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.

3.2.5 Die Unterhaltungspflicht auf den Fl. Nrn. 155/2 und 155/14 (A1), Gemarkung Etterschlag, endet erst nach der vollständigen und ordnungsgemäßen Umsetzung

der Neugestaltung der beanspruchten Flächen und ist vom Landratsamt Starnberg, Untere Naturschutzbehörde, schriftlich zu bestätigen.

3.2.6 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

3.2.7 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist während des gesamten Zeitraums der Straßenbaumaßnahme sicherzustellen. Insbesondere die vorgesehenen speziellen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sind uneingeschränkt einzuhalten und durch die ökologische Baubegleitung zu dokumentieren. Die verantwortliche Person ist dem Landratsamt Starnberg, Untere Naturschutzbehörde, vor Beginn der Baumaßnahme zu nennen.

3.3 Bauausführung, Baubedingte Immissionen

3.3.1 Der Vorhabensträger hat mit geeigneten Maßnahmen baubedingte Beeinträchtigungen der angrenzenden Bebauung durch die Baustellenabwicklung soweit wie möglich zu reduzieren. Ebenso ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

3.3.2 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV, BGBl. S. 3478, und die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2, einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen.

3.3.3 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, während der Bauzeit in vertretbarem Umfang geeignete Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung einer möglichen gravierenden Staubbelastung und Straßenverschmutzung (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) zu ergreifen. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin laufend zu überwachen und gegebenenfalls anzupassen.

3.3.4 Sofern bei den Bauarbeiten auch erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und Bauverfahren eingesetzt werden, hat der Vorhabensträger zum Schutz vor bauzeitlichen Schwingungsbelastungen (Erschütterungen und sekundärer Luftschall) beim Baubetrieb erschütterungsarme Bauverfahren einzusetzen, wobei die Erschütterungen die Grenzwerte nach DIN 4150 - 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und DIN 4150 - 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) nicht überschreiten dürfen. Bei Überschreitungen der oben genannten

Grenz- und Anhaltswerte sind geeignete Maßnahmen zum Schutz der Anwohner, Gebäude und sonstigen Anlagen vorzunehmen.

- 3.3.5 Der Vorhabensträger hat bei erschütterungsrelevanten Arbeiten durch eine baubegleitende durchgehende messtechnische Überwachung in kritischen Gebäuden die Immissionssituation zu überwachen. Die Auswahl der Gebäude ist entsprechend der Immissionssituation und des Gebäudebestandes durchzuführen. Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass die baubegleitenden Erschütterungsmessungen von entsprechend sachkundigem Personal durchgeführt werden und gegebenenfalls eine befugte Messstelle zur Überwachung beizuziehen. Die Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren und aufzubewahren. Auf Verlangen sind die Betroffenen über die Messergebnisse zu informieren.
- 3.3.6 Der Vorhabensträger hat für die Zeit der Baudurchführung einen Ansprechpartner zu bestellen, der für die betroffene Bevölkerung bei bevorstehenden Belästigungen zu deren Vorabinformation über deren Art und Dauer zur Verfügung steht.
- 3.3.7 Die Entscheidung über gegebenenfalls weitere noch erforderliche Schutzmaßnahmen gegen baubedingte Immissionen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG (z. B. nach dem Ergebnis der baubegleitenden messtechnischen Überwachung) bzw. über eine dem Grunde nach angemessene Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG, wenn solche weiteren Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig sind und eine Einigung darüber nicht erzielt wird, behält sich die Planfeststellungsbehörde gem. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG vor.
- 3.3.4 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes einschließlich der begleitenden Regelwerke sind zu beachten. Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Starnberg abzustimmen.
- 3.4 Verkehrslärmschutz**
- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche der Behelfsfahrbahn ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von - 2 dB(A) (bei $V > 60$ km/h) entspricht.
- 3.4.2 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen herzustellen und während der Verkehrsführung der provisorischen Richtungsfahrbahn der A 96 zu unterhalten.

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 Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger wieder rekultiviert werden. Rekultivierungen von landwirtschaftlichen Nutzflächen haben bei trockenen Bedingungen stattzufinden, beanspruchte Wege und Grundstücke sind wieder in einen vergleichbaren Zustand zu bringen, Bodenverdichtungen notfalls durch Auflockerung zu beseitigen.
- 3.5.4 Der bei der Baumaßnahme anfallende Mutterboden ist fachgerecht zu gewinnen, zwischenzulagern und wiederzuverwenden.
- 3.5.5 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und naturschutzfachlichen Kompensationsflächen 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.
- 3.5.6 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6 Denkmalschutz

- 3.6.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.6.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens drei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.
- 3.6.3 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von

Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

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

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

3.7 Belange des Freistaates Bayern, Straßenbauverwaltung

3.7.1 Der Vorhabensträger hat im Zuge der Bauausführungsplanung den nördlichen Übergang von der Rampe zur Behelfsbrücke (BW 3) des Provisoriums der St 2348 auf ca. 3 % auszurunden.

3.7.3 Der Vorhabensträger hat die Fahrbahn auf der Behelfsbrücke wintertauglich auszuführen.

3.8 Militärische Belange

Der Vorhabensträger hat bei Baumaßnahmen an der A 96 das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 BMVBW „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.

3.9 Verkehrssicherheit

Der Vorhabensträger hat für den Zeitraum der Bauarbeiten im Bereich des Eттerschlager Tunnels das Einsatzfallkonzept für die Anfahrt der jeweiligen Feuerwehren in Abstimmung mit dem Landratsamt Starnberg, Kreisbrandinspektion, entsprechend anzupassen. Aus diesem Grund ist dem Landratsamt Starnberg, Kreisbrandinspektion, ein für die Bauzeit (ggf. für einzelne Bauabschnitte angepasster) Plan für die jeweiligen Anfahrten zur Verfügung zu stellen (10-fach in Papierform, 1-fach digital als pdf-Datei/en).

3.10 Belange der TeliaSonera International Carrier Germany GmbH

Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Leitungstrasse der TeliaSonera International Carrier Germany GmbH nicht beeinträchtigt werden. Alle Bau- und sonstigen Maßnahmen im Bereich der betroffenen Leitungstrasse sind rechtzeitig mit der TeliaSonera International Carrier Germany GmbH abzustimmen. Die Telia-Sonera-Anweisung zum Schutze unterirdischer Versorgungsleitungen (Stand: 12.05.2011) ist zu beachten.

4. Entscheidungen über Einwendungen

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

5. Kostenentscheidung

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

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst die vorübergehende Errichtung einer provisorischen zweistreifigen Fahrbahn an der Bundesautobahn A 96 zwischen der Anschlussstelle (AS) Inning am Ammersee und der AS Wörthsee (Landkreis Starnberg) in Fahrtrichtung München samt der dazugehörigen technischen Anlagen und Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz im Landkreis Starnberg, um den Tunnel Etterschlag unter Zugrundelegung der geltenden Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT 2006) nachzurüsten.

Die Baumaßnahme beginnt aus Richtung Lindau kommend ca. 300 m vor dem Tunnel Etterschlag. Dort wird der Verkehr in Richtung München von der A 96 abgeleitet und am Bauende ca. 330 m nach dem Tunnel wieder auf die bestehende Fahrbahn geleitet. Der Planung für die vorübergehende Verkehrsführung außerhalb des Tunnels liegt ein Querschnitt mit einer zweistreifigen 7,5 m breiten Richtungsfahrbahn zugrunde. Die zwei Fahrstreifen für die Fahrtrichtung Lindau werden dagegen während der Bauzeit weiterhin im Tunnel (abwechselnd in der Röhre Nord bzw. Röhre Süd) geführt.

Die vorhandenen Kreuzungen von Straßen und Wegen können durch die Verlegung der Fahrbahn der A 96 auf den Tunnel nicht aufrecht erhalten werden. Es sind daher vorübergehende Änderungen im vorhandenen Straßennetz notwendig. Neue Kreuzungen oder größere Verlegungen vorhandener Kreuzungen sind nicht geplant.

Die zeitliche Abfolge sieht zuerst die Errichtung der Behelfsfahrbahn und dann die eigentliche Tunnelnachrüstung mit einer rd. sieben Monate dauernden Verkehrsumleitung vor. Danach werden die gesamten für die Errichtung der provisorischen Richtungsfahrbahn erforderlichen technischen Anlagen zurückgebaut.

Eine detaillierte Beschreibung des Bauvorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T) in Verbindung mit den Querschnitts-, Lage- und Höhenplänen (Unterlagen 6, 7.1 T, 7.2 T, 8) und in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12 T), worauf verwiesen wird.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 01.10.2013 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für die provisorische Verkehrsführung zur Sanierung des Tunnels Etterschlag auf der A 96 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen bei der Gemeinde Wörthsee vom 28.10.2013 bis 28.11.2013 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Wörthsee oder bei der Regierung von Oberbayern bis zum 13.12.2013 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass die Einwendungsfrist auch für die Stellungnahmen der anerkannten (Umwelt-)Vereinigungen gilt.

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

- Gemeinde Wörthsee
- Landratsamt Starnberg
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Staatliches Bauamt Weilheim
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerischer Bauernverband
- Polizeipräsidium Oberbayern Nord
- Vermessungsamt Landsberg a. Lech
- Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum für Baumanagement München
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, TINL Süd, PTI 23
- Stadtwerke Fürstenfeldbruck GmbH
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- AWA-Ammersee Wasser- und Abwasserbetriebe gKU
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- TeliaSonera International Carrier Germany GmbH

sowie den Sachgebieten 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 31.1 (Straßen- und Brückenbau) der Regierung von Oberbayern.

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen Stellung zu nehmen.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich die Autobahndirektion Südbayern mit Schreiben vom 14.04.2014.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen der Träger der öffentlichen Belange und des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. hat der Vorhabensträger den Plan

teilweise geändert und als 1. Tektur vom 04.04.2014 in die Planunterlagen eingearbeitet.

Der Vorhabensträger legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 14.04.2014 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 04.04.2014 fortzusetzen.

Die 1. Tektur vom 04.04.2014 umfasst folgende Änderung:

- Ersatz der ursprünglich geplanten Spundwand bei Bau-km 0+300 durch eine rückverankerte Steilwand

Die Regierung von Oberbayern gab folgenden Behörden, Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Umweltvereinigungen Gelegenheit zu den bautechnischen Planänderungen Stellung zu nehmen:

- Gemeinde Wörthsee
- Landratsamt Starnberg
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.

Gegen die 1. Tektur vom 04.04.2014 wurden keine Bedenken erhoben.

Von einem Erörterungstermin wurde 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 § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Unter eine bauliche Änderung einer Bundesfernstraße fällt auch die während der Bauzeit zur Nachrüstung des Tunnels Etterschlag erforderliche provisorische Anlage einer zweistreifigen Richtungsfahrbahn für die A 96 samt der dazugehörigen technischen Anlagen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen

dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Wir haben in diesem Verfahren gemäß § 17a Nr. 5 Satz 1 FStrG auf die Durchführung eines Erörterungstermins in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens verzichtet, da weder in rechtlicher noch in tatsächlicher Hinsicht Unklarheiten über den Inhalt der Einwendung bestanden, die in einem Erörterungstermin aufgeklärt hätten werden können (vgl. BVerwG NVwZ 2011, 177 Rd. Nr. 35). Der Vorhabensträger hat sich zu den Einwendungen zweier privater Betroffener und zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Leitungsträger und eines anerkannten Naturschutzvereines detailliert geäußert. Aus den vorliegenden Unterlagen und eingegangenen Stellungnahmen lassen sich alle Bedenken und Vorschläge abschließend beurteilen, so dass ein Erörterungstermin weder zur Vertiefung der abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen noch zur Vervollständigung des Abwägungsmaterials für die Planfeststellungsbehörde erforderlich war. Insbesondere hat der Vorhabensträger mit der 1. Tektur vom 04.04.2014 aufgrund der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim dafür Sorge getragen, dass keine relevante Einwirkung mehr auf das Grundwasser erfolgt.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Änderung eines Bauvorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne von § 3c Satz 1 und 3 UVPG ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Die BAB A 96 ist eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 und unterliegt als solche einer obligatorischen UVP-Pflicht gemäß § 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG in Verbindung mit Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG. Die geplante Behelfsfahrbahn wird nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Bestandteil der BAB A 96. Die geplanten Änderungen sind daher nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG zu überprüfen.

Die Vorprüfung hat unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien ergeben, dass das Bauvorhaben keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG verursacht (vgl. § 3c Satz 1 UVPG). Es

handelt sich um eine Baumaßnahme in einem durch hohes Verkehrsaufkommen und Versiegelung vorbelasteten Bereich. Besondere Empfindlichkeiten konzentrieren sich in Anbetracht der Nähe zu zwei landesweit bedeutsamen Mooregebieten auf den Wasserhaushalt. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränken sich aber im Wesentlichen auf vorübergehende Flächeninanspruchnahmen und Störungen für die Dauer der gesamten Baumaßnahme. Die Auswirkungen sind überschaubar und können im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung nach den fachgesetzlichen Maßstäben abgehandelt werden. Insbesondere sind keine maßgeblichen Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushaltes aufgrund der vorübergehenden Eingriffe zu befürchten, so dass sich keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 7933-301 „Schluifelder Moos und Bulachmoos“ ergeben. Auf die Unterlagen 12.6 T, 12.5.1 T und 12.5.2 wird verwiesen. Für das Bauvorhaben war somit keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss bewertet.

Die Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt, wird mit der öffentlichen Auslegung dieses Planfeststellungsbeschlusses der Öffentlichkeit gemäß § 3a Satz 2 UVPG zugänglich gemacht.

2. FFH-Verträglichkeitsüberprüfung nach § 34 BNatSchG

In ca. 100 m Abstand südlich der A 96 am Bauende befindet sich das FFH-Gebiet DE 7933-301 „Schluifelder Moos und Bulachmoos“ mit seltenen und auf Veränderungen des Wasserhaushaltes empfindlich reagierenden Pflanzenarten. Da nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers nicht von vorneherein auszuschließen war, dass das Bauvorhaben o. g. Gebiet erheblich beeinträchtigen könnte, war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

Ausgangspunkt der Überprüfung ist § 34 Abs. 2 BNatSchG, wonach Projekte einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen unzulässig sind, wenn sie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können.

Mit dieser Vorschrift ist die Regelung des Art. 6 Abs. 3 Satz 2 der FFH-RL über die Zulassung von Projekten in nationales Recht umgesetzt. Die Zulassungsentscheidung darf nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL nur erlassen werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Das BVerwG hat im Urteil vom 17.01.2007 (Az. 9 A 20.05 „Westumfahrung

Halle“, Leitsatz 2, juris) nicht beanstandet, wenn im nationalen Recht die Zulassungsschwelle der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL) unter Rückgriff auf die Prüfschwelle der Vorprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) mit dem Begriff der „erheblichen Beeinträchtigung“ definiert wird. Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (BVerwG, aaO, Leitsatz 3). An die Zulassungsentscheidung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02, juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Prüfmaßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt. Das BVerwG hat in seiner „Halle-Entscheidung“ hierzu konkretisiert, dass solche vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Projektauswirkungen nur dann ausgeräumt werden können, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Gegenbeweis geführt werden kann, der die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt und alle wissenschaftlichen Mittel und Quellen ausschöpft (BVerwG, aaO, Leitsatz 10). Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Eine Projektgenehmigung kann danach in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits im Rahmen einer Vorprüfung 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-Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt FFH-Gebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich beeinträchtigt oder
- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) dennoch zugelassen werden kann.

Beeinträchtigungen werden als erheblich eingestuft, wenn sie dazu führen können, dass ein Gebiet seine Funktion für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck nicht mehr oder nur noch in eingeschränktem Umfang erfüllen kann. Es muss sich dabei um Auswirkungen handeln, die sich auf die Erhaltungsziele und die dafür maßgeblichen Bestandteile (zu schützende Pflanzen- und Tierarten sowie deren Habitate) und den Zusammenhang des Netzes „Natura 2000“ nachhaltig und nicht nur vorübergehend auswirken können. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels hat eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebiets zur Folge. Damit wird die Betrachtung jedes einzelnen Erhaltungsziels notwendig. Zur Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen wird die im Leitfaden des BMVBW (2004) vorgeschlagene iterative Vorgehensweise angewandt sowie die jeweilige Erheblichkeitsschwelle in Bezug auf das konkret vorliegende Schutzgebiet („schutzgebietsbezogen“) ermittelt. Die Herleitung der Beeinträchtigungsintensität erfolgt auf verbal-argumentative Weise und berücksichtigt für die relevanten Lebensraumtypen und Arten deren Erhaltungszustand, die Flächen- bzw. Populationsgröße im Gebiet sowie mögliche Funktionsbeziehungen innerhalb und außerhalb des Schutzgebiets. Zur Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen eines Lebensraumtyps werden auch - in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden nach fachlichen Kriterien ausgewählte - charakteristische Arten, die eine stärkere Bindung an den Lebensraumtyp besitzen, im Gebiet schwerpunktmäßig vorkommen und Reaktionen gegenüber möglichen Projektwirkungen zeigen (Indikatorfunktion), untersucht. Weist der derzeitige Bestand eines Lebensraumtyps oder einer Art einen „ungünstigen“ Erhaltungszustand auf, werden die Projektauswirkungen nicht nur im Hinblick auf den Erhalt des bisherigen Erhaltungszustands, sondern auch im Hinblick auf die Wiederherstellung eines „günstigen“ Erhaltungszustands untersucht.

Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die Erhaltungsziele sind der Gebietsmeldung (dem Standard-Datenbogen) zu entnehmen, weil das betroffene FFH-Gebiet noch nicht nach dem bayerischen Naturschutzrecht zu einem Schutzgebiet erklärt worden ist. Geeignetes Bewertungskriterium mit Blick auf die Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebiets stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten dar.

Der Erhaltungszustand eines Lebensraums ist nach Art. 1e der FFH-RL als günstig einzustufen, wenn

- sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen und

- die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden und
- der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten im Sinne des Buchstabens i günstig ist.

Nach Art. 1i der FFH-RL ist der Erhaltungszustand einer Art als günstig einzustufen, wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird, und
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

Wenn - auch ggf. unter Berücksichtigung von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen - gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle (BVerwG, aaO, Leitsätze 14, 3, 5).

Ob ein Straßenbauvorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann, ist vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss. Nicht jede Einwirkung auf das Gebiet ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung gleichzusetzen. Das ergibt sich aus der Legaldefinition des günstigen Erhaltungszustands der geschützten Lebensräume und Arten in Art. 1 Buchst. e und i der FFH-RL, der das maßgebliche Bewertungskriterium darstellt. Im Rahmen der Legaldefinition kann ein günstiger Erhaltungszustand als eine Situation beschrieben werden, in der ein Lebensraumtyp oder eine Art in qualitativer und quantitativer Hinsicht gut gedeiht und gute Aussichten bestehen, dass dies auch in Zukunft so bleibt (EU-Kommission, Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG vom Februar 2007, Ziff. I.2.2, Seite 10). Im Hinblick auf die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist daher zu prüfen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. Mit dem Begriff der „Stabilität“ wird die Fähigkeit eines Ökosystems bezeichnet, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Die durch ein Projekt betroffenen geschützten Lebensraumtypen oder Arten weisen unterschiedliche Empfindlichkeiten auf. Daher spielen

unterschiedliche naturschutzfachliche Kriterien bei der Bewertung eine Rolle, ob der günstige Erhaltungszustand stabil bleiben wird (vgl. zum Ganzen: BVerwG vom 17.01.2007, juris, Rd. Nr. 43). Dagegen wäre eine Beurteilung der Erheblichkeit ohne Berücksichtigung unterschiedlicher Empfindlichkeiten der Lebensraumtypen und Arten nicht sachgerecht.

Vom Schutz der FFH-Gebiete zu unterscheiden ist der allgemeine Artenschutz nach Art. 12 ff. FFH-RL (§§ 44 ff. BNatSchG), der jedoch nicht im Rahmen des Art. 6 FFH-RL relevant ist. Auf die Ausführungen unter C.3.3.5.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.1 Beschreibung des FFH-Gebiets Nr. DE 7933-301 „Schluifelder Moos und Bulachmoos“, Lebensräume, Arten, Erhaltungsziele

Das FFH-Gebiet DE 7933-301 „Schluifelder Moos und Bulachmoos“ umfasst im Wesentlichen die beiden Teilflächen Schluifelder Moos im Osten von Waldbrunn und Bulachmoos westlich Waldbrunn. Beide Flächen liegen südlich der geplanten temporären Umfahrungsstrecke, sprich südlich von Etterschlag. Das Schutzgebiet hat eine Gesamtfläche von 74 ha. Das Schluifelder Moos als auch das Bulachmoos befinden sich derzeit im letzten Stadium des Übergangs von einem offenen See zu einem vollständig mit Vegetation bedeckten Moor. Das Schluifelder Moos weist keine offenen Wasserstellen mehr auf und ist bereits mit Schwingrasen bedeckt. Im Südteil des Schluifelder Moos befinden sich die größten Schwingrasen des Landkreises. Das ca. 250 m westlich des Schluifelder Moos liegende Bulachmoos ist ein Verlandungsmoor. Das Bulachmoos, welches einem idealisierten Aufbau eines abflusslosen Sees im Endstadium entspricht, hat im Zentrum noch eine offene Wasserfläche. Schwingrasen nehmen weite Teile des ehemaligen Sees ein. Das FFH-Gebiet gilt als Toteiskesselmoor-Gebiet im Norden der ehemaligen Ammergletscher-Vereisung. Das Schluifelder Moos, mit einem der großflächigsten und vielgestaltigsten Übergangsmoor- und Schwingrasenkomplexe Bayerns mit sämtlichen Pflanzengemeinschaften zählt, stellt ein basenreiches Übergangsmoor dar. Aufgrund seiner guten Ausprägung und seinem herausragenden Artvorkommen nach dem ABSP (Moor-Reitgras (*Calamagrostis stricta*), Torf-Segge (*Carex heleonastes*), Sumpf-Weichwurz (*Hammarbya paladuso*)) kommt dem Gebiet eine landesweite Bedeutung zu. Das Bulachmoos weist neben bedeutsamen Kolken auch ungestörte Schwingrasen mit seltenen Artvorkommen wie Draht-Segge (*Carex diandra*) und Zierliches Wollgras (*Eriophorum gracile*) auf. Das Bulachmoos ist der einzige bekannte Wuchsort für den Gewöhnlichen Wassernabel (*Hydrocotyle vulgaris*) im nördlichen Ammer-Loisach-Hügelland. Die noch offenen Wasserstellen bieten Lebensraum für die vom Aussterben bedrohte Zwerglibelle (*Nehalennia speciosa*) sowie für die noch in Kleinbeständen vorhandene Hochmoor Mosaikjungfer

(*Aeshna subartctica*). Auch dem Bulachmoos kommt eine landesweite Bedeutung laut ABSP zu. Negative Randeinflüsse gehen von den vorhandenen z. T. sehr stark befahrenen Verkehrswegen (A 96), dem hohen Erholungsdruck in Siedlungsnähe (Golfplatz) sowie von angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzungen aus.

Die nächstgelegenen FFH-Gebiete sind die „Eichenalleen und Wälder um Meiling und Weßling“ im Südosten (ca. 1,3 km entfernt), die „Moore und Buchenwälder zwischen Etterschlag und Fürstenfeldbruck“ im Norden (ca. 1,8 km entfernt) und das „Ampermoos“ im Westen (ca. 4,5 km entfernt).

2.1.1 Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL

Im Schutzgebiet befinden sich laut aktuellem Standarddatenbogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (Stand 2006) folgende noch näher zu untersuchende relevanten Lebensraumtypen (LRT) von gemeinschaftlichem Interesse gem. Anhang I der FFH-RL (vgl. Unterlage 12.5.1 T):

EU-Code:	LRT-Name:
3160	Dystrophe Seen und Teiche
6410	Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (<i>Molinion caeruleae</i>)
7140	Übergangs- und Schwinggrasmoore
* 7210	Kalkreiche Sümpfe mit <i>Cladium mariscus</i> und Arten des <i>Caricion davallianae</i>
7230	Kalkreiche Niedermoore
* 91D0	Moorwälder

* prioritärer natürlicher Lebensraumtyp

2.1.2 Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im aktuellen Standarddatenbogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt sind keine Arten des Anhangs II der FFH-RL für das Schutzgebiet aufgeführt.

2.1.3 Gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele

Die Erhaltungsziele spielen die zentrale Rolle für die Beurteilung der von einem Projekt ausgehenden Beeinträchtigungen. Nach § 34 Abs. BNatSchG erfordern Projekte, die ein Gebiet erheblich beeinträchtigen könnten, eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die für die FFH-Verträglichkeitsprüfung maßgebenden Erhaltungsziele sind dem Standard-Datenbogen zu entnehmen, solange das betreffende FFH-Gebiet - wie hier - noch nicht als nationales Schutzgebiet ausgewiesen worden ist. Gegenstand der Erhaltungsziele sind allein die Lebensraumtypen des Anhangs I und die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie, für die Erhaltungsziele festgelegt werden. Eine Ausdehnung des strengen Schutzes auf sämtliche Lebensraumtypen des Anhangs I oder Arten des Anhangs II, die in dem Gebiet vorkommen, ist abzulehnen (BVerwG,

Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1, Rd. Nr. 77; ausdrücklich auch für prioritäre Lebensraumtypen BVerwG, Beschl. v. 14.4.2011, 4 B 77.09, juris, Rd. Nr. 36). Lebensraumtypen und Arten, die in der Gebietsmeldung nicht genannt sind, können kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, a.a.O.).

Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet sind die Erhaltung bzw. Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands der in dem Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL (Art. 2 Abs. 2 der FFH-RL).

Um den Umgang mit den Erhaltungszielen in der Verwaltungspraxis zu konkretisieren, wurden durch die Naturschutzbehörden Kriterien entwickelt, anhand derer die Beeinträchtigung der Erhaltungsziele untersucht werden können. Diese gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele stellen Aussagen zur genaueren naturschutzfachlichen Interpretation der durch den Standard-Datenbogen vorgegebenen Erhaltungsziele dar. Diese behördeninternen Formulierungen fügen den im Standard-Datenbogen genannten Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II FFH-RL keine weiteren hinzu. Sie ersetzen die Erhaltungsziele des Standard-Datenbogens nicht (vgl. Vorbemerkung zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele des LfU; BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40022, UA S. 28, Rd. Nr. 57). Der aktuelle Stand (Stand 2006) der im Folgenden als „gebietsbezogene konkretisierte Erhaltungsziele“ bezeichneten Prüfkriterien ist nachfolgend aufgeführt:

1.	Erhaltung der ausgedehnten, für das würmglaziale Vereisungsgebiet des bayerischen Voralpenlandes repräsentativen Toteiskessels mit naturnahen Schwingrasen-verlandungen und -Vermoorungen sowie Moorwäldern . Erhaltung von Dichte, unmittelbarem Zusammenhang sowie spezifischem Nährstoff- und Mineralstoffhaushalt der Lebensraumtypen. Erhaltung des natürlichen Gebietswasserhaushaltes einschließlich des zuströmenden Grundwassers sowie einer moorverträglichen Wasserführung des Bulachgrabens als Vorfluter des Schluifelder Moores.
2.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Übergangsmoore (Übergangs- und Schwingrasenmoore) und kalkreichen Niedermoores sowie der Pfeifengras-Streuwiesen (auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (Molinion caruleae)), insbesondere der kalkreichen Niedermoores mit Blassgelben Knabenkraut. Erhaltung der charakteristischen Arten, insbesondere Moorpflanzen wie Torf-Segge, Zierliches Wollgras und Moor-Reitgras.
3.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Kalkreichen Sümpfe mit Cladium mariscus und Arten des Caricion davallianae (prioritär) in beiden Toteiskesseln in ihrer natürlichen Zustandsform.
4.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der kalkreichen Niedermoores sowie der Pfeifengras-Streuwiesen des Schluifelder Moores in ihren nutzungsgeprägten Ausbildungen.
5.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der kolkartigen dystrophen Stillgewässer (Dystrophe Seen und Teiche) als hochwertige moortypische Strukturen hydrologisch intakter Übergangsmoore.
6.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der im Alpenvorland seltenen Moorwälder (prioritär) mit Waldkiefern und Karpatenbirken.

2.2. Prüfung der Beeinträchtigung von Lebensräumen nach Anhang I und von Arten nach Anhang II der FFH-RL durch das Bauvorhaben anhand der relevanten „gebietsbezogenen konkretisierten“ Erhaltungsziele

Das gesamte Straßenbauvorhaben wird außerhalb des FFH-Gebiets mit einem Mindestabstand von ca. 100 m (Bau-km 1+250) realisiert und wird nach Beendigung der Tunnelnachrüstung wieder rückgebaut. Eine direkte Flächeninanspruchnahme von Lebensraumtypen gemäß Anhang I FFH-RL und damit von Habitaten charakteristischer bzw. nach Anhang II FFH-RL geschützter Tier- und Pflanzenarten wurde somit bereits während der Planungsphase durch eine entsprechende Trassenführung vermieden.

Bei den Flächen außerhalb des Schutzgebiets (Offenlandflächen), die vom Bauvorhaben betroffen sind, handelt es sich nicht um Lebensraumtypen lt. SDB und zum anderen stellen sie auch keine Kernhabitate von nach Anhang II FFH-RL geschützten Arten bzw. charakteristischen Arten der LRT dar. Die Flächenverluste für die Baumaßnahme, im bereits vorbelasteten Bereich der A 96, sind daher keine entscheidungs- und prüfrelevanten Projektwirkungen im Hinblick auf die Ziele des FFH-Gebiets.

Relevante betriebs- und baubedingte Beeinträchtigungen sind für die Lebensraumtypen (LRT) nicht zu vermelden. Trenneffekte treten nicht auf. Beeinträchtigungen durch die temporäre Baumaßnahme sind nur in Bezug auf die Qualität des Wasserhaushaltes während der Bauzeit denkbar. Hier besteht ein erhöhtes Risiko von (diffusem) Nähr- und Schadstoffeintrag. Dem kann jedoch durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen (S3), wie den Einsatz umweltschonender Betriebs- und Schmiermittel im Bereich der Baumaßnahme bestmöglich entgegengewirkt werden. Erhebliche Beeinträchtigungen auf Lebensraumtypen können dadurch ausgeschlossen werden.

Beeinträchtigungen durch die anlagebedingte Veränderung der natürlichen Standortbedingungen (Grundwasser) durch lokal und punktuell unter die Druckfläche des Grundwassers eingreifende Gründungen für die Behelfsbrücken (St 2348 und Geh- und Radweg, Bau-km 0+600) können schon aufgrund der räumlichen Ausdehnung dieser Bauwerke ausgeschlossen werden. Sie werden keinen maßgeblichen Einfluss auf das Grundwasserregime des Bulachmooses bzw. des Schluifelder Mooses ausüben. Die temporäre Umlegung des Verkehrs beginnt 300 m vor dem bestehenden Tunnelportal. Aufgrund der gegebenen, morphologischen Verhältnisse ist während der Tunnelsanierungsmaßnahmen hier eine steile Böschung notwendig, welche temporär durch eine rückverankerte Steilwand gesichert wird. Eingriffe ins Grundwasser sind damit aber nicht verbunden.

Es kann somit davon ausgegangen werden, dass die Ausführung der geplanten Baumaßnahmen aufgrund der räumlichen und hydrogeologischen Gegebenheiten keinen maßgeblichen Einfluss auf den Wasserhaushalt des Bulachmooses und des Schluifelder Mooses haben wird.

Die projektspezifische Beeinträchtigung von Lebensräumen nach Anhang I der FFH-RL und von deren Erhaltungszielen kann daher sowohl einzeln als auch in der Zusammenschau als nicht erheblich eingestuft werden.

2.4 Ergebnis

Aus den o. g. Ausführungen ergibt sich daher nach der FFH-Verträglichkeitsprüfung zusammenfassend, dass sich das Projekt unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen nicht nachhaltig auf das betroffene FFH-Gebiet „DE 7933-301 Schluifelder Moos und Bulachmoos“ als solches auswirkt. Insgesamt ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, des Schutzgebiets, seiner maßgeblichen Bestandteile oder des gesamten Netzes „Natura 2000“ i. S. v. Art. 3 FFH-RL umgesetzt in §§ 33 und 34 BNatSchG. Durch geeignete Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen können Beeinträchtigungen, die zu einer Gefährdung der Lebensraumtypen oder ihres charakteristischen Artenspektrums führen könnten, ausgeschlossen werden. Durch weitere Projektwirkungen, auch kumulativ mit anderen Projekten, werden keine erheblichen Beeinträchtigungen verursacht. Das Bauvorhaben ist daher im Sinne der FFH-RL zulässig. Auf die Ausführungen in den Unterlage 12.5.1 T zur FFH-Verträglichkeit und 12.5.2 zur Hydrogeologischen Beurteilung wird verwiesen.

2.5 Einwände

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat eingewandt, dass die dauerhafte Einbringung einer wasserundurchlässigen Spundwand von ca. 150 m bis ca. 300 m vor dem Westportal des Tunnels Etterschlag in die Grundwasser führende Bodenschicht zu einer dauerhaften Gefährdung der bestehenden Grundwasserfließrichtung führen werde. Dadurch seien langfristige negative Folgen auf das empfindliche FFH-Gebiet und Naturschutzgebiet „Bulachmoos“ nicht auszuschließen. Auch das Landratsamt Starnberg, Untere Naturschutzbehörde, hat gefordert, hydrologische Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes zu vermeiden.

Dem Einwand hat der Vorhabensträger mit der 1. Tektur vom 04.04.2014 dadurch abgeholfen, dass auf das Errichten einer dauerhaften Spundwand verzichtet wurde und ersatzweise eine rückverankerte Steilwand vorgesehen wird. Eine mögliche Fernwirkung von Grundwasserveränderungen auf das FFH-Gebiet und dessen LRT und charakteristischen Arten kann damit ausgeschlossen werden. Das Wasserwirtschaftsamt hat in seiner Stellungnahme vom 13.05.2014 zur 1. Tektur

bestätigt, dass mit der vorliegenden Planung keine relevante Einwirkung mehr auf das Grundwasser erfolgt. Zur Ausführung kommen nur die Spundwände zur Gründung der provisorischen Brückenbauwerke (St 2348, Geh- und Radweg). Die Fluchttreppenhäuser und weitere Bauten zur Tunnelanierung sind nicht Teil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Ferner forderte der Bund Naturschutz in Bayern e. V., dass die Nutzungszeit der Behelfsfahrbahn beschränkt bleiben müsse. Es seien alle Vorkehrungen zu treffen und der Bauablauf so zu steuern, dass die Behelfsfahrbahn nur in den frostfreien Monaten und nicht im Winter 2015/16 benutzt werde. Es bestünde die große Gefahr, dass die Mehrbelastungen durch Streusalz und stärkeren Reifenabrieb während des Winters das FFH-Gebiet und Naturschutzgebiet „Bulachmoos“ und eventuell sogar das Trinkwasservorkommen der Gemeinde Wörthsee weiter schädigen könnten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Eine Beeinträchtigung des Schutzzweckes oder der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Bulachmoos“ bzw. eine Schädigung des Naturschutzgebietes „Bulachmoos“ durch die Straßenentwässerung kann ausgeschlossen werden. Die Behelfsfahrbahn wird direkt nach dem Tunnel wieder auf die bestehende Strecke zurückgeführt. Sofern das von der vorübergehenden Behelfsfahrbahn abfließende Niederschlagswasser nicht bereits auf den Böschungen und Mulden über die belebte Bodenzone versickert (Unterlage 7.2 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 3.1.2 und 3.1.6), fließt dieses den bestehenden Entwässerungseinrichtungen der A 96 zu. Die bestehenden, betroffenen Entwässerungseinrichtungen der A 96 sind hydraulisch in der Lage, das Niederschlagswasser aus der zusätzlichen versiegelten Fläche aufzunehmen. In Bezug auf die qualitative Belastung ergibt sich daher keine Änderung. Das Bauvorhaben ist nicht auf ein bestimmtes Jahr festgelegt. Der Vorhabensträger hat aber im Verfahren angegeben, dass die Behelfsverkehrsführung in Fahrtrichtung München im Zeitraum von Dezember bis März derzeit nicht vorgesehen sei, sofern keine außergewöhnlichen Ereignisse auftreten würden.

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

Die vorgesehene provisorische Verkehrsführung während der Bauzeit für die sicherheitstechnische Nachrüstung des Tunnels Etterschlag der Bundesautobahn A 96 zwischen der Anschlussstelle Inning a. Ammersee und der Anschlussstelle Wörthsee ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Gemessen an diesen Voraussetzungen sind die planfestgestellten Maßnahmen erforderlich, um den derzeitigen Verkehr sicher und reibungslos zu bewältigen (vgl. Unterlage 1 T).

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

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

3.2.1 Planungsziele

Der Tunnel Etterschlag der Bundesautobahn A 96 zwischen der Anschlussstelle Inning a. Ammersee und der Anschlussstelle Wörthsee soll aus Verkehrssicherheitsgründen unter Zugrundelegung der neuesten Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) 2006 bau- und betriebstechnisch nachgerüstet werden. Die Errichtung einer neu anzulegenden provisorischen zweistreifigen Fahrbahn außerhalb des Tunnels soll während der Bauzeit die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser wichtigen Fernstraßenverbindung in Fahrtrichtung München bei bestmöglicher Minimierung der Bauzeit und der Kosten sicherstellen.

3.2.2.2 Derzeitige und zukünftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die A 96 Lindau - München beginnt in Lindau am Bodensee und endet in München mit der Anschlussstelle (AS) München-Sendling. Sie verbindet den Bodenseeraum und das Allgäu mit der Landeshauptstadt München und findet ihre Fortsetzung im Fernstraßennetz der Nachbarstaaten Österreich und Schweiz und ist damit eine wichtige Achse parallel zu den Alpen und auch für den alpenquerenden Verkehr.

Die A 96 ist mit folgenden Autobahnen verknüpft:

- A 99 West Autobahnring München: AD München-Süd-West
- A 7 Flensburg - Füssen: AK Memmingen
- A 14 Grenzübergang Lindau (A 96) - Bludenz (Österreich)

Die Verkehrscharakteristik ist gekennzeichnet durch hohes Verkehrsaufkommen, welches mit der Fertigstellung der A 99 West und der Lückenschlüsse der A 96 zwischen Memmingen und Erkheim bzw. im baden-württembergischen Teil nochmals wesentlich erhöht wurde. Der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt gemäß der Straßenverkehrszählung 2010 im Planungsbereich 51.961 KFZ/24h. Die Folgen sind bereits ohne Baumaßnahme eine geringe Reisegeschwindigkeit zu Spitzenzeiten sowie eine erhöhte Stauanfälligkeit und Unfallwahrscheinlichkeit.

Der Tunnel Etterschlag der bestehenden A 96 wurde 1998 fertig gestellt und hat eine Länge von 495 m. Die beiden Fahrtrichtungen München und Lindau werden in getrennten Tunnelröhren geführt. Im Bestand sind zwei Fahrspuren je Richtung ohne Standstreifen mit einer Gesamtfahrbahnbreite von je 12 m vorhanden. Das Tunnelbauwerk sowie die Technische Tunnelausrüstung des Tunnels Etterschlag wurden gemäß den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), Ausgabe 1994, geplant und 1998 dem Verkehr übergeben.

Für den Betrieb von Tunnelanlagen sind umfangreiche Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen zum Schutz der Benutzer, des Dienstpersonals und der Anlagen erforderlich. Art und Umfang der nach heutigem Stand der Technik für den Betrieb notwendigen betriebs- und sicherheitstechnischen Einrichtungen ergeben sich aus den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln - RABT 2006 -. Auf Grund dieser neuen Vorgaben ist eine Tunnelnachrüstung erforderlich. Im Zuge der Nachrüstung müssen neben neuen Fluchtwegen auch größere Löschwasser- und Abflussleitungen errichtet werden. Der Ausbau kann nicht unter Verkehr durchgeführt werden. Hierzu ist eine Vollsperrung der jeweiligen Tunnelröhre erforderlich. Die Nachrüstung umfasst u. a.:

- Fluchtwege
- Ausstattung (v.a. Notrufsäulen, Feuerwehydranten, Beleuchtung, BOS- Funk, Lautsprecher)
- Löschwasserversorgung (Wasserbevorratung, Druckerhöhungsanlage)
- Entwässerung, Betonsanierung.

Während der Nachrüstung wird eine Tunnelröhre gesperrt, so dass nur eine Richtungsfahrbahn in der anderen Tunnelröhre zur Verfügung steht. Während der Verkehr Richtung Lindau in der freien Tunnelröhre verbleibt (Umlegung nach Fertigstellung einer Tunnelhälfte), wird der Verkehr in Fahrtrichtung München parallel zum Tunnel vorübergehend auf eine neu anzulegende zweispurige Behelfsfahrbahn ausgeleitet. Die beiden Fahrstreifen für die Fahrtrichtung Lindau werden während der Bauzeit im Tunnel geführt (abwechselnd in der Röhre Nord bzw. Röhre Süd).

Dadurch können alle vier Fahrstreifen und damit die Leistungsfähigkeit der A 96 trotz der Baumaßnahme im Wesentlichen aufrechterhalten werden.

Da die gesamten für die Errichtung der provisorischen Richtungsfahrbahn erforderlichen technischen Anlagen nach Beendigung der Tunnelnachrüstung zurückgebaut werden, handelt es sich um einen Eingriff mit zeitlich befristeten Projektwirkungen.

Wie im Folgenden dargestellt, sind die entgegenstehenden Belange auch nicht so gewichtig, dass sie einen Verzicht auf die Errichtung der Behelfsfahrbahn außerhalb des Tunnels Etterschlag erfordern würden.

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. Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu (LEP 2006, BV, 1.4.1 - Grundsatz). Die Bundesfernstraßen sollen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden (LEP 2006, BV, 1.4.2 - Ziel). Im Entwurf für den neuen LEP 2013 (Stand: 20.06.2013) ist unter 4.1.1 als Ziel festgehalten, dass die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist. Die bau- und betriebstechnische Nachrüstung des Tunnels Etterschlag unter bestmöglicher Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 96 während der Bauzeit stellt einen Beitrag zum bedarfsgerechten Ausbau der Autobahn dar und entspricht deshalb dem genannten Ziel der Landesplanung sowohl nach der bisherigen als auch nach der künftigen Fassung des LEP.

3.3.2 Planungsvarianten

Aus § 17 Satz 2 FStrG ergibt sich die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.1.2002, Az. 4 A 15/01, juris, Rd. Nr. 73; BVerwG 24.4.2009, 9 B 10/09, juris, Rd. Nr. 5).

Im Rahmen der Abwägung ist dabei zu berücksichtigen, dass die Planfeststellungsbehörde eine Alternativlösung nur dann zu wählen hat, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (BVerwG, Urt. v. 28.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris m. w. N.). Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92).

Die Nullvariante unter Verzicht auf zwei (2+0) oder einen Fahrstreifen (2+1) konnte zu Recht schon im Vorfeld ausgeschieden werden, denn mit ihr lässt sich das Planungsziel zur bestmöglichen Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der A 96 während der Bauzeit am Tunnel Ettersschlag nicht erreichen. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden müsste. Insbesondere während der Tageszeit (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) müssen vier Spuren für den Verkehr zur Verfügung stehen. Auf die Ausführungen unter C.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Sperrung einer Tunnelröhre und eine Verkehrsführung im Gegenverkehr in der anderen Röhre (2+0) sind aus Gründen der Verkehrssicherheit, aber auch aus volkswirtschaftlicher Sicht, abzulehnen. Eine Abwicklung des gesamten Verkehrs auf nur einer Fahrbahn mit einer Spur pro Richtung ist nach dem Ergebnis einer Verkehrssimulation aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht möglich. Dies würde täglich zu kilometerlangen Stauungen mit stundenlangen und unzumutbaren Wartezeiten führen. Der geschätzte volkswirtschaftliche Schaden betrüge gemäß einer Staukostenberechnung des Vorhabensträgers mehr als 56 Mio. € für den Zeitraum der Verkehrsführung (ca. sieben Monate). Es würden aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens bei einer Reduzierung der Fahrstreifen auch deutliche Ausweichverkehre durch die angrenzenden Ortschaften, insbesondere mit Folgen für die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, entstehen. Weiterhin wäre mit Schäden im nachgeordneten Netz zu rechnen, da die Straßen für eine solche Verkehrsbelastung nicht ausgelegt sind.

Der Verzicht auf nur einen Fahrstreifen („2+1“) würde die Leistungsfähigkeit der A 96 ebenfalls drastisch reduzieren. Auch bei dieser Verkehrsführung wären aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens deutliche Ausweichverkehre durch die Ortschaften, insbesondere mit Folgen für die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und Schäden im nachgeordneten Netz, zu erwarten. Es wäre gemäß einer Staukostenberechnung des Vorhabensträgers mit einem volkswirtschaftlichen Schaden von immer noch über 45 Mio. € für den Zeitraum der Verkehrsführung (zweimal ca. sieben Monate) zu rechnen. Zusätzlich würde sich diese Verkehrsführung massiv auf den Bauablauf auswirken, und die Bauzeit von den geplanten sieben Monaten um ein Jahr verlängern. Die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse müssten damit über einen deutlich längeren Zeitraum hingenommen werden.

3.3.2.1 Planungsvarianten

Auf Grund der vorliegenden Erkenntnisse wurden im weiteren Verlauf nun Varianten für die Verkehrsführung während der Baumaßnahme untersucht, die alle eine Aufrechterhaltung von vier Spuren für den Verkehr ermöglichen. Da eine 4+0 Verkehrsführung in einer Tunnelröhre aufgrund des fehlenden Standstreifens im Tunnel nicht möglich ist, verblieben demnach noch grundsätzlich folgende Varianten:

Variante 1: „3+1“

Die Variante 1 verwendet wie die bei der Verkehrsführung „2+1“ beide Tunnelröhren, jedoch könnten hier alle vier vorhandenen Fahrstreifen aufrechterhalten werden, wodurch keine nennenswerten Stauaufkommen zu erwarten sind.

Variante 2: „2+2 mit Verkehrsführung außerhalb des Tunnels“ (Planfeststellungsvariante)

Die Variante 2 sieht ebenfalls den Erhalt aller vier Fahrstreifen vor. Die beiden Fahrstreifen für die Fahrtrichtung Lindau werden während der Bauzeit im Tunnel geführt (abwechselnd in der Röhre Nord bzw. Röhre Süd). Die beiden Fahrstreifen in Richtung München sollen in dieser Zeit auf einer neu anzulegenden provisorischen Fahrbahn der A 96 außerhalb des Tunnels verlaufen.

Variante 3: Nachtbaustellen

Bei Variante 3 der Verkehrsführung würden die Tunnelröhren während der Bauzeit nur über Nacht für den Verkehr gesperrt.

3.3.2.2 Bewertung der Planungsvarianten

Die Verkehrsführung „3+1“ (Variante 1) lässt sich allerdings aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite in der Tunnelröhre nicht realisieren. Ein Abweichen von der „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstätten (RSA)“ zu Ungunsten der Fahrstreifenbrei-

ten bei gleichzeitigem Verzicht auf eine bauliche Trennung des Richtungsverkehrs kann aus Gründen der Verkehrssicherheit, insbesondere in einem Tunnel, nicht akzeptiert werden. Diese Verkehrsführung hat zusätzlich eine Verlängerung der Bauzeit um mindestens ein Jahr zur Folge.

Die Ausführung der Tunnelnachrüstung in Nachtbaustellen (Variante 3) ist bautechnisch nicht umsetzbar, da z. B. die Fahrbahn im Tunnel quer zur Fahrtrichtung an mehreren Stellen aufgebrochen werden muss, um neue Entwässerungsleitungen in die Bodenplatte des Tunnels einzubauen und auch weitere aufwendige Arbeiten im Tunnel durchzuführen sind (z. B. Betonsanierungen und Beschichtungsarbeiten). Solche Arbeiten können nicht in den kurzen Nachtschichten durchgeführt werden, so dass der Verkehr auch tagsüber die Tunnelröhre nicht befahren könnte.

Daher ist die Entscheidung des Vorhabensträgers, die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der A 96 mittels einer zweistreifigen Behelfsfahrbahn außerhalb des Tunnels (Variante 2) während der Bauzeit am nachzurüstenden Tunnel Etterschlag zu gewährleisten, nachvollziehbar und sachgerecht. Diese Art der Verkehrsführung sichert die maximale Verkehrssicherheit bei einer Minimierung der Bauzeit und der zu erwartenden Kosten. Durch die vier aufrechterhaltenen Fahrstreifen wird die Leistungsfähigkeit der A 96 kaum eingeschränkt und das nachgeordnete Straßennetz weitestgehend entlastet bleiben.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Kreuzungen, nachgeordnetes Wegenetz)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS“, da es sich um eine zweistreifige Richtungsfahrbahn als Behelfsfahrbahn handelt. 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:

Die vorhandene Linienführung für die Behelfsfahrbahn entspricht sowohl in der Lage als auch in ihrer Höhe den Erfordernissen moderner Trassierung. Da die Verschwenkungsbereiche am Bauanfang und am Bauende Zwangspunkte darstellen und der Tunnel selbst aus statischen Gründen nicht befahren werden kann, ist eine Verschiebung nur eingeschränkt möglich. Im Ortsbereich Etterschlag reicht die Wohnbebauung im Norden bis auf ca. 70 m und im Süden auf ca. 90 m an den Fahrbahnrand der

A 96 heran. Der Bereich des Tunnels stellt somit den einzigen Korridor dar. Würde hier ein abgerückter Bau in die eine oder andere Richtung erfolgen, würde der Abstand zur Wohnbebauung einseitig weiter verringert werden. Die provisorische Fahrbahn beginnt somit direkt neben dem Trogbauwerk und wird nach dem Tunnel wieder zurück auf die bestehende Strecke geführt. Anderweitige Linienführungen kommen daher wegen der bestehenden Bebauungssituation und aus umweltfachlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht ernsthaft in Betracht. Die erforderlichen Grundstücksflächen sind zu Teilen auch bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung.

Bei der Autobahn A 96 handelt es sich um eine Bundesfernstraße der Straßenkategorie AS I gem. den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Gemäß den RAA (2008) ergibt sich die Entwurfsklasse EKA 1 mit einer Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. In diesem speziellen Fall wird die provisorische Fahrbahn am Bauanfang um 15,5 m und am Bauende um 18 m verschwenkt. Bei einer Verziehungslänge von ca. 150 m entspricht dies in etwa einer Entwurfsgeschwindigkeit von 60 km/h.

Zwangspunkte in der Höhenlage der Trassierung bilden die Querung der St 2348 und der durch die Grundwasserabsenkung vorgegebene max. Grundwasserstand von 577 m ü. NN. Eine noch weitere Absenkung der Trasse ist aus statischen Gründen nicht möglich. Das Tunnelbauwerk wirkt als Rahmentragwerk und darf daher seitlich nicht weiter abgegraben werden.

Die Wahl des Querschnitts hängt von der Verkehrsbedeutung und der Verkehrsbelastung ab. Entsprechend ihrer Verkehrsfunktion ist die A 96 gem. RAA 2008 in die Kategoriengruppe AS I „Großräumige Straßenverbindung“ einzustufen. Für die Bemessung des Querschnittes wurde der IST-Verkehr zu Grunde gelegt. Die Verkehrsstärke beträgt 51.961 Kfz/24h (DTV) mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 7 %. Für den Bau der Baustellenverkehrsführung wird ein Querschnitt mit einer Breite der Richtungsfahrbahn von 7,5 m mit 1,5 m breiten Banketten auf der Nordseite und 1,5 m bzw. 1 m (neben Entwässerungsmulden) breiten Banketten auf der Südseite gewählt. Auf die Unterlage 6 wird verwiesen.

Neue Kreuzungen oder größere Verlegungen vorhandener Kreuzungen sind während der Baumaßnahme nicht geplant. Die vorhandenen Kreuzungen von Straßen und Wegen können aber durch die Verlegung der Fahrbahn der A 96 nicht aufrecht erhalten werden. Es sind daher vorübergehende Änderungen im vorhandenen Straßennetz notwendig. Insbesondere kann aufgrund der provisorischen Verkehrsführung der A 96 über den Tunnel die vorhandene Verkehrsverbindung der St 2348 nicht höhengleich erhalten bleiben. Die St 2348 wird in dieser Zeit höhenfrei mit einer Behelfsbrücke über die provisorische Fahrbahn der A 96 geführt. Für die sonstigen temporären

ren Änderungen im Wegenetz wird auf die Unterlagen 1 T (Ziff. 4.3 und 4.6) und 7.2 T verwiesen.

Das Staatliche Bauamt Weilheim verlangte im Verfahren, dass die Übergänge zwischen Rampe und Behelfsbrücke des Provisoriums der St 2348 auszurunden seien, um Schäden an Fahrzeugen zu verhindern. Da aber die zulässige Geschwindigkeit ohnehin in diesem Bereich mittels verkehrsrechtlicher Anordnung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens auf 30 km/h begrenzt wird, sind die beidseits der Behelfsbrücke geplanten Knicke vertretbar. Im Zuge der Ausführungsplanung wird der Knick nördlich der Behelfsbrücke auf 3 % reduziert. Auf die Nebenbestimmung A.3.7.1 in diesem Beschluss wird verwiesen

Das Staatliche Bauamt Weilheim schlug für die geplante Behelfsbrücke der St 2348 (BW 3, Unterlage 7.2 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.2) eine Fahrbahnbreite zwischen den Borden von 6,50 m vor. Eine Breite von $\geq 6,50$ m zwischen den Borden bzw. der Tragkonstruktion wird vom Vorhabensträger so auch vorgesehen.

Auf eine Absturzsicherung kann bei der vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gemäß RPS 2009 verzichtet werden.

Die für die Behelfsbrücke des Geh- und Radweges der St 2348 (BW2, Unterlage 7.2 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.1) vorgesehene Breite von mindestens $B = 2,50$ m wird zur Durchführung des Winterdienstes mit einem entsprechenden Fahrzeug als ausreichend angesehen.

Der bestehende öffentliche Geh- und Radweg Joachim-Königbauer-Weg wird durch eine Umleitung über den bestehenden Geh- und Radweg (Unterlage 7.2 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.2 und 1.1.6) entlang der St 2348 für die Zeit der Baumaßnahme ersetzt. Dieser wird für die Bauzeit mit einem Provisorium über die Behelfsfahrbahn der Autobahn geführt. Da das Provisorium die bestehende in der Straßenbaulast der Gemeinde Wörthsee stehende Radwegeverbindung ersetze, forderte das Staatliche Bauamt Weilheim, dass die Unterhaltungspflicht auf die Gemeinde Wörthsee übertragen werde.

Der Vorhabensträger hat das Regelungsverzeichnis in der Unterlage 7.2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.2 auf diesen Einwand hin geändert. Der bestehende öffentliche Geh- und Radweg Joachim-Königbauer-Weg wird durch eine Umleitung über die Inninger Straße (hier ist ein Teilstück nicht vorhanden; deshalb Neubau eines Gehweges, Unterlage 7.2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.5) ersetzt. Ab dem Kreisverkehr kann der bestehende Geh- und Radweg entlang der St 2348 genutzt werden. Die Straßenbaulast obliegt für den im Zuge der Planfeststellung zu verlegenden Geh- und Radweg südlich des Kreisverkehrs in Eттerschlag entlang der St 2348 nach der Vereinbarung vom

08.10./14.10./21.10.1999 zwischen der Gemeinde Wörthsee, dem Straßenbauamt München (heute Staatliches Bauamt Weilheim) und der Autobahndirektion Südbayern bei der Gemeinde Wörthsee (vgl. § 14 Nr. 4 der Vereinbarung). Entlang des Sportplatzes hat die Gemeinde Wörthsee die Weiterführung des Geh- und Radweges selbst veranlasst (aufgekiest) und per Vereinbarung mit der Eigentümerin der Fl. Nr. 137/1, Gemarkung Etterschlag) geregelt. Insofern obliegt der Gemeinde Wörthsee dort ebenfalls die Straßenbaulast.

Das Landratsamt Starnberg erhob gegen das geplante Verkehrswegekonzept während der Bauzeit keine grundsätzlichen Bedenken. Allerdings kritisierte es die geplante umwegige alternative Verkehrsführung für den südlich der A 96 angelegten Geh- und Radweg zwischen der Unterführung Joachim-Königsbauer-Weg und der St 2348, welcher durch die Behelfsfahrspuren unterbrochen werde. Stattdessen wurde als kürzere Lösung eine Verlängerung des Finkenweges zur St 2348 vorgeschlagen. Dies würde die Beeinträchtigungen für Radfahrer insgesamt abmildern. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Eine Verlängerung des Finkenweges zur St 2348 ist ohne einen Eingriff in private Grundstücke nicht möglich. Der zeitlich begrenzte und kurze Umweg für den Radverkehr über den Joachim-Königsbauer-Weg und die Lerchenstraße zur St 2348 rechtfertigt aus unserer Sicht nicht den Aufwand und die Inanspruchnahme privater Grundstücke.

Die Gemeinde Wörthsee regte an, dass die Bushaltestelle östlich des Kreisverkehrs auf der St 2348 in Richtung München zu verlegen sei, da sie während der Baumaßnahme von Süden her nicht angebunden sei. Die Bushaltestelle kann nach Abstimmung des Vorhabensträgers mit der Gemeinde Wörthsee und dem Landratsamt Starnberg für die Bauzeit entfallen. Der Vorhabensträger wird für eine Beleuchtung für die Zeit der provisorischen Verkehrsführung sorgen (vgl. C.3.4.2.2 des Beschlusses)

3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

Das planfestgestellte Bauvorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes nach § 41 Abs. 1 BImSchG sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Das Bauvorhaben führt zu keinen schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche. Auch aus der Sicht der Luftreinhaltung bestehen gegen die Planung keine Bedenken.

Bei dem Bauvorhaben wurde darauf geachtet, dass beim Ausbau keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Durch eine Änderung der Gestaltung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 Satz 1 BImSchG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. In der Rechtsprechung ist der Trennungsgrundsatz als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt, das allerdings in der Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwG vom 16.3.2006, NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13, vom 9.2.2005, NVwZ 2005, 813/816, BayVGH Urteil vom 30.10.2007, Az. 8 A 06.40026, juris, Rd. Nr. 88).

Wie bereits ausführlich unter C.3.3.3 dieses Beschlusses dargestellt, entspricht die Trassierung der Behelfsfahrbahn in Bezug auf den Lärmschutz des Ortsteils Ettersschlag der Gemeinde Wörthsee dem Optimierungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG. Die A 96 führt durch Ettersschlag unmittelbar an Wohnbebauung vorbei. Die Bebauung befindet sich sowohl auf der nördlichen als auch auf der südlichen Seite der Autobahn. Ein Abrücken der Trasse von der Bebauung ist deshalb nicht

möglich. Im Bereich Etterschlag reicht die Wohnbebauung im Norden bis auf ca. 70 m und im Süden auf ca. 90 m an den Fahrbahnrand heran. Würde hier ein abgerückter Bau in die eine oder andere Richtung erfolgen, würde dieser Abstand einseitig weiter verringert werden. Daher wurde die Trasse soweit möglich am Bestand orientiert.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

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

In § 3 der 16. BImSchV 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, bzw. den zu ändernden Nebenbetrieb. 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).

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht

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

3.3.4.1.3 Lärmberechnung

Der Berechnung der Lärmpegel durch das Büro Möhler + Partner Ingenieur AG wurden die Verkehrszahlen der Verkehrszählung 2010 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 51.968 Kfz/24h (d. h. pro Richtungsfahrbahn 25.984 Kfz/24h) mit einem Schwerverkehrsanteil von 6,9 % am Tag und 12,7 % in der Nacht zugrunde gelegt. Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgte nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum. Der lärmindernde Belag wurde jeweils mit -2 dB(A) berücksichtigt. Die detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung sind in Unterlage 11.1 dargelegt. Die Lage der untersuchten Gebäude, sowie die geplanten Maßnahmen sind dem Lageplan zum Schallschutz (Unterlage 11.2) zu entnehmen.

3.3.4.1.4 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen der Behelfsfahrbahn ist - im Gegensatz zu den Verhältnissen bei einem auf Dauer angelegten Straßenbau - nicht auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG erstreckt sich grundsätzlich nicht auf bauliche Provisorien, die - wie hier die Behelfsfahrbahn außerhalb des Tunnels Etter Schlag - dazu dienen, den Verkehrsfluss auf der A 96 vorübergehend bis zum absehbaren Abschluss der Sanierungsmaßnahmen zu sichern. Die Pflicht zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bezieht sich nach Wortlaut und Systematik des § 41 Abs. 1 BImSchG nur auf das eigentliche, von der Planrechtfertigung gedeckte Straßenbauvorhaben, nicht außerdem auch auf vorübergehende straßenbauliche Maßnahmen, deren Zweck allein darin besteht, die Baumaßnahmen selbst zu ermöglichen.

Auch nach Sinn und Zweck der Vorschrift gewährt § 41 BImSchG keinen temporären Lärmschutz. Danach sind Lärmeinwirkungen durch kontinuierlich stattfindenden Straßenverkehr, die nach einer Lärmprognose über die durch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV markierte Schwelle hinausgehen, durch Maßnahmen des - vorrangig aktiven, nachrangig passiven - Schallschutzes zu vermeiden. Solche technischen Maßnahmen zur Verringerung der Lärmeinwirkungen regelmäßigen Straßenverkehrs sind typischerweise auf Dauer angelegt (vgl. zum passiven Schallschutz die Regelungen der 24. BImSchV). Sie würden daher "überschießende" Schutzwirkung entfalten, wenn sie wegen der von vorneherein zeitlich beschränkten Lärmeinwirkungen baulicher Provisorien durchgeführt werden müssten.

Dies gilt erst recht dann, wenn sie mit einer umfangreichen Lärmsanierung verbunden wären. Es kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass die im Zuge straßenbaulicher Provisorien erforderlichen Maßnahmen in der Regel geeignet sind, den nach § 41 BImSchG gebotenen Lärmschutz auch gegenüber den dauerhaften Lärmeinwirkungen durch das Vorhaben selbst sicherzustellen, sodass keine Mehraufwendungen entstehen.

Infolge der mit diesem Beschluss planfestgestellten Maßnahme rückt der auf die Behelfsfahrbahn umgeleitete Autobahnverkehr für die Dauer von etwa sieben Monaten näher an die südliche Wohnbebauung der Gemeinde Wörthsee heran. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Belästigungen bei der Herstellung zu entscheiden. Die Bewertung der damit verbundenen Lärmbelastung und die Entscheidung über deren Bewältigung müssen also im Rahmen der Planfeststellung erfolgen. Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit usw. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit die Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen nähere Regelungen hinsichtlich der Zumutbarkeit von Auswirkungen, ist die Zumutbarkeitsgrenze im konkreten Fall nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

Somit ist bezogen auf provisorische Baumaßnahmen der gegenständlichen Art lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011,

Az. 9 A 8.10, UA Rd. Nr. 60). Die Grenze, bei der eine solche gesundheitsgefährdende Lärmbelastung als erreicht anzusehen ist, liegt nach der Rechtsprechung für ein Wohngebiet bei Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, UA RdNr. 56 ff., insbesondere Rd. Nrn. 59 und 61). Auch wenn § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV nicht anwendbar ist, so ist es doch angemessen, als Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel die in § 3 der 16. BImSchV als dafür verbindlich vorgeschriebenen "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" heranzuziehen.

Es wurde daher zunächst in einer schalltechnischen Untersuchung überprüft, ob eine wesentliche Beeinträchtigung (> 70/60 dB(A) tags/nachts) im Ortsteil Etterschlag vorliegt. Derzeit liegen die Lärmpegel im Bestand bei den betroffenen Anwesen bei maximal 60 dB(A) am Tag (IO025) und maximal 54 dB(A) in der Nacht (IO027). Für den Zeitraum der provisorischen Verkehrsführung kommt es zu einer spürbaren Erhöhung der Lärmsituation im Ortsteil Etterschlag. Es entstehen an der angrenzenden Wohnbebauung in Abhängigkeit vom Abstand zur Behelfsfahrbahn Pegelerhöhungen von maximal 9,3 dB(A) am Tag und maximal 10 dB(A) in der Nacht. Im Schnitt sind die Pegelerhöhungen aber deutlich niedriger. Auf die Unterlagen 11.1 und 11.2 wird verwiesen.

Der Vorhabensträger hat daher für die betroffenen Anwesen verschiedene aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Dauer der Baustellenverkehrsführung überprüft. Im Ortsteil Etterschlag sind sowohl Gebäude nördlich als auch südlich der A 96 betroffen. Ein Abrücken der Trasse von der Bebauung ist deshalb nicht weiter möglich. Auf die Ausführungen unter C.3.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Tunnel auf der Nordseite darf aus statischen Gründen nicht mit einem Lärmschutzwall überschüttet werden. Der Tunnel liegt jedoch höher als die Gradienten der Behelfsfahrbahn und wirkt somit auch nach Norden als zusätzliche Abschirmkante bei der Schallausbreitung. Folgende lärmindernde Maßnahmen werden somit vom Vorhabensträger in den Planungen berücksichtigt:

- Lärmtechnische Optimierung der Behelfsfahrbahn im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten.
- Einbau eines lärmindernden Belages (Dünnschichtbelag im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V)) im gesamten Bereich der Behelfsfahrbahn.
- Aufstellung von Betongleitwänden mit 1,15 m Höhe beidseitig entlang der gesamten Behelfsfahrbahn.
- Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h während der Bauzeit außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

- Verwendung von Überschussmassen zur Schüttung eines Lärmschutzwalls mit einer Höhe von 2,0 m über Fahrbahnoberkante (FOK) auf der Südseite von Etterschlag.

Der Vorhabensträger stellt mit der vorliegenden Planung sicher, dass es zu keinen unzumutbaren Lärmauswirkungen bei den betroffenen Wohnbereichen während der Bauphase kommt. Bei keinem der betroffenen Anwesen werden Lärmpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht. Wir halten die für die Dauer der Baustellenverkehrsführung verursachten Lärmauswirkungen daher für so weit wie möglich minimiert.

Die Gemeinde Wörthsee forderte im Anhörungsverfahren, dass der Lärmschutz noch weiter optimiert werden müsste z. B durch eine weitere Erhöhung des geplanten Lärmschutzwalles. Ein noch umfassenderer Lärmschutz (z. B. durch Erhöhung des Walls) wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger stellt mit der vorliegenden Planung sicher, dass es zu keinen unzumutbaren Lärmauswirkungen bei den betroffenen Wohnbereichen während der Bauphase kommt. Eine Erhöhung des Walls würde zudem eine weitere Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen bedeuten, was angesichts der beschriebenen Sach- und Rechtslage unverhältnismäßig wäre.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung infolge der Errichtung einer Behelfsfahrbahn während der Bauzeit am Tunnel Etterschlag durch Luftschadstoffe ist nicht zu befürchten. Durch die Behelfsfahrbahn außerhalb des Tunnels wird die Verkehrsbelastung auf der Autobahn A 96 nicht ansteigen. Aufgrund des Abstands der nächstgelegenen Immissionsorte zum Fahrbahnrand der provisorischen Fahrbahn sind keine Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BIm SchV zu erwarten.

3.3.4.3 Bodenschutz

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

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um eine vorübergehende Maßnahme. Die gesamten für die Errichtung der provisorischen Richtungsfahrbahn erforderlichen technischen Anlagen werden nach Beendigung der Tunnelnachrüstung zurückgebaut. Die Flächeninanspruchnahme und Neuversiegelung ist zeitlich befristet.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.1 T und 12.2 T 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 in der Unterlage 12.1 T beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange

wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Bauvorhaben nicht entgegen.

3.3.5.2.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einflussbereich des Straßenbauvorhabens liegt das FFH-Gebiet Nr. DE 7933-301 „Schluifelder Moos und Bulachmoos“. Die unter C.2 dieses Beschlusses durchgeführte FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG auf der Grundlage der Unterlage 12.5.1 T und den Stellungnahmen der Fachbehörden hat ergeben, dass eine erhebliche Beeinträchtigung dieses Gebietes durch das Vorhaben nicht zu befürchten ist. Eine Entscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Sowohl das Naturschutzgebiet „Schluifelder Moos“ als auch das Landschaftsschutzgebiet „Westlicher Teil des Landkreises Starnberg“ liegen außerhalb des Eingriffsbereichs (ca. 100 m südlich der A 96 ab Bauende bzw. im Bereich der A 96 ab Bau-km 1+050). Nach § 30 BNatSchG geschützte Feuchtbiotope (Feuchtgebüsch, feuchte und nasse Hochstaudenflur und Landröhricht) liegen ebenso nur im Randbereich des „Schluifelder Mooses“ im Untersuchungsgebiet vor und liegen damit außerhalb des direkten Eingriffsbereichs. Das in diesem Bereich amtlich kartierte Biotop (7933-0022-001, Feuchte Senke am „Schluifelder Moos“) ist somit nicht direkt durch Flächeninanspruchnahme betroffen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1 T und 12.2 T) angegebenen Hecken, lebenden Zäune, Feldgehölze und -gebüsch und sonstigen geschützten Landschaftsbestandteilen lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Kompensierbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG eine Ausnahme zu (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, § 30 Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Das Landratsamt Starnberg, Untere Naturschutzbehörde, hat den Ausnahmen zugestimmt. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

3.3.5.2.2 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen dem geplanten Bauvorhaben nicht entgegen.

3.3.5.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu

töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

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

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

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

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a) FFH-Richtlinie aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, so weit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Die Verletzung oder Tötung von Tieren und die Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen, die mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind, werden unter Berücksichtigung der neuen Rechtsprechung aus dem Urteil des BVerwG vom 14.07.2011, Az. 9A 12/10 („Ortsumgehung Freiberg“) individuenbezogen beim Tötungsverbot behandelt. So weit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV Buchst. b gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Kommt es unter Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

3.3.5.2.2.2 Prüfmethodik

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

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013 Az.: IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten und dort im Anhang angefügten „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ (Oberste Baubehörde am Bayer. StMI 2013).

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

In einem ersten Schritt wurden alle Arten, die nicht nachgewiesen werden konnten und deren Nachweis nicht zu erwarten ist, von einer weiteren Prüfung ausgeschieden. Für jede nachgewiesene streng geschützte Art, Art des Anhangs IV der FFH-RL und Vogelart wurden die möglichen Projektwirkungen und die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG geprüft.

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

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

3.3.5.2.2.3 Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung

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

- Minimierung des Arbeitsraumes und Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen (S1).
- Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch Rodung und Baufeldräumung außerhalb sensibler Zeiten (S2).

3.3.5.2.2.4 Verstoß gegen Verbote

Bei den nach Europarecht geschützten und relevanten Tier- (Abendsegler, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Graues Langohr, großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Nordfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus, Zauneidechse) und Vogelarten (Feldlerche, Feldsperling, Goldammer, Haussperling, Graureiher, Mauersegler, Mäusebussard, Turmfalke, Waldohreule) kann nach den Ergebnissen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG unter Berücksichtigung der in der Unterlage 12.4 genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Für unmittelbar im Nahbereich der Autobahn nachweislich oder potenziell siedelnde Tiere, bei welchen direkte Eingriffe in deren Lebensräume erfolgen, können Individuenverluste unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden. Wesentlich ist hierbei die zeitliche Terminierung der Rodungszeiten und Erdarbeiten (Vermeidungsmaßnahme S2).

Bei direkten Eingriffen in (potenzielle) Lebensstätten besteht für prüfrelevante Arten die Möglichkeit angrenzende Bestände vergleichbarer Qualität zu besiedeln. Die betroffenen Gehölzbestände werden nach Beendigung der Tunnelnachrüstung wiederhergestellt, sodass diese als Lebensraum für die Art mittelfristig wieder nutzbar sind. Die ökologische Funktionalität (potenziell) betroffener Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang bleibt damit gewahrt.

Die vorhabensbedingten bau- und betriebsbedingten Störwirkungen sind zeitlich begrenzt und finden in einem durch die A 96 naturschutzfachlich erheblich vorbelasteten Raum statt. Für die Zeit, in der vorhabensbedingt Räume für eine Besiedlung oder den Nahrungserwerb temporär nicht mehr nutzbar sind, können betroffene Arten auf angrenzende Bestände ausweichen. Störungen, die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen auswirken könnten, sind nicht festzustellen.

Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da durch die bestehende A 96 für kollisionsgefährdete Arten bereits ein hohes Risiko vorhanden und die zusätzliche Kollisionsgefährdung durch die Tunnelumfahrung als gering zu werten ist. Im Bereich der Tunneldecke ist aufgrund des Fehlens von Leitlinien zur Einbindung in die umgebende Landschaft nicht mit

häufigen Querungen zur rechnen. Die Umfahrung besteht nicht dauerhaft und verläuft, bezogen auf die Länge der Autobahn, auf relativ kurzer Strecke. Zusätzlich sind die Fahrgeschwindigkeiten im Bereich der Umfahrung auf 60 km/h begrenzt, sodass ein aktives Ausweichen von Fledermausarten und wendigen Kleinvogelarten vor Kraftfahrzeugen möglich ist. Lockwirkungen in den Trassenbereich sind nicht zu vermehren.

Insgesamt werden weder für Arten gem. Anhang IV FFH-RL noch für europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 VS-RL Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG einschlägig. Die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen nicht erforderlich. Auf die Ausführungen in Unterlage 12.4 wird verwiesen.

3.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die

Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

3.3.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeitsrechtsprechung 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 Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1 T und 12.3 T) Bezug genommen:

Zur Minimierung der durch den Baubetrieb bedingten Beeinträchtigungen werden folgende Maßnahmen (S 1 bis S 3) durchgeführt:

- S1: Minimierung des Arbeitsraumes und Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen
- S2: Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch Rodung und Baufeldräumung außerhalb sensibler Zeiten
- S3: Schutz des Grundwassers vor Stoffeinträgen
- Sonstige Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen

Diese sind ausführlich in der Unterlage 12.3 T dargestellt, auf welche wir verweisen.

3.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Bei der Baumaßnahme erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Wie in den Unterlagen 12.1 T (Ziff. 4.3, Tabelle 5, S. 23 f.) und 12.2 T dargestellt ist, verbleiben

insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den naturschutzfachlichen Kompensationsbedarf auswirken:

- KV (gesamter Baubereich): Zeitlich beschränkte Versiegelung durch die Trasse und Nebenanlagen (ca. 1,36 ha) für die Dauer der Tunnelanierung.
- K1 (Bau-km 0+203 bis Bau-km 0+780, Bau-km 0+860 bis Bau-km 1+000): Beeinträchtigung von kurzfristig wiederherstellbaren Gras- und Krautfluren durch Überbauung und Versiegelung (ca. 0,50 ha).
- K2 (Bau-km 0+450 bis Bau-km 0+480, Bau-km 0+530 bis Bau-km 1+080): Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Überbauung (ca. 0,45 ha) und Versiegelung (ca. 0,54 ha).
- K3 (Bau-km 0+220 bis Bau-km 0+530, Bau-km 0+780 bis Bau-km 0+840, Bau-km 0+890 bis Bau-km 0+960, Bau-km 1+015 bis Bau-km 1+080, Bau-km 1+280 bis Bau-km 1+310): Beeinträchtigung von mittel- bis langfristig wiederherstellbaren Gehölzflächen, die nicht den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen, durch Überbauung und Versiegelung (ca. 0,37 ha), durch vorübergehende Inanspruchnahme (0,03 ha) und Verlust von Einzelbäumen (35 Stück).
- K4 (Bau-km 0+990 bis Bau-km 1+353): Beeinträchtigung von Flächen mit kurzer Entwicklungszeit (magere Altgrasbestände) durch Überbauung und Versiegelung (ca. 0,45 ha), Verlust des Biotopwertes infolge Verkleinerung (0,08 ha), mittelbare Beeinträchtigung (0,07 ha) und vorübergehende Inanspruchnahme (0,05 ha).
- K5 (gesamter Baubereich): Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die provisorischen Straßenflächen und Brückenbauwerke.
- K6 (gesamter Baubereich): Baubedingte Störungen von Nahrungshabitaten und Austauschbeziehungen wertgebender Tierarten (Fledermäuse, Reptilien sowie Vogelarten) der Roten Liste, des Anhangs IV der FFH-RL, streng geschützter Tierarten sowie schützenswerter Arten der Vorwarnliste durch Erschütterungen sowie akustische und optische Reize.
- K7 (gesamter Baubereich): Beeinträchtigung des Grundwassers durch bau- und oder betriebsbedingte Schadstoffeinträge.

3.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist 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. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15

Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden.

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.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum.

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen, auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Unterlagen 12.1 T und 12.2 T dargestellt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Das Ausgleichskonzept orientiert sich an den zu erwartenden, nicht vermeidbaren Eingriffen, den fachlichen Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzprogramms und den Abstimmungen mit dem Landratsamt Starnberg, Untere Naturschutzbehörde. Im Sinne der fachlichen Zielsetzungen und der Eingriffe in Naturhaushaltsfunktionen werden im Konzept Flächen vorgesehen, auf denen ein Ausgleich der Flächenverluste möglich ist. Insgesamt ergibt sich ein Kompensationsflächenbedarf von rund 0,57 ha. Folgende Maßnahme in einem Umfang von 1,05 ha (davon 0,96 ha anrechenbar) ist vorgesehen:

Ausgleichsmaßnahme A1 :

Zum Ausgleich ist die Umsetzung von landschaftspflegerischen Maßnahmen auf einer Ackerfläche mit naturschutzfachlich geringer Bedeutung im Umfeld des Tunnels Etterschlag vorgesehen. Auf einer Gesamtfläche von 1,05 ha soll eine naturschutzfachliche Kompensation für drei Bauvorhaben der Autobahndirektion Südbayern erfolgen. Für die Verkehrsführungen für die Tunnelnachrüstungen Etterschlag und Eching sowie für das Bauvorhaben „Erweiterung der PWC-Anlage Martinsberg“ wurde auf dieser Ausgleichsfläche ein naturschutzfachliches Gesamtkonzept entwickelt. Sie liegt zu einem Teil innerhalb der Beeinträchtigungszone der A 96 und kann daher nicht voll angerechnet werden.

Vorgesehen sind hier folgende Maßnahmen:

- Fortführung der alleearartigen Baumbepflanzung entlang des Wirtschaftsweges im Norden der Fläche mittels Pflanzung standortgerechter Einzelbäume.
- Entwicklung eines strukturreichen, naturnah aus Baum-/Strauch- und Krautschicht aufgebauten Gehölzriegels entlang der Nordseite der Fläche (parallel zu Wirtschaftsweg) mit einer Breite von stellenweise mindestens 15 m sowie Entwicklung einer kompakten Baumgruppe im Süden mittels Pflanzung von standortheimischen Einzelbäumen und Sträuchern unter Bevorzugung der Eiche als Hauptbaumart und dorniger und beerentragender Straucharten wie Berberitze, Rose und Schlehe.
- Anlage von Lesesteinhaufen, Wurzelstubben und/oder Findlingen als Versteckmöglichkeiten für Reptilien südlich der linearen Heckenstruktur.
- Entwicklung einer artenreichen Extensivwiese/-weide auf der verbleibenden Restfläche mittels Ansaat mit Drusch- und/ oder Saatgut. Das Drusch-/Saatgut ist aus autochthonen Primärbiotopen des Naturraumes des Projektgebietes, die den Kriterien der amtlichen Bayerischen Biotopkartierung entsprechen, zu gewinnen.

Eine landschaftsästhetische Wiederherstellung des Landschaftsbildes wird durch die geplanten Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G4 (vgl. Unterlagen 12.1 T und 12.3 T) gewährleistet. Der Verlust von strukturellen Elementen wird durch Neupflanzungen von standortheimischen Hochstämmen, von naturnahen Gehölzgruppen, Hecken und Feldgehölzen kompensiert.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen. Die für die landschaftspflegerischen Maßnahmen erforderlichen Fl. Nrn. 155/2, 155/3 und 155/14, jeweils Gemarkung Etterschlag, befinden sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung. Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 14.1 T und 14.2) aufgeführt.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.3.2 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

3.3.6 Gewässerschutz

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

Wasserrechtliche Erlaubnisse sind zur Ausführung des Bauvorhabens nicht erforderlich. Das Planfeststellungsverfahren bezieht sich ausschließlich auf die provisorische Verkehrsführung. Das anfallende Niederschlagswasser der Behelfsfahrbahn vom Bauanfang bis Bau-km 0+440 sowie von Bau-km 0+980 bis Bauende wird dabei über die Bankette und Böschungen sowie Mulden dem bereits vorhandenen Entwässerungssystem der A 96 zugeleitet. Die Behandlung des Niederschlagswassers und die Einleitungsmenge in die Vorflut werden dabei nicht verändert. Es kommt zu keiner zusätzlichen hydraulischen Belastung der Vorfluter. Sofern das von der vorübergehenden Behelfsfahrbahn abfließende Niederschlagswasser nicht bereits auf den Böschungen und Mulden versickert (Unterlage 7.2 T, Regelungsverzeichnis lfd. Nrn. 3.1.2 und 3.1.6) fließt dieses den bestehenden Entwässerungseinrichtungen der Autobahn zu. Die bestehenden Entwässerungseinrichtungen der A 96 sind hydraulisch in der Lage das Niederschlagswasser aus der zusätzlichen versiegelten Fläche aufzunehmen. In Bezug auf die qualitative Belastung ergibt sich keine Änderung. Der vorhandene Verkehr wird lediglich auf einer vorübergehenden Fahrbahn geführt. Eine zusätzliche Belastung zur IST-Situation ergibt sich nicht. Die IST-Verkehrsbelastung bezieht sich dabei auf die Richtungsfahrbahn Lindau, die im Tunnel verbleibt, als auch auf die Richtungsfahrbahn München, die mit der Verkehrsführung aus dem Tunnel heraus gelegt wird. Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen der A 96 bestehen aus Sammelleitungen die in das Tunnelbetriebsgebäude führen. Über ein Regenrückhaltebecken mit Behandlung wird das Niederschlagswasser gedrosselt in die Vorflut geleitet. Das Oberflächenwasser der St 2348 sowie der neu zu bauenden Wege wird über die Bankette breitflächig ins Gelände abgeleitet und versickert. Die Lage der Entwässerungseinrichtungen ist in Unterlage 7.1 T bzw. in 7.2 T dargestellt.

Negative Einwirkungen auf das Grundwasser können ausgeschlossen werden. Auf Grund der eingebauten Längsdrainagen entlang des Tunnels ist der max. Grundwasserstand seit dem Bau des Tunnels bei ca. 577 m ü NN abgesenkt. Eine Änderung wird durch das Bauvorhaben nicht herbeigeführt. Die ursprünglich geplante Spundwand (bei Bau-km 0+300 auf der Südseite des bestehenden Tunneltroges) auf einer Länge von 130 bis 150 m entfällt infolge der 1. Tektur vom 04.04.2014 und wird durch eine rückverankerte Steilwand ersetzt. Mit der nun vorgesehenen Steilwand ist kein Eingriff ins Grundwasser mehr verbunden. Zur Ausführung kommen nur die Spundwände zur Gründung der provisorischen Brückenbauwerke (St 2348, Geh- und Radweg). Beeinträchtigungen im Bereich der Behelfsbrücken durch die Einbindetiefen der geplanten Spundwände werden schon aufgrund der nur lokalen und punktuellen Ausdehnungen dieser Bauwerke keinen maßgeblichen, schädlichen Einfluss auf das Grundwasserregime ausüben (siehe Unterlage 12.5.2). Die Fluchttreppenhäuser und weitere Bauten zur Tunnelanierung sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Bauwasserhaltungsmaßnahmen für die provisorische Verkehrsführung sind ebenfalls nicht erforderlich. Die Entwässerung erfolgt breitflächig über die Böschungsschultern bzw. wird gefasst und dem bestehenden Entwässerungssystem der Autobahn zugeleitet. Bauwasserhaltungsmaßnahmen der Tunnelnachrüstung sind nicht Teil dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.3.7 Landwirtschaft

Das Bauvorhaben beansprucht vorübergehend im Bereich der provisorischen Verkehrsführung in einem geringen Umfang (ca. 0,67 ha) Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft nicht weiter betroffen. Während der Baumaßnahme entstehen vorübergehend in geringem Umfang Umwege und Anschneidungen. Die Wegeverbindungen für den landwirtschaftlichen Verkehr werden aufrechterhalten.

Die Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg auf die Aufnahme von Nebenbestimmungen zur Entschädigung negativer Beeinträchtigungen aufgrund der geplanten Inanspruchnahme landwirtschaftlicher

Flächen (z. B. wegen vorübergehender Überbauung, dem Anlegen von Fahrwegen, Ertragsausfällen, verringerter Auszahlungen von Flächenförderprogrammen usw.) in diesem Beschluss wird zurückgewiesen. Solche Fragen sind einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Dort sind die Art und Höhe einer Entschädigung für eintretende Rechtsverluste und für sonstige, durch die Grundinanspruchnahme eintretende Vermögensnachteile zu regeln. Auf die Ausführungen unter C.3.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Hinweis des Bayerischen Bauernverbandes auf die eventuelle Durchführung von Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen in der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013, um landwirtschaftliche Flächen nicht gänzlich aus der Nutzung zu nehmen, geht fehl. Die Bayerische Kompensationsverordnung ist für Verfahren, die vor dem 01.09.2014 eingeleitet wurden, noch nicht anzuwenden. Bei der geplanten naturschutzfachlichen Kompensationsfläche handelt es sich zudem um eine Fläche, die sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befindet. Sie wurde zu Teilen bereits als Kompensationsfläche für eine vorangegangene Baumaßnahme herangezogen.

3.3.8 Wald

Von dem Bauvorhaben ist Wald nicht betroffen. Aus forstfachlicher Sicht wurden daher keine Einwände erhoben.

3.3.9 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen. Das Bauvorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Laut dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege berührt der geplante Ausbau ein bekanntes Bodendenkmal (D-1-7933-0099, Siedlung der Bronzezeit sowie Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung). In den angrenzenden Flächen sind zudem weitere Befunde und Funde wahrscheinlich.

Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Bauvorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Die für das Bauvorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Auf die Ausführungen unter C.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen unter A.3.6.2 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.6.2 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Die Forderung, den Beginn der Erdbauarbeiten spätestens sieben Monate vor Beginn anzuzeigen, wird zurückgewiesen. Wir halten die in diesem Beschluss unter A.3.6.2 festgesetzte Frist von drei Monaten für ausreichend bemessen, um die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abzustimmen, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

3.3.10 Belange der Verkehrssicherheit

Der Forderung des Landratsamtes Starnberg, Kreisbrandinspektion, hinsichtlich des Brandschutzes wurde in der Nebenbestimmung unter A.3.9 dieses Beschlusses Rechnung getragen. Weitere Forderungen in Bezug auf die Tunnelnachrüstung sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Das vorliegende Planfeststellungsverfahren bezieht sich ausschließlich auf die provisorische Verkehrsführung während der Bauzeit. Der Vorhabensträger hat aber zugesichert, dass Fragen zum Brandschutz nach Abschluss der Sanierungsarbeiten am Tunnel Etterschlag zusammen mit dem Landratsamt Starnberg, Kreisbrandinspektion, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geklärt werden.

3.3.11 Belange der Gemeinde Wörthsee

Der Forderung der Gemeinde Wörthsee auf Abschluss eines Gestattungsvertrages mit dem Vorhabensträger hinsichtlich zukünftiger eventueller Schäden und Nutzungseinschränkungen wegen verbleibender Bodenanker auf der gemeindlichen Wegefläche Fl. Nr. 155/8, Gemarkung Etterschlag, wird seitens des Vorhabensträgers außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens entsprochen.

3.3.12 Träger von Versorgungsleitungen

Im Planfeststellungsbeschluss ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderungen zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger, soweit im Folgenden nichts anderes ausgeführt wird, mit den im Regelungsverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Im Übrigen wird auf die Regelungen in A.3.1 und A.3.10 dieses Beschlusses verwiesen.

3.4 **Private Einwendungen**

3.4.1 Allgemeine Bemerkungen

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Bauvorhaben werden rund 0,81 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Der überwiegende Anteil der Flächen, insbesondere die Flächen auf dem Tunnel und die Flächen für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen sind bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung. Im Bereich der provisorischen Verkehrsführung ist jedoch die vorübergehende Nutzung von Flächen Dritter notwendig. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum können durch schonendere Gestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde bereits oben bei der Darstellung der räumlichen Ausgestaltung des Planungsvorhabens näher eingegangen.

Im Zusammenhang mit dem Grunderwerb stehende Fragen (z. B. vorübergehende Inanspruchnahmen, Ertragsausfälle, Ertragsminderungen, verringerte Auszahlungen von Flächenförderprogrammen) sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Grundinanspruchnahme bzw. eine möglicherweise erforderliche 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 ggf. 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 A.3.4 dieses Beschlusses behandelt.

3.4.1.2.1 Umwege

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen 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). 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.

3.4.1.2.2 Baubedingte Immissionen

Es ist zu berücksichtigen, dass baubedingte Immissionen bei der Erstellung von Straßenbauvorhaben ganz allgemein vorkommen und in der Regel als vorübergehender Nachteil hinzunehmen sind. Die Baudurchführung berührt Siedlungsgebiete mit schutzwürdiger Wohnnutzung in der Gemeinde Wörthsee. Der Vorhabensträger hat eine Bauzeit von ca. drei Jahren (davon sieben Monate Verkehrsführung der provisorischen Richtungsfahrbahn der Autobahn außerhalb des Tunnels) angesetzt. Dies ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht dem Grunde nach hinzunehmen, mag es auch für die betroffenen Anwohner mit Belastungen verbunden sein.

Gemäß §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV sind die verkehrswegebezogenen Vorschriften des BImSchG auf den Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen beschränkt, so dass sich bezüglich einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenverkehr keine Ansprüche aus dem BImSchG zu Gunsten der betroffenen Anwesen ergeben.

Eine wesentliche Änderung in diesem Sinn liegt hier nicht vor, da es schon an einem erheblichen baulichen Eingriff i. S. von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 oder Nr. 2 der 16. BImSchV fehlt. Dies folgt daraus, dass die Baustellenverkehrsführung auf den gewählten Straßen nicht auf Dauer angelegt ist, sondern nur während der Bauarbeiten. Anders wäre es nur, wenn diese vorübergehenden Belastungen ein Ausmaß erreichten, welches auch unter Berücksichtigung der begrenzten Zeitspanne schlechthin unzumutbar wäre. Dafür, dass die Belastungen die Grenze des Unzumutbaren während der Bauzeit überschreiten, sind keine Anhaltspunkte gegeben. Der Vorhabensträger stellt mit der vorliegenden Planung sicher, dass es zu keinen unzumutbaren Lärmauswirkungen bei den betroffenen Wohnbereichen kommt. Wir halten die für die Dauer der Baustellenverkehrsführung verursachten Lärmauswirkungen so weit wie möglich minimiert. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Wir haben zudem unter A.3.3 dieses Beschlusses verschiedene Nebenbestimmungen zum Schutze vor Erschütterungen festgelegt. Der Vorhabensträger hat alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit von Gebäuden nicht zu gefährden und Schäden möglichst von vornherein auszuschließen bzw. minimal zu halten. Der Anspruch auf Erschütterungsschutz beurteilt sich in Ermangelung spezialgesetzlicher Vorschriften nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 BayVwVfG. Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Bei der Beurteilung der Frage, ab wann welche Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind, ist auf die vorhandenen technischen Regelwerke zurückzugreifen.

Die Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen kann mangels rechtlich verbindlicher Grenzwerte im BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften nach der DIN 4150 Teil 2, Stand Juli 1999 – Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Tabellen 1 und 2, und nach der DIN 4150 Teil 3, Stand Februar 1999 - Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf bauliche Anlagen, Tabellen 1 und 3, beurteilt werden. Die dort genannten Werte stellen zwar keine gesetzlichen Grenzwerte dar, doch können sie als konkrete Anhaltspunkte für die Einwirkung auf Personen und bauliche Anlagen dienen. Bei deren Einhaltung kann regelmäßig von der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ausgegangen werden. Der Vorhabensträger rechnet nach eigenen Aussagen nicht mit von drohenden Gebäudeschäden an den betroffenen Anwesen infolge der Bauarbeiten.

Soweit trotz sämtlicher Schutzmaßnahmen Überschreitungen der Anhaltswerte wegen der bestehenden Prognoseunsicherheit beim jetzigen Planungsstand nicht vermieden werden können, haben wir uns nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG eine abschließende Entscheidung gegenüber dem Vorhabensträger über eventuell weitere zu treffende erforderliche Schutzmaßnahmen für die Betroffenen bzw. über dem Grunde nach zu treffende angemessene Entschädigungszahlungen für verbleibende Beeinträchtigungen unter A.3.3.7 vorbehalten.

3.4.1.2.3 Beweissicherung

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg forderte im Anhörungsverfahren, vor Baubeginn den Ist-Zustand bei den landwirtschaftlichen Böden (z. B. Bodenqualität, Ertragsfähigkeit) durch eine Beweissicherung gemeinsam mit den betroffenen Landwirten festzustellen.

Die Forderung wird abgelehnt. Ein Rechtsanspruch auf derartige Beweissicherungsmaßnahmen im Vorfeld eines Straßenbauvorhabens besteht nicht. Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aber auch im Interesse des Vorhabensträgers ist, hat der Vorhabensträger zugesagt, im Einzelfall je nach Bedarf eine Beweissicherung durchführen zu lassen. Dies wird jedoch erst im Rahmen der Bauausführungsplanung im Einzelfall noch vom Vorhabensträger mit den Betroffenen geklärt.

3.4.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden.

Die privaten Einwendungen wurden bereits im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange mitbetrachtet. Auf diese Ausführungen wird vorab verwiesen. Im

Folgenden werden noch die Einwender behandelt, zu denen wir darüber hinaus besondere Ausführungen für erforderlich halten.

3.4.2.1 Einwender Nr. 1001

Der Einwender wendete sich als Bewohner eines in etwa 50 m Entfernung liegenden zweigeschossigen Wohnhauses gegen durch das Bauvorhaben ausgelöste Beeinträchtigungen seiner Lebensqualität während der Bauzeit und forderte weitere wirksame Lärmschutzmaßnahmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Lärmimmissionen wurden überprüft. Eine Betroffenheit des Anwesens ist gemäß den Lärmberechnungen nicht gegeben. Der Vorhabensträger sorgt mit seinen geplanten Lärmschutzmaßnahmen während der Bauphase, dass die Lärmpegel bei maximal 56 dB(A) am Tag und bei 50 dB(A) in der Nacht (IO006, OG 1) liegen. Somit wird sichergestellt, dass die bei Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegende Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung nicht überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.4.1 wird verwiesen. Weitere Lärmvorsorgemaßnahmen werden daher abgelehnt. Ein noch umfassenderer Lärmschutz (z. B. durch Erhöhung des Walls) würde zudem eine weitere Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen bedeuten, was angesichts der beschriebenen Rechtslage nicht vertretbar ist.

3.4.2.2 Einwender Nr. 1002

Der Einwender ist Pächter eines Sportgeländes. Er befürchtete zum einen, dass durch die Verringerung des Spielfeldabstandes durch die geplante Trassenführung eine erhebliche Gefahr durch abirrende Bälle für die Behelfsstraße entstehen könne. Er forderte daher die Errichtung eines ausreichend hohen Ballfangzaunes im gefährdeten Bereich der Behelfsstraße, wie er bereits in Höhe der Einfahrt zum Tunnel der A 96 existiere.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, er werde, vorbehaltlich der Zustimmung der Eigentümerin des Grundstückes (siehe Besprechungsprotokoll vom 23. Juli 2014), einen neuen Zaun entlang des Spielfeldes zur Autobahn hin errichten. Eine entsprechende Vereinbarung werde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens getroffen.

Zum anderen befürchtete der Einwender, dass durch die Sperrung des Fußgänger- und Radfahrrertunnels in Verlängerung des Joachim-Königbauer-Weges der gesamte Verkehr zukünftig von einem beleuchteten auf einen teilweise unbeleuchteten Weg verlegt werde. Es werde daher eine ausreichende Straßenbeleuchtung zum Schutz der nun diesen Weg nutzenden Kinder auf dem Weg zum Training und auch zum frühzeitigen Erkennen von verirrtten Bällen gefordert. Dem Einwand wird durch die

Zusage des Vorhabensträgers nachgekommen, für die Zeit der provisorischen Verkehrsführung eine Beleuchtung am Geländer bzw. dem Bauzaun unter Übernahme der Sachkosten der Unterhaltung anzubringen, um eine verkehrssichere Geh- und Radwegverbindung (nachdem der beleuchtete Geh- und Radweg Joachim-Königbauer-Weg in dieser Zeit gesperrt ist) zwischen den Ortsteilen Etterschlag und Waldbrunn aufrecht zu erhalten.

Es wurden seitens der Gemeinde Wörthsee als zuständigen Straßenbaulastträger keine diesbezüglichen Einwendungen erhoben. Es besteht keine Veranlassung dem Vorhabensträger weitere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit aufzuerlegen.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die vorgesehene Errichtung einer Behelfsfahrbahn während der Bauzeit für die Nachrüstung des Tunnels Etterschlag der Bundesautobahn A 96 im Streckenabschnitt AS Inning - AS Wörthsee 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 ungünstiger beurteilt.

4. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie 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 sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von Ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von Ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

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

München, 07.10.2014

Deindl
Oberregierungsrat