



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**B 318 Gmund a. Tegernsee – AS Holzkirchen A 8**

**4-streifiger Ausbau zwischen**

**A 8 AS Holzkirchen und Anschluss Kreisstraße MB 9**

**Bau-km 0+040 – Bau-km 1+620**

**A 8 AS Holzkirchen bis B 318 Abschnitt 320 Station 0,425**

**München, 15.12.2014**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis .....</b>	<b>2</b>
<b>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen .....</b>	<b>4</b>
<b>A Entscheidung .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Feststellung des Plans.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Festgestellte Planunterlagen.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen .....</b>	<b>7</b>
3.1 Unterrichtungspflichten .....	7
3.2 Bauausführung .....	7
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz .....	8
3.4 Verkehrslärmschutz .....	9
3.5 Landwirtschaft .....	9
3.6 Sonstige Nebenbestimmungen.....	10
3.6.1 Bodendenkmäler.....	10
3.6.2 Wald.....	10
3.6.3 Zusagen.....	11
<b>4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....</b>	<b>11</b>
4.1 Gegenstand / Zweck .....	11
4.2 Plan .....	11
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen .....	11
<b>5. Straßenrechtliche Verfügungen .....</b>	<b>13</b>
<b>6. Zurückweisung der Einwendungen .....</b>	<b>13</b>
<b>7. Kostenentscheidung.....</b>	<b>13</b>
<b>B Sachverhalt .....</b>	<b>14</b>
<b>1. Beschreibung des Vorhabens .....</b>	<b>14</b>
<b>2. Vorgängige Planungsstufen .....</b>	<b>15</b>
<b>3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....</b>	<b>15</b>
<b>C Entscheidungsgründe .....</b>	<b>20</b>
<b>1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....</b>	<b>20</b>
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	20
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen .....	20
<b>2. Materiell-rechtliche Würdigung .....</b>	<b>22</b>
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen) .....	22
2.2 Planrechtfertigung.....	23
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung .....	27
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung .....	27
2.3.2 Planungsvarianten .....	27
2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	32
2.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz.....	39
2.3.4.1 Bauausführung.....	39
2.3.4.2 Verkehrslärmschutz .....	40
2.3.4.3 Schadstoffbelastung .....	44

2.3.4.4 Bodenschutz .....	45
2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege .....	45
2.3.5.1 Verbote .....	45
2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange .....	49
2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) .....	49
2.3.6 Wald .....	55
2.3.7 Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis .....	57
2.3.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....	58
2.3.9 Gemeindliche Belange .....	59
2.3.10 Sonstige öffentliche Belange .....	59
2.3.10.1 Träger von Versorgungsleitungen .....	59
2.3.10.2 Denkmalschutz .....	61
<b>2.4 Private Einwendungen .....</b>	<b>61</b>
<b>2.5 Gesamtergebnis.....</b>	<b>63</b>
<b>2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....</b>	<b>63</b>
<b>3. Kostenentscheidung.....</b>	<b>63</b>
<b>Rechtsbehelfsbelehrung.....</b>	<b>64</b>
<b>Hinweis zur Auslegung des Plans .....</b>	<b>65</b>

## 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 .....	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV .....	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV .....	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMVI .....	Bundesminister 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
GVS.....	Gemeindeverbindungsstraße
IGW.....	Immissionsgrenzwert
KG .....	Bayerisches Kostengesetz
MABI.....	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS.....	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
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: ROB-32-4354.2-20-1

**Vollzug des FStrG;  
B 318 Gmund a. Tegernsee – AS Holzkirchen A 8  
4-streifiger Ausbau zwischen A 8 AS Holzkirchen und Anschluss Kreisstraße MB 9  
Bau-km 0+040 – Bau-km 1+620  
BAB A8 AS Holzkirchen bis B 318 Abschnitt 320 Station 0,425**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

#### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den 4-streifigen Ausbau der B 318 zwischen der A 8 Anschlussstelle Holzkirchen und dem Anschluss der Kreisstraße (Kr) MB 9 zwischen Bau-km 0+040 bis Bau-km 1+620 wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

#### **2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Blatt</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	-	Erläuterungsbericht mit Roteintragungen	-
2	-	Übersichtskarte	1:100.000
3	-	Übersichtslageplan	1:25.000
4	1	Übersichtshöhenplan	1:25.000/2.500
5	1-2	Lagepläne Blatt Nr. 1 mit Änderungsklappe Blatt Nr. 2 mit Änderungsklappe	1:1.000
6	1-4	Höhenpläne B 318	1:1.000/100
6	5	Höhenplan MB 14 neu	1:1.000/100
6	6	Höhenplan AS MB 14 Rampen	1:1.000/100
6	7	Höhenplan Rampe MB 9	1:1.000/100

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Blatt</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
6	8	Höhenplan Brandholzweg	1:1.000/100
9	1	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000/75.000
9	2-4	Maßnahmenpläne	1:1.000
10.1	1-3	Grunderwerbspläne Blatt Nr. 1 mit Änderungsklappe Blatt Nr. 2 mit Änderungsklappe	1:1.000
10.2	-	Grunderwerbsverzeichnis mit Roteintragungen	-
11	-	Regelungsverzeichnis mit Roteintragungen	-
12	1	Straßenrechtliche Verfügungen mit Roteintragungen	1:5.000
14	1	Straßenquerschnitt – B 318	1:50
14	2	Straßenquerschnitt – MB 14 neu, Rampe West	1:50
17.1	-	Immissionstechnische Untersuchung - Verkehrslärm	-
17.2	-	Immissionstechnische Untersuchung - Luftschadstoffe	-
18	-	Wassertechnische Untersuchung	-
19.1	-	Landschaftspflegerischer Begleitplan –Texteil-	-
19.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt Nr. 1 mit Änderungsklappen	1:2.500
19.3	-	Beitrag zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim aufgestellt und tragen das Datum vom 9. September 2013.

Die erfolgten Planänderungen und die Ergänzungen in den Planunterlagen wurden durch Roteintragungen sowie Änderungsklappen kenntlich gemacht und tragen das Datum vom 6. November 2014.

Daneben sind folgende Unterlagen den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1		Anlage 1 Auszug Verkehrsgutachten	
20		Geotechnische Untersuchungen (Auszüge)	

### **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, mindestens vier Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

3.1.2 Der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

3.1.3 Der Gemeindewerke Holzkirchen GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen und Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.4 Dem Landratsamt Miesbach, untere Naturschutzbehörde, mindestens 2 Wochen vor Baubeginn.

3.1.5 Dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Landratsamt Miesbach, untere Wasserrechtsbehörde, daneben ist auch die Bauvollendung den beiden Behörden unverzüglich anzuzeigen.

3.1.6 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

#### **3.2 Bauausführung**

3.2.1 Bei der Bauausführung ist die „Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 22.8.2002 – 32. BImSchV, BGBl. S. 3478 sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) vom 19.8.1970, MABl. 1/1970 S. 2 zu beachten.

3.2.2 Soweit einschlägig, haben die eingesetzten Baumaschinen den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II Rechnung zu tragen.

3.2.3 Soweit erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und –verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im

Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.

3.2.4 Bauarbeiten während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.

3.2.5 Baubedingte Staubbelastungen sind durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z.B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen, etc.) soweit wie möglich zu reduzieren.

3.2.6 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Miesbach abzustimmen.

### **3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**

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

3.3.2 Die Beseitigung von Gehölzen und Waldbeständen darf nur außerhalb der Vogelbrutzeit im Zeitraum zwischen 1. Oktober und 28./29. Februar erfolgen.

3.3.3 Die in der Planunterlage 19.1 dargestellten Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein.

3.3.4 Unverzüglich nach Zugang des Planfeststellungsbeschlusses ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG die für die Erfassung und Kontrolle der Flächen erforderlichen Angaben in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster unter Verwendung des Formblatts ÖFK-Online zu übermitteln.

3.3.5 Die in den Planunterlagen 19.1 und 19.3 dargestellten Vermeidungsmaßnahmen V 1, V 2, M 1 und M 2 sowie die in der Planunterlage 19.1, Ziffer 4.4.1, S. 34, aufgeführten sonstigen Vermeidungsmaßnahmen sind uneingeschränkt einzuhalten. Das Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, ist über die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen in Kenntnis zu setzen. Die Mitteilung ist zu dokumentieren.

3.3.6 Die für die Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 vorgesehene Unterhaltungspflege ist so lange durchzuführen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Aufrechterhaltung der angestrebten Entwicklungsziele erforderlich sind. Nachträgliche Entscheidungen hierzu bleiben vorbehalten.



- 3.3.7 Aufkommende Neophyten auf der Kompensationsfläche A 2, insbesondere in den Krautsäumen an den Waldrändern, sind frühzeitig zu mähen, abzufahren und zu entsorgen.
- 3.3.8 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.  
Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.9 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflecken, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.3.10 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen und dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, zu benennen.

### **3.4 Verkehrslärmschutz**

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

### **3.5 Landwirtschaft**

- 3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch ungeregelten 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 eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.5.3 Die Befahrbarkeit der Zufahrt zum Heideweg, Fl.-Nr. 283/3, Gemarkung Föching, für Holztransporter ist durch Anpassung des Kurvenradius und durch Fahrbahnaufweitung im asphaltierten Bereich sicherzustellen.
- 3.5.4 Bei der Bepflanzung der Straßenebenenflächen 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.

3.5.5 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

### **3.6 Sonstige Nebenbestimmungen**

#### **3.6.1 Bodendenkmäler**

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. In diesem Fall sind durch den Vorhabensträger die Ausgrabungen zu beauftragen und zu finanzieren.

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 Bayerisches Denkmalschutzgesetz). Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für möglicherweise erforderliche archäologische Sicherungsmaßnahmen sind ggf. in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Ergänzende Entscheidungen für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zustande kommt, bleiben vorbehalten.

#### **3.6.2 Wald**

3.6.2.1 In sturmgefährdeten Bereichen ist in Absprache mit den betroffenen Grundstückseigentümern eine Unterpflanzung bis in eine Tiefe von 15 m mit Sträuchern und Laubgehölzen durchzuführen. Die sturmgefährdeten Bereiche sind vor Ort in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Miesbach festzulegen.

3.6.2.2 Ersatzaufforstungen sind dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Miesbach bis spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahmen nachzuweisen. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn im Rahmen einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstung gesichert ist.

3.6.2.3 Im Zuge der Projektausführung ist die tatsächlich gerodete Fläche zu erfassen. Die dabei auftretenden Flächenmehrungen müssen mit dem Faktor 1:1 ausgeglichen werden.

3.6.2.4 Im Zuge der Ausführungsplanung ist unter Beteiligung der Grundeigentümer der Eingriff in den Wald durch Minimierung der Böschungsbreiten, soweit wie technisch möglich, zu reduzieren. Dies gilt insbesondere für die Ostseite der Trasse.

### 3.6.3 Zusagen

Der Vorhabensträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.

## 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

### 4.1 **Gegenstand / Zweck**

Dem Freistaat Bayern wird bis auf Widerruf die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers der B 318 in das Grundwasser erteilt. Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des gesammelten Regenwassers von Verkehrsflächen in Form von Muldenversickerungsanlagen.

Es werden folgende Einleitungsstellen zugelassen:

- E 01 für den Abschnitt von Bau-km 0+350 bis 0+490 Ostseite,
- E 02 für den Abschnitt von Bau-km 0+365 (B 318) bis 0+010 (Rampe NW) Westseite
- E 03 für den Abschnitt von Bau-km 0+640 bis 0+705 (MB 14 neu)
- E 04 für den Abschnitt von Bau-km 0+010 (Rampe SW) bis 0+735 (B 318) Westseite
- E 05 für den Abschnitt von Bau-km 0+540 bis 0+680 Ostseite
- E 06 für den Abschnitt von Bau-km 0+680 bis 1+165 Ostseite
- E 07 für den Abschnitt von Bau-km 0+735 bis 1+165 Westseite
- E 08 für den Abschnitt von Bau-km 1+165 bis 1+580 Ostseite
- E 09 für den Abschnitt von Bau-km 1+165 bis 1+325 Westseite
- E 10 für MB 14 Brückenentwässerung Ost
- E 11 für MB 14 Brückenentwässerung West

### 4.2 **Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen (A 2) zugrunde.

### 4.3 **Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

#### 4.3.1 **Rechtsvorschriften**

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

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

4.3.2 Die geplante Versickerung des Niederschlagswassers ist entsprechend dem ATV-DVWK Arbeitsblatt A 138 zu bemessen.

Die erforderliche Regenwasserbehandlung gemäß DWA-Merkblatt-M 153 ist über die Versickerung durch mind. 20 cm bewachsenen Oberboden sowie einer Bodenpassage durch flächenhaft durchgehende Deckschichten unter Mulden bzw. Rigolen  $> 3$  m ( $k_f=10^{-4}$  bis  $10^{-6}$  m/s) sicherzustellen.

Eine Versickerung über belastete Bodenflächen ist nicht zulässig.

4.3.3 Die Anlage ist regelmäßig gemäß ATV-DVWK Arbeitsblatt A 138, Tabelle 5 zu inspizieren unter Beachtung der entsprechenden Bemerkungen. Im Schadensfall mit wassergefährdenden Stoffen sind darüber hinaus das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und das Landratsamt Miesbach, untere Wasserrechtsbehörde, einzuschalten.

4.3.4 Anzeigepflichten

Relevante Änderungen der angeschlossenen Fläche und der Belastung aus der Fläche sind unverzüglich dem Landratsamt Miesbach, untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim anzuzeigen.

Werden beim Bau der Versickerungsanlagen Verhältnisse angetroffen, die den Grundsätzen der Versickerung, insbesondere dem Schutz des Grundwassers entgegenstehen, darf die geplante Anlage nicht gebaut werden. In diesem Fall muss entweder ein neuer Standort gewählt oder eine angepasste technische Lösung entwickelt werden. Dies ist unverzüglich dem Landratsamt Miesbach, untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim anzuzeigen. Darüber hinaus sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich die erforderlichen Unterlagen für ein Planänderungsverfahren vorzulegen.

4.3.5 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Landratsamt Miesbach, untere Wasserrechtsbehörde, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme je eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.

4.3.6 Die fachgerechte Erstellung und Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen muss vor der Inbetriebnahme durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft überprüft und bestätigt werden, sofern die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (Art. 61 Abs. 2 BayWG).

**5. Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen (Planunterlagen 5, 11, 12). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

**6. Zurückweisung der Einwendungen**

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

**7. Kostenentscheidung**

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.

## **B Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Vorhabens**

Die B 318 stellt eine wichtige Nord-Südverbindung im bayerischen Oberland, Region 17, dar. Sie beginnt an der Bundesstraße 307 bei Weißach, Gemeinde Kreuth, am südlichen Ende des Tegernsees und führt weiter entlang des Seewestufers Richtung Norden über Bad Wiessee und Gmund a. Tegernsee, durch Warngau hindurch bis zur Anschlussstelle Holzkirchen der BAB A 8.

Neben der täglichen Berufs- und Wirtschaftsverkehrsabwicklung, hat die B 318 im Landkreis Miesbach eine wichtige Verbindungsfunktion von und zu dem beliebten Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiet am Tegernsee. Außerdem wird durch ihre Weiterführung über die B 307 die Verbindung zur Landesgrenze Österreichs und dessen Alpengebiet geschaffen.

Das gegenständliche Straßenbauvorhaben umfasst den zweibahnig 4-streifigen Ausbau der bestehenden einbahnig 2-streifigen B 318 von der Autobahn-Anschlussstelle Holzkirchen an der BAB A 8 bis zum höhenfreien Anschluss der Kreisstraße MB 9, Anschlussstelle Holzkirchen Ost (B 318, Abschnitt 320, Station 0,425).

Der auszubauende Abschnitt der B 318 liegt im Gemeindegebiet der Marktgemeinde Holzkirchen und der Gemeinde Valley im Landkreis Miesbach. Der 4-streifige Ausbau der B 318 erfolgt auf einer Länge von 1580 m. Voll nutzbar ist die 4-Streifigkeit bis Bau-km 1+500, da anschließend die Rückführung auf den Bestand des einbahnigen Querschnitts erfolgt.

Der Kreuzungsumbau AS A 8/B 318/MB 14/Autobahnmeisterei (AM) Holzkirchen wird als Folgemaßnahme mit behandelt. Die derzeit lichtsignalgeregelte Kreuzung der B 318 mit der Kreisstraße MB 14 an der Autobahnmeisterei Holzkirchen wird aufgrund des 4-streifigen Ausbaus mit baulicher Mitteltrennung zwischen den zwei Richtungsfahrbahnen durch einen höhenfreien Anschluss ersetzt. Die Realisierung eines höhenfreien Anschlusses ist wegen der vorhandenen Bebauung (Autobahnsiedlung, Autobahnmeisterei Holzkirchen) und der Nähe zur Autobahnanschlussstelle im Bereich der bestehenden Kreuzung nicht möglich. Die MB 14 wird südlich der Autobahnsiedlung verlegt und künftig durch einen teilplanfreien Knoten südlich des Firmengeländes ISKA an die B 318 angebunden.

Die Verlegung der Kreisstraße MB 14 ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern wurde in einem gesonderten Verfahren zur

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 132 „Bergfeld Nord, Gewerbegebiet Holzkirchen -Nord“ geregelt.

Der Anschluss Holzkirchen Ost der MB 9 an die B 318 wird an die neuen Verhältnisse angepasst. Neben der zu verlegenden nördlichen Rampe wird ein kurzer Verflechtungsstreifen an die MB 9 in Richtung Gewerbegebiet angebaut.

Die bislang bestehenden Zufahrten auf die B 318 außerhalb der Anschlussstellen entfallen infolge des 4-streifigen Ausbaus. Beidseits der B 318 wird zwischen den Anschlussstellen der MB 9 und der MB 14 ein Wildschutzzaun errichtet.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich insbesondere im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) und den Lageplänen (Planunterlage 5), worauf verwiesen wird.

## **2. Vorgängige Planungsstufen**

Der 4-streifige Ausbau der B 318 zwischen der A 8 AS Holzkirchen und dem Anschluss MB 9 ist im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan nicht enthalten. Die Maßnahme stellt eine einzelne Verbesserungsmaßnahme nach § 3 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) dar. Das Vorhaben hat keine überörtliche Raumbedeutsamkeit. Vorbereitende Planungsstufen, wie Linienbestimmung nach § 16 FStrG oder Raumordnungsverfahren, waren für das Vorhaben nicht erforderlich.

## **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 06.11.2013 beantragte das Staatliche Bauamt Rosenheim, für den 4-streifigen Ausbau der B 318 zwischen der A 8 AS Holzkirchen und dem Anschluss der MB 9 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 22.11.2013 bis 23.12.2013 bei dem Markt Holzkirchen, in der Zeit vom 14.11.2013 bis 13.12.2013 bei der Gemeinde Valley, in der Zeit vom 14.11.2013 bis 13.12.2013 bei der Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn sowie in der Zeit vom 15.11.2013 bis 23.12.2013 bei der Gemeinde Gmund a. Tegernsee zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei den Veröffentlichungen wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan beim Markt Holzkirchen bis 07.01.2014, bei der Gemeinde Valley bis 27.12.2013, bei der Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn bis 27.12.2013 und bei der Gemeinde Gmund a. Tegernsee bis 07.01.2014 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind. Zusätzlich konnten die Unterlagen über die Homepages der Regierung von Oberbayern und des Staatlichen Bauamts

Rosenheim im Internet eingesehen werden, worauf ebenfalls in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen wurde.

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

- Markt Holzkirchen
- Gemeinde Valley
- Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn
- Gemeinde Gmund a. Tegernsee
- Landratsamt Miesbach
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Autobahndirektion Südbayern
- Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Vermessungsamt Miesbach
- Gemeindewerke Holzkirchen GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum Baumanagement München
- Bayerischer Bauernverband
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH, Niederlassung Tegernsee
- Sachgebiet 31.1 der Regierung von Oberbayern (Straßenbau)
- Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern (Technischer Umweltschutz)
- Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern (Naturschutz)

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



Die Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn hat ihre Einwände gegen die Überplanung des Flurstücks Fl.-Nr. 998, Gemarkung Siegertsbrunn-Höhenkirchen, nach Abstimmung mit dem Vorhabensträger mit E-Mail vom 27.01.2014 zurückgenommen. Die Autobahndirektion Südbayern hat ihre Forderungen im Hinblick auf eine bauliche Änderung der Zufahrt zur Autobahnmeisterei Holzkirchen ebenfalls mit ergänzender Stellungnahme vom 27.02.2014 zurückgenommen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 06.06.2014 bei der Regierung von Oberbayern, Maximilianstraße 39, 80538 München, erörtert. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Insbesondere aufgrund der Ergebnisse des Erörterungstermins hat der Vorhabensträger die Planunterlagen geringfügig geändert und die Änderungen als Roteintragungen und mit Hilfe von Änderungsklappen in die Planunterlagen eingearbeitet. Die Erläuterungen zu den Änderungen tragen das Datum vom 06.11.2014.

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Änderungen:

- Nach Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern bedarf es einer Änderung der Widmungsgrenze und infolgedessen einer Änderung der Grenze der Widmungsbeschränkung der Bundesstraße. Die geplante Widmung wurde vom Vorhabensträger in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr entsprechend geändert.

Die Straßenbaulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesautobahnverwaltung) endet mit Ende der Eckausrundung der Anschlussstellenrampe auf der östlichen Fahrbahn bei Bau-km 0+210 und auf westlicher Fahrbahn bei Bau-km 0+190. Über die Unterhaltungslast wird eine Vereinbarung zwischen der Bundesstraßen- und Bundesautobahnverwaltung geschlossen (Planunterlage 11, RV. Nr. 1.01,1.04, Planunterlage 12). Von Bau-km 0+190 (westliche Fahrbahn) bzw. 0+210 (östliche Fahrbahn) bis zur südlichen Trenninselspitze der AS MB 14 neu bei Bau-km 0+570 (Abschnitt 340, Station 1,040) wird eine Widmungsbeschränkung verfügt, nach der die Bundesstraße nur von Fahrzeugen befahren werden darf, die die Voraussetzungen für das Befahren einer Krafftahstraße (Zeichen 331) im Sinn der StVO erfüllen (Planunterlage 1 (S.14/33); Planunterlage 11, RV, Nr. 1.01, 1.04; 12).

- Nach Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern obliegt die Straßenbau- und Unterhaltungslast der künftig beschränkten Betriebszufahrt zur Autobahnpolizei an der ehemaligen Einmündung der MB 14 alt in die B 318 der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, nicht der Bundesautobahnverwaltung. Die Straßenbaulast der Betriebszufahrt zur Autobahnmeisterei, sowie der beschränkten Betriebszufahrt zur Autobahnpolizei übernimmt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Über deren Unterhaltungslast wird eine Vereinbarung zwischen der Bundesstraßen- und Bundesautobahnverwaltung geschlossen (Planunterlage 11, RV. Nr. 1.02, 1.05; Planunterlage 12).
- Die östlich der B 318 geplante Nothaltebucht wird von Bau-km 0+980 bis 1+050 an die Wegeverbindung (Planunterlage 11, RV. Nr. 1.18) bei Bau-km 0+890 bis 0+950 verschoben. Die Nothaltebucht kann in den bisherigen Planfeststellungsumfang (Bereich Bankett und Mulde zwischen B 318 und öffentlichem Feld- und Waldweg, Planunterlage 11, RV. Nr. 1.18) integriert werden (Unterlagen 5, 10.1, 10.2, 11).
- In Planunterlage 11, RV. Nr.1.02, wird die Angabe in Spalte 3 berichtigt. Es geht um die bestehende lichtsignalgeregelte Kreuzung A8/B318/MB 14/Betriebszufahrt Autobahnmeisterei Holzkirchen.
- Nach Stellungnahme des Marktes Holzkirchen wird eine Übernahme des Regenwasserkanales durch den Markt bzw. die Gemeindewerke Holzkirchen abgelehnt. Da der Kanal das Regenwasser der Autobahn-Personalwohnsiedlungen, der Autobahnmeisterei Holzkirchen und der Autobahnpolizei zur Versickerungsanlage der Tank- und Rastanlage Holzkirchen führt, bleibt der Kanal im Eigentum und in der Unterhaltungslast der Bundesautobahnverwaltung. Die Planunterlage 11, RV. Nr. 4.18 wird insoweit berichtigt.
- Im Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Planunterlage 19.2) wurden bei der Darstellung des Konfliktes K4 falsche Flächenwerte eingetragen. Die Korrektur erfolgt durch Tekturklappe und Roteintragung.  
  
Die Innenflächen der Anschlussrampen werden im Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Planunterlage 19.2) als „Beeinträchtigung von Waldflächen durch Zerschneidung und Verkleinerung“ entsprechend angepasst. Bei der Berechnung des Kompensationsbedarfs wurden die richtigen Werte berücksichtigt (vgl. Planunterlage 19.1). Eine Korrektur ist insoweit nicht erforderlich.

Eine erneute Anhörung war nicht erforderlich, da private Belange von den Planänderungen nicht nachteilig berührt werden. Insbesondere ist für die Verschiebung der Nothaltebucht kein Grunderwerb erforderlich. Die Verschiebung der Nothaltebucht hat der Vorhabensträger mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Mit Schreiben vom 07.10.2014 an das Staatliche Bauamt Rosenheim hat das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim dazu sein Einverständnis erklärt. Andere öffentliche Belange werden durch die Änderung der Planunterlagen nicht berührt.

## **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.

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 demgemäß nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen sind gemäß § 19 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung von Oberbayern jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt aufgrund von § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz sowie dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

#### **1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war für das vorliegende Bauvorhaben nicht erforderlich.

Der 4-streifige Ausbau der bestehenden 2-streifigen B 318 auf einer Gesamtlänge von 1580 m gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 Satz 1 FStrG i. V. m. § 3 b Abs. 1 des UVPG i. V. m. Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung obligatorisch ist.

Es ist jedoch gemäß §§ 3 e Abs. 1 Nr. 2, 3 c S. 1 UVPG i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Nach § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG besteht eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch für die Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn eine Vorprüfung es Einzelfalls i. S. d. § 3 c Satz 1 ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Hierzu hat der Vorhabensträger mit dem Antrag auf Planfeststellung auch einen Prüfkatalog zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3 c UVPG vorgelegt und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG im Erläuterungsbericht dargestellt (vgl. Unterlagen 1 und 19.4). Der Vorhabensträger kommt darin zu der Auffassung, dass das geplante Vorhaben keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen verursacht und daher eine UVP nicht notwendig erscheint.

Die von der Regierung von Oberbayern durchgeführte Vorprüfung kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegend nicht erforderlich ist, da eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien ergeben hat, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG haben kann (vgl. § 3 c Satz 1 UVPG). Diesem Ergebnis liegen insbesondere folgende Erwägungen zugrunde:

Bei der Länge des geplanten Straßenbauvorhabens von 1580 m und der damit verbundenen Netto-Neuversiegelung von 2,41 ha handelt es sich um ein Vorhaben von vergleichsweise geringer Größe. Eine UVP-Pflicht nach § 3 b Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.4 der Anlage 1 zum UVPG besteht nicht. Diese setzt eine durchgehende Ausbaulänge von 10 km oder mehr voraus.

Das Vorhaben liegt an einem bereits durch ein Sonder- und Gewerbegebiet sowie durch die Anbindung an die A 8 vorbelastetem Verkehrsknotenpunkt. Der Standort des Vorhabens spricht dafür, dass die Umwelt vergleichsweise gering zusätzlich belastet wird, da es um die Verbreiterung der bestehenden Bundesstraße geht, somit also lediglich eine bereits vorhandene Umweltbelastung intensiviert wird und keine Flächen betroffen sein werden, die nicht ohnehin schon durch die Nähe zur Straße anthropogen geprägt sind. Es ist vielmehr zu erwarten, dass die Lärm- und Abgassituation verbessert wird, da ein stetiger Verkehrsfluss die Emissionen verringert.

Durch das Vorhaben ist eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von Waldflächen zwar unvermeidbar. Es handelt sich aber überwiegend um durch die bestehende Straße vorbelastete Böden. Ferner werden verloren gegangene Bodenfunktionen durch Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenabschnitte wieder hergestellt. Die mit der vorliegenden Ausbaumaßnahme verbundene Nettoneuversiegelung wird durch die anzulegende Ausgleichsflächen A 1 und A 2 vollständig kompensiert, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild verbleiben. Eine entsprechend der Umgebung landschaftsbildgerechte Einbindung der Trasse wird durch Unterpflanzung angeschnittener Waldflächen gewährleistet. Angeschnittene Gehölz- und Waldflächen werden, soweit möglich, wiederhergestellt und durch Initialpflanzungen standortgerechter Baum- und Straucharten in Hinblick auf eine größtmögliche Arten- und Strukturvielfalt optimiert (vgl. Planunterlagen 9, 19.1).

Darüber hinaus nimmt die Straßenbaumaßnahme keine Flächen i. S. v. Nr. 2.3 der Anlage 2 zum UVPG in Anspruch. Insbesondere liegen keine FFH- oder Vogelschutzgebiete innerhalb oder im näheren Umfeld des Plangebietes vor.

Durch das Vorhaben sind europarechtlich streng geschützte Tierarten gemäß Anhang IV FFH-RL aus der Gruppe der Fledermäuse sowie europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 VS-RL betroffen. Eine Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotsstatbestände kann jedoch infolge der geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen V 1 und V 2 sowie M 1 und M 2 ausgeschlossen werden.

Insgesamt wird das Vorhaben nach überschlägiger Prüfung daher keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des § 3 c Satz 1 UVPG haben.

Die höhere Naturschutzbehörde ist bei ihrer Prüfung der Planunterlagen zu demselben Ergebnis gelangt; auch sie geht davon aus, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen durch das Bauvorhaben voraussichtlich keine Schutzgüter des UVPG erheblich beeinträchtigt werden.

Die nach § 3 a S. 2 HS. 2 UVPG erforderliche Bekanntgabe hinsichtlich des Unterbleibens einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt im Zuge der Bekanntgabe dieses Beschlusses.

## **2. Materiell-rechtliche Würdigung**

### **2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit

vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

## **2.2 Planrechtfertigung**

Das Vorhaben ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit erforderlich.

Der 4-streifige Ausbau der B 318 zwischen der A 8 AS Holzkirchen und Anschluss der MB 9 ist nicht im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Die Planrechtfertigung ergibt sich jedoch aus § 3 Abs. 1 FStrG. Danach sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Gemessen an diesen Voraussetzungen ist das Vorhaben schon erforderlich, um den derzeitigen Verkehr sicher und reibungslos zu bewältigen. Für den künftig zu erwartenden - weiter steigenden - Verkehr auf der B 318 gilt das erst recht.

Die B 318 führt von der Bundesautobahn A 8 München - Salzburg bis zur Bundesstraße B 307 am südlichen Ende des Tegernsees. Neben dem täglichen Berufs- und Wirtschaftsverkehr, ist es auch der ausgeprägte Ausflugsverkehr zu dem beliebten Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiet am Tegernsee, der zu einer erhöhten Verkehrsbelastung führt.

Es kommt auf der B 318 in beide Richtungen bereits heute zu langen Staus u.a. bis in die nordwestlichen Autobahnrampen. Dies liegt unter anderem daran, dass die Verflechtungsstrecke der Autobahnausfahrt der A 8 aus Richtung Salzburg mit der Ausfahrrampe aus Richtung München mit einer Länge von ca. 60 m vor der sich anschließenden beampelten Kreuzung zu kurz ist. Hinzu kommt, dass dieser Bereich auch sehr unübersichtlich ist. Bedingt durch die örtlichen Verhältnisse können die Verkehrsteilnehmer auf den Rampen aus Richtung Salzburg und München den jeweils anderen Verkehrsteilnehmer in der Zufahrt zur B 318 erst spät erkennen. Der Spurwechsel des nachgeordneten Stroms aus Richtung Salzburg muss dann auf sehr kurzer Strecke noch vor der beampelten Kreuzung A 8/B 318/ MB 14/Betriebszufahrt Autobahnmeisterei Holzkirchen erfolgen. Auch die Verflechtungslänge zwischen der B 318 geradeaus in Richtung München und der Einfahrt aus der Autobahnmeisterei Holzkirchen, bzw. der Direktrampe Richtung Salzburg beträgt nur 70 m.

Nach einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2012 weist der nördlichste Abschnitt der B 318 eine Belastung von über 30.000 Kfz/Tag auf, die Prognosebelastung für das Jahr 2025 beträgt ca. 35.300 Kfz/Tag (vgl. Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, Anlage 1 zum Erläuterungsbericht, Planunterlage 1, Auszug Verkehrsgutachten, die Angaben betreffen jeweils den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr).

Im Vergleich zur Zählung im Jahre 2010 bedeutet das eine Zunahme von ca. 26,5 %. Der Lkw-Anteil beträgt gemäß Gutachten in der Prognose 2025 3,5 % am Tag und 4,4 % in der Nacht. Dabei beziehen sich diese Ergebnisse auf den Prognose-Planfall ohne OU Holzkirchen, d.h. ohne B 13 Südumfahrung Holzkirchen. Bei Berücksichtigung der B 13 Südumfahrung (Prognose-Planfall mit OU Holzkirchen) kommt es zu einer marginalen Zunahme des Verkehrsaufkommens auf 35.900 Kfz/24h. Der 4-streifige Ausbau der B 318 ist unabhängig von der Verwirklichung der Südumfahrung Holzkirchen im Zuge der B 13 erforderlich, um die Verkehrssicherheit sowie die Leistungsfähigkeit der B 318 zu erhöhen.

Auch für die Einmündung der nordwestlichen Ausfahrrampe auf die MB 9 ist für das Prognosejahr 2025 ein Rückgang der Leistungsfähigkeit zu verzeichnen. In der Morgenspitze befinden sich 590 Fahrzeuge als Rechtseinbieger von der B 318 in die MB 9 gegenüber 300 Fahrzeugen, die von der Ausfahrrampe der B 318 aus Süden (Tegernsee) auf der MB 9 fahren. Aufgrund des bestehenden Stoppschildes und der schlechten Sicht in die übergeordnete MB 9 ergibt der Leistungsfähigkeitsnachweis für den Prognose-Planfall mit OU Holzkirchen nur die Qualitätsstufe E (Qualitätsstufen A – F, nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS, Fassung 2009), da es zu einem erheblichen Rückstau bis auf den Ausfädelungsstreifen der B 318 kommt. Der Verkehr der Qualitätsstufe E bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Bereits geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Der Einwender Nr. 1002 trägt vor, dass das der Planung zugrundeliegende Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2012 überholt sei, und regt ein neues Gutachten an. Das Verkehrsgutachten beziehe sich auf die 2012 geplante Südumfahrung Holzkirchen, die als rechtlich nicht durchsetzbar festgestellt worden sei. Es sei zurzeit nicht absehbar, ob überhaupt eine Südumfahrung Holzkirchen entstehen werde und falls doch sei nicht klar, auf welcher Trasse.

Nach unserem Dafürhalten ist eine Aktualisierung des Gutachtens nicht erforderlich. Das Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak wurde für die Südumfahrung Holzkirchen



im Zuge der B 13 mit der 2012 verfolgten Trasse erstellt. Die Trasse der B 13 hat - wie im Gutachten Anlage 1 zum Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) beschrieben - kaum Auswirkungen auf den nördlichen Abschnitt der B 318. Außerdem erfordert die Verkehrsbelastung der B 318 bereits im Prognose-Nullfall (ohne Südumfahrung) einen 4-streifigen Ausbau.

Die derzeitige Verkehrssituation weist Sicherheitsdefizite auf. Dies ist deutlich auf den Unfallkarten für die Jahre 2009 bis 2011 zu erkennen (vgl. Planunterlage 1, S. 22 ff.). An der lichtsignalgeregelten Kreuzung A 8 AS Holzkirchen /B 318/MB 14/AM Holzkirchen ist ein auffälliges Unfallgeschehen festzustellen. Dabei sind vor allem die Unfalltypen Abbiege-, Einbiegen/Kreuzen-, Fahrurfälle sowie Unfälle im Längsverkehr zu verzeichnen. Aber auch auf freier Strecke wurden Unfälle im Längsverkehr, sowie neben Fahrurfällen vor allem Einbiegen/Kreuzen-Unfälle registriert. In den Jahren 2000-2002, 2003-2005 sowie im Zeitraum 2009-2011 wurde die B 318 u.a. in dem überplanten Abschnitt als Unfallhäufungspunkt registriert. Eine Unfallhäufung liegt dann vor, wenn sich in drei Jahren innerhalb einer Länge von 1.000 m mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden ereignen. Infolgedessen wurden im auszubauenden Abschnitt der B 318 durchgehend Geschwindigkeitsbeschränkungen und abschnittsweise Überholverbote angeordnet. Durch die hohe Verkehrsbelastung wird der Überholdruck auf der langen Gerade aber immer größer, die Zeitlücken werden überschätzt und Sicherheitsabstände unterschritten. Es kommt immer wieder zu Pulkbildungen. Außerdem befindet sich im Bestand bei Bau-km 1+280 eine für 2-streifige Fahrbahnen im Gegenverkehr zu kleine Kuppenausrundung. Es entsteht eine Tauchstrecke, welche die erforderliche Überhol- bzw. Haltesicht verhindert.

Der 4-streifige Ausbau der B 318 und die damit einhergehende Richtungstrennung der Fahrbahnen führen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Überholvorgänge können künftig problemlos stattfinden. Die erforderlichen Haltesichtweiten können durch Vergrößerung der Kuppenausrundung eingehalten werden.

Die derzeit lichtsignalgeregelte Kreuzung A 8 AS Holzkirchen/B 318/MB 14/AM Holzkirchen wird durch einen höhenfreien Anschluss weiter südlich ersetzt. Es ist davon auszugehen, dass durch den höhenfreien Anschluss die Abbiege-, Einbiege/ Kreuzen - Unfälle reduziert werden. Rückstaus in die AS Holzkirchen der A 8 aufgrund der beampelten Kreuzung entfallen künftig.

Die unübersichtliche Einmündung der nordwestlichen Rampe der B 318 in die MB 9 wird durch die Vergrößerung des Einmündungsradius und den Anbau eines 50 m langen Verflechtungsstreifens verbessert.

Die geplante Schließung der Zufahrten in die B 318 verbessert die Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße. Der langsame Verkehr kann über das nachgeordnete Wegenetz und die Rampe der MB 14 weiterhin in ausreichender Qualität abgewickelt werden.

Im Zuge des durch den Umbau gewährleisteten stetigen Verkehrsflusses auf der stark befahrenen B 318 wird zudem die verkehrsbedingte Lärm- und Abgasbelastung vermindert werden.

Die Planrechtfertigung ist daher gegeben. 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. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Die vom Vertreter der Einwender Nrn. 2001 bis 2010 vorgebrachte Kritik, wonach die Maßnahme isoliert betrachtet nicht zur Bewältigung der gesamten Verkehrsproblematik insgesamt, einschließlich des in Richtung Tegernsee weiterführenden Bereichs der B 318 genügt, ist zwar richtig, aber unbehelflich. Ausweislich der Ausführungen auf S. 15 des Erläuterungsberichts (Planunterlage 1) handelt es sich bei der hiesigen Maßnahme um den ersten Bauabschnitt eines schrittweisen Ausbaus. Ziel ist es, die B 318 schrittweise ab der Autobahnanschlussstelle Holzkirchen A 8 Richtung Süden bis Warngau auszubauen. Es wird mit der gegenständlichen Planung im Norden mit einem ersten Bauabschnitt begonnen, der die größte Verkehrsbelastung aufweist. Die Richtung Süden weiterführende Maßnahme zum 4-streifigen Ausbau der B 318 wurde für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet.

Eine „getarnte Kreisstraßenmaßnahme“, wie vom Vertreter der Einwender Nrn. 2000 bis 2010 vorgetragen, ist nicht zu erkennen. Die Verlegung der MB 14 wurde bereits 2012 auf Grundlage des Bebauungsplans Nr. 132 „Bergfeld Nord, Gewerbegebiet Holzkirchen - Nord - durchgeführt. Diese Verlegung ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Planung der Anschlussstelle an der B 318 wurde an die Verlegung der MB 14 angepasst. Es war bereits infolge des 6-streifigen Ausbaus der A 8 Ost im Jahr 1977 ein höhenfreier Anschluss der MB 14 und der Autobahnmeisterei Holzkirchen mit Verlegung der MB 14 südlich der Autobahnsiedlung geplant, was aber nie zur Umsetzung gekommen ist. Die

zusätzlichen Kosten, die nun durch die geänderte Verlegung der MB 14 entstehen, werden vom Markt Holzkirchen getragen. Die hohe Verkehrsbelastung, die mangelnde Verkehrssicherheit sowie Leistungsfähigkeit der bestehenden plangleichen lichtsignalgeregelten Kreuzungsstelle der MB 14 und der B 318 erfordern einen Ausbau der B 318 mit höhenfreiem Anschluss der verlegten MB 14 (vgl. Erläuterungsbericht Planunterlage 1).

## **2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

### **2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung**

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 01.09.2013 (LEP) ist gemäß 4.1.1 die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (LEP 4.2 (G)). Der bevorzugte Ausbau bestehender Straßen dient dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes und der Reduzierung einer weiteren Freiflächeninanspruchnahme. Er ist deshalb aus volkswirtschaftlichen Gründen und im Interesse einer nachhaltigen Raumentwicklung sinnvoll (vgl. Begründung zum LEP 4.2). Der 4-streifige Ausbau der B 318 zwischen A 8 Anschlussstelle Holzkirchen und Anschluss MB 9 kommt diesen Zielen nach, da sich infolge des Vorhabens die derzeitig unbefriedigende Verkehrssituation entspannen und dadurch die Leistungsfähigkeit der B 318 im Anschlussbereich der A 8 erhöhen wird. Des Weiteren werden durch den bestandsorientierten Ausbau so wenige Umweltgüter wie möglich neu in Anspruch genommen (vgl. oben C 1.2 dieses Beschlusses)

### **2.3.2 Planungsvarianten**

Teil des Abwägungsprogramms gemäß § 17 Satz 2 FStrG ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG, Ur. v. 31.01.2002, Az. 4 A 15/01, juris, Rd. Nr. 73). Grundsätzlich sind solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Ur. v. 28.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris, m.w.N.). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist (BVerwG, Ur. v. 28.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris, Rn. 19).

Bei der planfestgestellten Baumaßnahme handelt es sich um einen bestandsorientierten Ausbau. Weiträumige Alternativen mussten deshalb nicht untersucht werden. Auch eine Tieferlegung der Trasse wurde aufgrund der fehlenden Notwendigkeit im Hinblick auf Immissionsschutz und des nicht zu rechtfertigenden hohen wirtschaftlichen Aufwands nicht in Betracht gezogen.

Die Nullvariante scheidet als Alternative ebenfalls aus, denn mit ihr lassen sich die mit der Planung verfolgten Ziele nicht erreichen. Ohne die vorgesehene Ausbaumaßnahme kann das heutige wie das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht leistungsfähig und sicher bewältigt werden. Die Möglichkeit, verkehrsregelnde Maßnahmen zu ergreifen, wurde bereits ausgeschöpft (vgl. C 2.2). Diese allein gewährleisten aber keine Abhilfe der Staugefahr und der damit verbundenen Gefahren für die Verkehrssicherheit.

Bezüglich der Trassierung des 4-streifigen Ausbaus der bestehenden B 318 zwischen der A 8 AS Holzkirchen und dem Anschluss der MB 9 wurden insgesamt drei Varianten geprüft und in die Abwägung eingestellt.

Die Variante 1 sieht einen asymmetrischen Ausbau westlich der bestehenden B 318 vor.

Nach der Variante 2 erfolgt ein asymmetrischer Ausbau östlich der bestehenden B 318.

In der Variante 3 erfolgt ein symmetrischer, also einen beidseitigen Anbau an die B 318.

Im Ergebnis wurde eine Kombinationslösung aus Variante 1 und 2 (Antragstrasse) gewählt, da keine der Varianten alleine für den gesamten Bauabschnitt vorzugswürdig ist. Im nördlichen Bereich erfolgt der Ausbau auf östlicher Seite (Variante 2), im südlichen Bereich auf westlicher Seite (Variante 1).

#### 2.3.2.1 Nördlicher Bauabschnitt bis Bau-km 0+500

Für den bebauten Bereich im Norden des Ausbauabschnitts bis ca. Bau-km 0+500 erweist sich der asymmetrisch östliche Ausbau (Variante 2) als günstigste Planungsvariante.

Bei Variante 2 werden auf der östlichen Seite das Gelände der Autobahnmeisterei Holzkirchen sowie das Firmengelände der Firma ISKA und geringfügig auf westlicher Seite die „Autobahnsiedlung“ in Anspruch genommen. Bei Variante 1 ist nur ein einseitiger aber dafür größerer Eingriff in die westlich der B 318 bestehende Wohnbebauung „Autobahnsiedlung“ erforderlich, da östlich bereits ausreichend Straßengrund vorhanden ist. Es ist dadurch mehr Grunderwerb auf westlicher Seite

erforderlich als bei Variante 2. Die Eingriffe in bebaute Grundstücke sind ungefähr gleich zu bewerten.

Jedoch rückt der Fahrbahnrand bei Variante 1 nahe an die auf westlicher Seite befindliche „Autobahnsiedlung“ heran. Der asymmetrisch westliche Ausbau hat daher eine höhere Belastung durch Immissionen für die Autobahnsiedlung zur Folge. Zwar wird bei Variante 2 die östliche Bebauung stärker beeinträchtigt, jedoch kommt der Autobahnmeisterei Holzkirchen sowie dem Firmengelände der Firma ISKA, das im Bebauungsplan als Gewerbegebiet ausgewiesen ist, immissionsschutzrechtlich ein niedrigeres Schutzniveau zu als der Autobahnsiedlung, die der Wohnnutzung dient. Außerdem ist auf östlicher Seite der Abstand zur Trasse größer als auf westlicher Seite.

Der beidseitige Anbau gemäß der Variante 3 wirkt sich beidseitig gleichermaßen aus. Dies würde zu keiner Entlastung der westlichen Autobahnsiedlung im Hinblick auf Immissionen führen. Da die Bebauung westlich der B 318 immissionsschutzrechtlich schützenswerter ist, erweist sich auch diesbezüglich Variante 2 als vorzugswürdig.

Außerdem kann bei Variante 2 die westliche Bauwerkskappe der bestehenden Geh- und Radwegbrücke erhalten bleiben. Die Verlängerung der Brücke erfolgt einseitig. Die B 318 kreuzt im nördlichen Bereich den Geh- und Radweg aus Richtung Föching (vgl. Planunterlage 11). Es besteht eine Geh- und Radwegunterführung. Sowohl bei Variante 1 als auch bei Variante 3 ist eine beidseitige Verlängerung der bestehenden Geh- und Radwegverbindung erforderlich. Eine beidseitige Verlängerung würde zu höheren Kosten für den Bau unter Verkehr führen, da ein zweimaliges Umlegen des Verkehrs erforderlich wäre. Bei Variante 2 ist eine einseitige Verlängerung ausreichend. Dies bedeutet, dass infolgedessen auch die Kosten geringer sind. Variante 1 sowie Variante 3 werden daher für den nördlichen Bauabschnitt abgelehnt.

#### 2.3.2.2 Südlicher Bauabschnitt ab Bau-km 0+500

Für den südlichen Bereich ist ab Bau-km 0+500 der asymmetrisch westliche Ausbau (Variante 1) vorzugswürdig.

Durch den westlichen Anbau der neuen Fahrbahn kann der östliche Waldrand weitgehend geschont werden. Dieser Wald ist aufgrund seiner Durchgängigkeit in Nord-Süd-Richtung ökologisch besser zu bewerten als der westlich der B 318 liegende Wald. Die westlichen Waldflächen werden bereits durch die bestehende B 318 von dem zusammenhängenden Wald östlich abgeschnitten. Zudem wird der Wald auf westlicher Seite durch eine landwirtschaftliche Fläche unterbrochen. Bei

dem östlich der B 318 liegenden Wald handelt es sich dagegen um eine in Nord-Süd-Richtung durchgehende Waldfläche, die flächenmäßig größer ist als die westliche Waldfläche. Durch die Schonung des östlichen Waldrandes kann die Gefahr des Sonnenbrands und das Risiko des Windwurfs im östlichen Waldbereich minimiert werden. Für die Variante 1 ergibt sich dadurch ein naturschutzfachlicher Vorteil. Die Variante 2 wird wegen der stärkeren Eingriffe in den östlichen Wald daher abgelehnt.

Zudem wird aufgrund des geringeren Ausgleichsflächenbedarfs für Variante 1 im südlichen Bauabschnitt weniger Grunderwerb erforderlich. Bei Variante 2 besteht aufgrund des größeren Waldflächenverlusts ein sehr hoher Ausgleichsflächenbedarf.

Im direkten Vergleich zu Variante 3 ist der Ausgleichsflächenbedarf bei Variante 1 ebenfalls geringer einzustufen, da im Ergebnis aufgrund der auf westlicher Seite liegenden landwirtschaftlichen Fläche weniger Waldflächen verloren gehen.

Zwar werden bei Variante 1 Flächen mit höherem Erholungswert als bei Variante 2 beeinträchtigt. Dies ergibt sich daraus, dass aufgrund der Nähe zu bebauten Gebieten der Erholungswert der westlich gelegenen Flächen höher einzustufen ist als der Erholungswert der östlich gelegenen Waldflächen. Der höhere Erholungswert der westlichen Waldflächen tritt aber hinter der besseren ökologischen Werthaltigkeit der östlichen Waldflächen zurück.

#### 2.3.2.3 Ergebnis

Bei einer Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten bietet die gewählte Kombinationslösung die insgesamt vertretbarste Lösung. Es werden dadurch sowohl die Belastungen für die Anwohner im nördlichen Bauabschnitt so gering wie möglich gehalten als auch die angrenzenden wertvollen Waldflächen im südlichen Bauabschnitt weitestgehend geschont.

#### 2.3.2.4 Einwendungen zum Variantenvergleich

Die vom Einwender Nr. 1002 vorgetragene Möglichkeit des 3-streifigen Ausbaus der B 318 mit wechselnder Richtungsanzeige kommt nicht in Betracht. Ein nur 3-streifiger Ausbau der B 318 erreicht die Planungsziele der Verbesserung der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität nicht.

Nach der Richtlinie für Lichtsignalanlagen RiLSA 2010 eignet sich eine Fahrstreifensignalisierung mit Richtungswechselbetrieb besonders für Straßenzüge mit zeitlich stark unterschiedlichen Verkehrsstärken der einzelnen Fahrrichtungen. Ein Richtungswechselbetrieb ist im Falle der B 318 insbesondere deshalb nicht zielführend, da sich richtungsbezogen keine starken Unterschiede in der Verkehrsnachfrage feststellen lassen. Dies ergibt sich aus dem Verkehrsgutachten

(Anlage 1 zu Planunterlage 1). Gegen einen Richtungswechselbetrieb sprechen außerdem die damit verbundenen hohen Herstellungs- und Unterhaltungskosten sowie der erforderliche Überwachungsaufwand.

Die Einwender Nrn. 2000 bis 2010 machen einen Abwägungsausfall bei der Variantenprüfung geltend. Das von der Trassenwahl verfolgte Ziel der Schonung der östlichen Waldgebiete werde nicht erreicht. Durch die Anschneidung des östlichen Waldrandes sei vermehrt mit Windwurf und Sonnenbrand zu rechnen. Es hätte eine vollständige Trassenführung auf der Westseite und zwar ohne Anschneidung der östlichen Waldfläche als Planungsalternative untersucht werden müssen.

Ein Abwägungsausfall liegt nicht vor. Eine Trassenführung auf der Westseite der B 318 wurde, wie oben dargestellt, im Rahmen der Variante 1 geprüft. Diese Variante war jedoch als Lösung für den gesamten Bauabschnitt aus den oben aufgeführten Gründen abzulehnen. Ein Eingriff in den östlichen Waldrand ist auch im Fall des westlichen Ausbaus unvermeidbar. Die Schonung des östlichen Waldrandes wurde jedoch bei der Trassierung soweit wie möglich berücksichtigt. Auf die vorübergehende Beanspruchung von Flächen wurde im Waldbereich weitgehend verzichtet. Zur Verminderung der Windwurfgefahr wurde die Nebenbestimmung 3.6.2.1 in den Beschluss aufgenommen. Im südlichen Abschnitt (ab Bau-km 1+280) steigt das Gelände in Richtung Wald an. Zur Anpassung des Geländes wird Bodenmaterial abgetragen. Eine Rodung ist damit unvermeidbar. Die geplante Trassenlage ergibt sich aus Trassierungszwängen. Eine vollständige Trassenführung auf der westlichen Seite der bestehenden Fahrbahn ist insbesondere im südlichen Bereich nicht möglich, da die Rückführung auf die bestehende B 318 in Höhe des bestehenden Brückenbauwerks (MB 9) erforderlich ist, um das Brückenbauwerk erhalten zu können. Eine vollkommene Schonung des östlichen Waldrandes hätte eine Verschiebung der Trasse insgesamt nach Westen zur Folge. Das westliche Brückenwiderlager (MB 9) müsste neu gebaut werden und das bestehende Regenrückhaltebecken zwischen B 318 und der Rampe zur MB 9 müsste nahezu komplett überschüttet werden. Dadurch würde sich die Linienführung erheblich ändern. Wegen der damit einhergehenden deutlichen Kostenerhöhung drängt sich eine vollständige Westverschiebung insgesamt keinesfalls als vorzugswürdig auf. Sie ist vielmehr schlechter zu beurteilen als die gewählte Trasse, die durch den bestandsorientierten Ausbau die bestehende Fahrbahn optimal in den neuen Querschnitt einbezieht und weiter als Richtungsfahrbahn verwendet.

### 2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

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 verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

#### 2.3.3.1 Ausbaumerkmale

Die B 318 ist nach Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) gemäß ihrer regionalen Verbindungsfunktion der Straßenkategorie LS II zuzuordnen.

Da die B 318 in der Prognose über 30.000 Kfz/24h (DTV) liegt, ist der Abschnitt auf freier Strecke nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) zu entwerfen. Daraus ergibt sich für die B 318 als autobahnähnliche Straße außerhalb bebauter Gebiete eine Entwurfsklasse EKA II.

Die B 318 wird ab der AS Holzkirchen an der A 8 (West: Bau-km 0+190, Ost: Bau-km 0+210) bis zur südlichen Trenninselspitze des Anschlusses an die verlegte MB 14 inklusive der nördlichen Verbindungsrampen durch eine Widmungsbeschränkung zur Kraftfahrstraße gewidmet.

Die Anschlüsse der Bundesstraße erfolgen höhenfrei.

Der vom Einwender Nr. 1002 vorgeschlagene Anschluss der MB 14 neu an die B 318 durch einen Kreisverkehr scheidet aus, da damit die verfolgten Planungsziele, nämlich die Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität zu verbessern, nicht erreicht werden können. Zwar stellen Kreisverkehrsanlagen grundsätzlich eine gute Möglichkeit dar, eine verkehrssichere Knotenpunktlösung zu erhalten. Im vorliegenden Fall erweist sich ein Kreisverkehr jedoch als weniger geeignet. Gemäß dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006, spricht gegen einen Kreisverkehr z. B. eine anteilig geringe Verkehrsstärke der zu verknüpfenden Straßen. Bei Kreuzungen sollten die schwächeren Knotenpunktzufahrten mindestens 15 % der Summe der Verkehrsstärken betragen, da eine gleichrangige Verknüpfung der nachgeordneten Straße sonst unzweckmäßig ist. Im Fall der B 318 beträgt der Anteil der MB 14 und der Zufahrt zur Autobahnmeisterei Holzkirchen an der Gesamtbelastung des Knotenpunktes nur 8 %. Als problematisch erweist sich auch der Übergang der zwei Fahrbahnen mit



jeweils zwei Fahrstreifen der B 318 in den Kreisverkehr. Zweistreifige Kreiszufahrten sind bei zweistreifig befahrbaren Kreisfahrbahnen zwar zulässig, zweistreifige Kreisausfahrten hingegen nicht. Außerdem wäre bei einer Verkehrsprognose von über 30.000 Kfz/24h ein Kreisverkehr mit einem Durchmesser von mindestens 60 m bis zu über 80 m und zusätzlich die Anlage einer Lichtsignalanlage erforderlich. Insgesamt würde ein Kreisverkehr die Verkehrsqualität daher erheblich stören.

Zwischen Bau-km 1+500 und 1+620 erfolgt der Übergang des zweibahnig, 4-streifigen Querschnittes auf den bestehenden einbahnig, 2-streifigen Querschnitt. Während dieser 120 m wird der linke Fahrstreifen Richtung Tegernsee eingezogen, sowie die bauliche Mitteltrennung beendet. Der Einzug des Fahrstreifens muss vor dem Einfädungsstreifen aus der AS Holzkirchen Ost Richtung Tegernsee kommend abgeschlossen sein. Die Fahrbahn der B 318 wird für den Bauablauf und den weiteren 4-streifigen Ausbau bis zu diesem Einfädungsstreifen bereits in endgültiger Breite hergestellt. Die Verbindungsrampe zur MB 9 wird den neuen Verhältnissen angepasst und der Ausfädungsstreifen auf 200 m verlängert. Die östliche Fahrbahn Richtung Autobahn wird durch Verlängerung des Einfädungsstreifens der MB 9 um einen Fahrstreifen addiert. Das bestehende Kreuzungsbauwerk kann unverändert erhalten bleiben.

Die Einwender Nrn. 2000 bis 2010 üben insoweit Kritik, als durch die Rückführung der 4-streifigen Fahrbahn auf die 2-streifige Fahrbahn die Verkehrssituation insgesamt nicht verbessert werden könne. Die geplante Ausbaustrecke sei zu kurz und am Ende der Ausbaustrecke bilde sich ein „Flaschenhals“, der wiederum zu Rückstauungen führe. Wie bereits oben unter C 2.2 beschrieben, handelt es sich bei der Maßnahme um einen ersten Bauabschnitt eines schrittweisen Ausbaus. Die Verkehrssituation zwischen der Anschlussstelle A 8 Holzkirchen und dem Anschluss der MB 9 kann durch den 4-streifigen Ausbau deutlich verbessert werden. Insbesondere der Wegfall der lichtsignalgeregelten Kreuzung A 8 AS Holzkirchen /B 318/MB 14 alt/Autobahnmeisterei Holzkirchen trägt zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei (vgl. oben C 2.2).

Da der RQ 20 keinen Standstreifen vorsieht, wird gemäß RAA (Pkt. 4.3.4) in beide Fahrrichtungen zwischen den Anschlussstellen der MB 14 neu und der MB 9 jeweils eine Nothaltebucht angebracht. Auf Wunsch des Eigentümers der Fl. Nr. 339, Gemarkung Föching, wird die östlich der B 318 geplante Nothaltebucht zur Reduzierung des Eingriffs in den östlichen Wald von Bau-km 0+980 bis 1+050 an die Wegeverbindung (Planunterlage 11, RV Nr. 1.18) bei Bau-km 0+890 bis 0+950 verschoben. Die Nothaltebucht kann in den bisherigen Planfeststellungsumfang (Bereich Bankett und Mulde zwischen B 318 und öffentlicher Feld- und Waldweg,

Planunterlage 11, RV Nr. 1.18) integriert werden. Es ist kein zusätzlicher Grunderwerb erforderlich. Die Planunterlagen 5, 10.1, 10.2, 11 (RV Nr. 1.18) wurden entsprechend mittels Tekturklappe und Roteintragungen geändert.

Direkte Zufahrten außerhalb der Anschlussstellen sind durch den 4-streifigen Ausbau künftig nicht mehr möglich.

- Die direkte Zufahrt zur Firma ISKA bei Bau-km 0+490 (Ost) entfällt. Die Erschließung wird künftig über den verlegten Brandholzweg erfolgen.
- Der derzeit bei Bau-km 0+490 angeschlossene Heideweg wird über den verlegten Brandholzweg angebunden.
- Für die Durchgängigkeit des nachgeordneten Wegenetzes wird eine Wegeverbindung zwischen Bau-km 0+880 bis 0+970 hergestellt.

Details zu den Änderungen im nachgeordneten Wegenetz sind dem Erläuterungsbericht, dem Regelungsverzeichnis Unterlage 11, sowie dem Lageplan - straßenrechtliche Verfügungen Unterlage 12 - zu entnehmen.

Der bestehende Pendlerparkplatz, Fl.-Nr. 153, östlich der Autobahnpolizei, ist künftig über die neue Anschlussstelle an der MB 14 neu zu erreichen. Bisher gelangte man über die Kreuzung Anschlussstelle A 8 Holzkirchen/B 318 /MB 14/Autobahnmeisterei Holzkirchen zum Pendlerparkplatz. Der Markt Holzkirchen fordert die Anlage eines neuen Pendlerparkplatzes, der von der Autobahn A 8 auf kürzerem Weg zu erreichen sei. Man befürchte, dass der bestehende Pendlerparkplatz nicht mehr genutzt werde und Ersatzstellplätze gesucht werden. Die Neuanlage eines Pendlerparkplatzes ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Pendlerparkplätze sind nicht Bestandteile der Straße (vgl. § 1 Abs. 4 FStrG). Sie stellen auch keine zwingend erforderlichen Folgemaßnahmen im Sinne von Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG dar, die im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme geregelt werden müssten. Im Rahmen des Erörterungstermins hat sich jedoch der Vorhabensträger bereit erklärt, in Zusammenarbeit mit dem Markt Holzkirchen eine geeignete Fläche für einen Pendlerparkplatz in kürzerer Entfernung zur Autobahn zu finden und diesen anzulegen.

#### 2.3.3.2 Zwangspunkte

Bei der Maßnahme handelt es sich um einen bestandsorientierten Ausbau der B 318. Folgende Zwangspunkte haben das Ergebnis der Planung wesentlich beeinflusst:

Bauanfang ist die Anschlussstelle Holzkirchen an der A 8. Die vier Rampen der linksliegenden Trompete werden in die 4-streifig auszubauende B 318 übergeführt.

Die westliche Kappe des bestehenden Bauwerks 1 (Geh- und Radwegunterführung) bei Bau-km 0+310,70 soll erhalten bleiben. Die Trassierung der B 318 wurde entsprechend entwickelt. Das Bauende erfolgt bei Abschnitt 320, Station 0+425, am Kreuzungsbauwerk an der AS Holzkirchen Ost. Um die bestehende Fahrbahn weiter als Richtungsfahrbahn verwenden zu können, wurde die Gradienten der östlichen Fahrbahn soweit möglich nach dem Bestand entwickelt. Bezüglich der Gradienten der beiden Fahrbahnen wird auf die Lage- und Höhenpläne (Planunterlage 5 und 6) verwiesen.

#### 2.3.3.3 Querschnitt

Als Querschnitt der B 318 wurde gemäß RAS-Q 96 der Regelquerschnitt RQ 20 gewählt. Die Wahl des Querschnitts hängt von der Verkehrsbedeutung und der Verkehrsbelastung ab. Für den auszubauenden Abschnitt der B 318 ist gemäß dem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2012 (vgl. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht, Planunterlage 1) für das Jahr 2025 ein Verkehrsaufkommen von 35.300 Kfz/24h prognostiziert. Nach RAS-Q 96 ist der RQ 20 für Verkehrsstärken zwischen 15.000 und 30.000 Kfz/24h geeignet. Für Verkehrsstärken über 30.000 Kfz/24h sieht die RAS-Q 96 den RQ 26 vor. Im Gegensatz zum RQ 20 enthält der RQ 26 einen Standstreifen je Fahrbahn. Nach unserem Dafürhalten ist der Regelquerschnitt RQ 20 vorliegend ausreichend. Dafür spricht, dass es sich bei der Baumaßnahme um einen kurzen Streckenabschnitt handelt und der Schwerverkehrs-Anteil in diesem Bereich gering ist. Außerdem wird in beide Fahrtrichtungen jeweils eine Nothaltebucht angebaut. Die Trassierung der B 318 zwischen der AS Holzkirchen an der A 8 und dem höhenfreien Anschluss an die MB 9 unterliegt verschiedenen Zwangspunkten. Vor allem am Bauanfang und -ende wird versucht möglichst entsprechend dem Bestand zu trassieren. Eine Verbreiterung des Querschnitts über den RQ 20 hinaus hätte neben negativen Auswirkungen bezüglich des Lärms an der Autobahnsiedlung auch einen höheren Eingriff in den Wald, sowie Landschaft und Natur zur Folge. Die geringeren Vorteile des RQ 26 rechtfertigen diese Nachteile hier nicht.

Entsprechend dem RQ 20 entstehen zwei 7,5 m breite Fahrbahnen mit je zwei 3,25 m breiten Fahrstreifen und 0,5 m breiten Randstreifen sowie einem baulich die Richtungsfahrbahnen trennenden 2,0 m breiten Mittelstreifen. Am äußeren Fahrbahnrand folgt ein befestigtes 1,5 m breites Bankett im Falle Dammböschung, bzw. im Falle Einschnitt ein auf 1,0 m reduziertes Bankett mit anschließender 2,0 m breiten Mulde. Die Bankette sowie der Mittelstreifen werden aus standfestem Bankettmaterial hergestellt.

Für die Kreisstraße MB 14 neu ergibt sich nach der prognostizierten Verkehrsbelastung ein RQ 10,5 mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m und beidseitigen Banketten von je 1,5 m (vgl. Planunterlage 14.2).

Gemäß RAA erhalten Rampen an (teil-)planfreien Knotenpunkten befestigte Breiten von 6,0 m mit 1,5 m breiten Banketten. Die Rampen NW, SW, NO, SO zum Anschluss an die MB 14 neu wurden in den Aus- und Einfahrbereichen entsprechend geplant.

Waldwege erhalten entsprechend den derzeit gültigen Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Arbeitsblatt DWA-A904 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (Okt. 2005), eine Fahrbahnbreite von 3,0 m mit beidseits 0,75 m Bankett.

Ein öffentlicher Feld- und Waldweg wird zur Durchgängigkeit des nachgeordneten Wegenetzes parallel zur B 318 bei Bau-km 0+880 bis 0+970 hergestellt. Die zur Holzabfuhr erforderliche Verbindung wird parallel der B 318 von 3,0 m auf 4,6 m verbreitert. Das Bankett wird auf 0,5 m reduziert.

Der parallel zur MB 9 geführte Weg wird von der Maßnahme berührt und muss den neuen Verhältnissen angeglichen werden. Entsprechend DWA-A904 wird er mit einer Fahrbahnbreite von 3,0 m und beidseitigem 0,5 m breitem Bankett wieder hergestellt.

#### 2.3.3.4 Böschungsgestaltung

Die Böschungen werden nach RAS-Q 1996 mit einer Regelneigung von  $\leq 1:1,5$  ausgeführt, der Grunderwerb endet nach dem Verschnitt der Regelböschung mit dem Urgelände.

Bei Böschungshöhen unter 2,0 m wird eine Regelböschung von 3,0 m Breite erworben, damit die Böschungen flach ausgezogen und der natürlichen Geländeform angepasst werden können. Details können dem Regelquerschnitt Unterlage 14.1 entnommen werden. Der Vertreter der Einwender Nrn. 2000 bis 2010 schlug im Erörterungstermin vor, die Bankettbreiten zu reduzieren, um den Waldbestand zu schützen. Die geplanten Bankettbreiten sind regelkonform. Im Zuge der Ausführungsplanung wird jedoch versucht, soweit technisch möglich, durch Minimierung der Böschungsbreiten den Eingriff in den Wald zu reduzieren. Dies wird durch die Nebenbestimmung unter 3.6.2.4 dieses Beschlusses sichergestellt.

Bei der Verlegung des Brandholzweges zur Erschließung der Autobahnmeisterei Holzkirchen und der Firma ISKA wird der Weg zügig auf Gelände geführt, um auf Böschungen zu Gunsten des geringeren Grunderwerbs verzichten zu können.

Der nicht ausgebaute öffentliche Feld- und Waldweg bei Bau-km 0+880 bis 0+970 wird geländenah geführt, sodass auf Böschungen verzichtet werden kann. Zur Einsaat der Böschungen wird auf Planunterlage 9 verwiesen.

#### 2.3.3.5 Auswirkungen auf das nachgeordnete Wegenetz/Einmündungen

Aus Gründen der Verkehrssicherheit entfallen infolge des 4-streifigen Ausbaus die direkten Zufahrten zur B 318. Die Waldgrundstücke östlich und westlich der B 318, werden künftig über das nachgeordnete Wegenetz erschlossen.

Von mehreren Verfahrensbeteiligten (Markt Holzkirchen, Bayerischer Bauernverband, AELF Fürstenfeldbruck, Einwender Nr. 1000, Einwender Nrn. 2000 bis 2010) wird kritisiert, dass keine ausreichende Erschließung der Waldgrundstücke, insbesondere im Hinblick auf die Befahrbarkeit mit modernen land- und forstwirtschaftlichen Maschinen, gewährleistet sei.

Eine Erschließung der Wald- und Landwirtschaftsflächen ist über das öffentliche Straßen- und Wegenetz weiterhin gesichert. Gemäß § 8 a Abs. 4 Satz 3 FStrG ist kein Ersatz für geschlossene Zufahrten zu schaffen, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen. Eine Erschließung im Sinne der „bestmöglichen“ Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz ist damit gerade nicht erforderlich. Wir halten die geplante Verbindung der Waldgrundstücke zu dem öffentlichen Wegenetz für ausreichend im Sinne des § 8 a Abs. 4 FStrG.

Das nachgeordnete öffentliche Wegenetz östlich der B 318 wird in Teilbereichen vom Vorhabensträger angepasst, so dass die Erschließung aller Wald- und Landwirtschaftsflächen gesichert ist (siehe oben 2.3.3.3, 2.3.3.4, Planunterlage 11). Die öffentlichen Feld- und Waldwege sind künftig über die bestehende Anschlussstelle an der MB 9 sowie über die geplante Anschlussstelle an der MB 14 erreichbar. Von Bau-km 0+306 bis Bau-km 0+545 wird eine Gemeindeverbindungsstraße zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke auf einer Länge von ca. 300 m neu angelegt und mit dem bestehenden Brandholzweg verbunden (verlegter Brandholzweg). Der Anschluss erfolgt dann über die östliche Verbindungsrampe der AS MB 14 (vgl. Planunterlage 11). Von Bau-km 0+870 bis Bau-km 0+970 wird eine Wegeverbindung („Banane“) zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke angelegt. Der zu erstellende Weg wird an die bestehenden öffentlichen Wege auf den Fl.-Nr. 329/1 und 338 angebunden (vgl. Planunterlage 5 und 11).

Um die Abholung des Holzes zu ermöglichen, schlägt der Vertreter der Einwender Nrn. 2000 bis 2010 vor, entweder eine direkte Abholung bei den Grundstücken durch

Ertüchtigung der bestehenden Zuwegungen zu ermöglichen. Alternativ sollten Sammelstellen vorgesehen werden, um eine Abholung auf der Ostseite der B 318 zu ermöglichen.

Das Staatliche Bauamt Rosenheim ist nicht zuständig für die Ertüchtigung der bestehenden Zuwegungen, die durch das planfestgestellte Bauvorhaben nicht berührt werden. Dies ergibt sich aus Art. 54 Abs. 1 BayStrWG. Danach sind Träger der Straßenbaulast für ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege die Gemeinden bzw. bei nicht ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen diejenigen, deren Grundstücke über den Weg bewirtschaftet werden. Wir können das Staatliche Bauamt Rosenheim daher mangels Rechtsgrundlage nicht zu einer Übernahme der Kosten verpflichten. Im Übrigen hat sich das Staatliche Bauamt Rosenheim im Rahmen des Erörterungstermins bereit erklärt, die Kosten für die Ertüchtigung des Brandholzweges, Fl.-Nr. 329/1, vom Heideweg bis zur Planfeststellungsgrenze (Planunterlage 11, RV.Nr. 1.18) zu tragen.

Die Errichtung von Sammelstellen zum Abtransport auf östlicher Seite der B 318 ist aus Sicherheitsgründen abzulehnen.

Des Weiteren wurde von den Einwendern Nrn. 2000 bis 2010 die Verkehrsführung in den Heideweg, insbesondere die Ausfahrt vom Heideweg, als problematisch angesprochen. Der Abstand zwischen der Haltelinie der dortigen Rampe und der Ausfahrt des Heidewegs betrage maximal 15 m, sodass das Passieren eines Holztransporters nur unter Mitbenutzung der Gegenfahrbahn möglich sei. Das Linksabbiegen eines aus der Ausfahrt kommenden, beladenen forstwirtschaftlichen Fuhrwerks sei nahezu unmöglich. Hinzu komme, dass derartige Verkehrshindernisse von rechts abbiegenden Fahrzeugen nur sehr spät erkannt werden könnten. Auch das spätere Linksabbiegen in Richtung Föching sei wegen des zu erwartenden Verkehrsaufkommens für langsame Holztransporter kaum zu bewerkstelligen.

Diese Einwendungen erachten wir als nicht durchgreifend. Die Befahrbarkeit der Zufahrt zum Heideweg wurde mittels Schleppkurven (Sattelzug mit Auflieger) überprüft. Durch Anpassung des Kurvenradius und durch Fahrbahnaufweitung im asphaltierten Bereich kann unter Benutzung der Gegenfahrbahn die Befahrbarkeit gewährleistet werden. Die Anpassung wurde in der Nebenbestimmung 3.5.3 berücksichtigt. Die Zuwegung zu den Waldgrundstücken auf östlicher Seite der B 318 ist somit gewährleistet. Waldbewirtschaftung bzw. Holzabfuhr wird voraussichtlich nur an wenigen Tagen im Jahr stattfinden. Das vorübergehende Mitbenutzen der Gegenfahrbahn ist bei untergeordneten Straßen vertretbar. Das Sichtfeld von und auf die Zufahrt ist von Bewuchs frei zu halten, Art. 29 Abs. 2

BayStrWG. Die Verkehrsbeziehung vom Heideweg Richtung Föching wurde ebenfalls mittels Schleppkurve nachgewiesen. Das erforderliche Sichtfeld zum und vom Brandholzweg ist ebenfalls von Bewuchs frei zu halten (vgl. Art. 29 Abs. 2 BayStrWG).

Die von verschiedenen Trägern öffentlicher Belange und Einwendern (Markt Holzkirchen, Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck, Einwendern Nrn. 2000 bis 2010) vorgeschlagene Errichtung eines alternativen Waldweges mit einer Länge von 470 m ist nicht erforderlich, um eine Erschließung der Waldgrundstücke sicherzustellen. Vielmehr kann durch die Anpassung der bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwege eine ausreichende Verbindung zum öffentlichen Wegenetz gewährleistet werden. Eine etwaige Errichtung eines solchen Alternativweges kann daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sein. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat im Rahmen des Erörterungstermins in Aussicht gestellt, im Falle der Einigung der betroffenen Grundstückseigentümer hinsichtlich der Errichtung eines Forstweges, die Kosten für die erstmalige Herstellung dieses Weges zu übernehmen.

#### 2.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

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

Der Ausbau wird dazu beitragen, die Belastung der Anwohner mit Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren, indem der Verkehrsfluss verbessert wird. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens.

##### 2.3.4.1 Bauausführung

Durch die oben unter A 3.2 dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass bei der Realisierung des Vorhabens die rechtlichen Anforderungen gewahrt und nachteilige Wirkungen durch die Bauausführung für die

betroffenen Anwohner so weit wie möglich vermieden werden (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG)

#### 2.3.4.2 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

##### 2.3.4.2.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der Ausbau der B 318 zwischen der A 8 AS Holzkirchen und dem Anschluss der MB 9 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Das in § 50 BImSchG enthaltene Optimierungsgebot im Hinblick auf die Lärmvermeidung steht der Planung nicht entgegen. Eine Änderung der Trasse in Lage oder Höhe kommt aufgrund der topographischen Gegebenheiten und des erforderlichen unverhältnismäßigen Kostenaufwands nicht in Betracht.

Die Wahl der Variante 2 für den nördlichen Bauabschnitt erfolgte gerade aus Lärmschutzgründen. Der östliche Ausbau ist für die westlich der B 318 liegende Autobahnsiedlung hinsichtlich der Immissionsbelastung günstiger als der westliche Ausbau.

##### 2.3.4.2.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1



der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

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

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

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

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

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

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

Die Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder

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

#### 2.3.4.2.3 Verkehrslärberechnung

Für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung wurde die von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak für das Jahr 2025 erstellte Verkehrsprognose (vgl. Planunterlage 1, Anlage 1, Auszug Verkehrsgutachten) verwendet. Die Berechnung der Mittelungspegel für den Straßenverkehrslärm erfolgt nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 (Ausgabe 1990). In der Berechnung wurde für die B 318, südlich und nördlich der Anschlussstelle MB 14 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr - DTV - von 34.800 Kfz/Tag, mit Lkw-Anteilen von 3,5 % tags und 4,4 % nachts angesetzt, für die MB 14 ein DTV von 5.400 Kfz/Tag, mit einem Lkw-Anteil von 7 % tags und 11% nachts. Der DTV ist niedriger als die Verkehrszahlen der Verkehrsuntersuchung, da der DTV einen Mittelwert über alle Tage des Jahres darstellt während die Verkehrszahlen der Verkehrsuntersuchung die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung wiedergeben. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Bei der Verkehrslärberechnung wurde berücksichtigt, dass auf dem Ausbauabschnitt der B 318 ein lärmindernder Fahrbahnbelag nach ARS 14/91 mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) vorgesehen ist.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG ist die Beurteilung der Lärmauswirkungen eines Straßenbauvorhabens streng anhand der RLS-90 vorzunehmen, um die Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen sicherzustellen (vgl. z.B. BVerwG, Urt. vom 09.06.2010, 9 A 25/09, Rn. 31 – zit. nach Juris).

#### 2.3.4.2.4 Ergebnis

Beim 4-streifigen Ausbau der B 318 zwischen der AS A 8 Holzkirchen und dem Anschluss der MB 9 handelt es sich nicht um den Neubau einer Straße im Sinne von § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. Das Vorhaben stellt aber eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV dar, da mit der Maßnahme eine Erweiterung der bestehenden B 318 um zwei durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr verbunden ist. Ein Fahrstreifen ist dann durchgehend, wenn er zwischen zwei Kreuzungen oder Einmündungen geplant ist (Numberger in Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Anhang IV. 1, Rn. 23). Dies ist hier der Fall, da die B 318 zwischen der Anschlussstelle A 8 Holzkirchen und dem Anschluss der Kreisstraße MB 9 an die B 318 durchgängig um zwei Fahrstreifen erweitert werden soll.

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV normierten Immissionsgrenzwerte für einen Teil der Wohngebäude ohne Lärmschutzmaßnahmen überschritten würden (Planunterlage 17.1). Die Grenzwerte der Lärmvorsorge für Mischgebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV (64/54 dB(A) Tag/Nacht) werden an den Immissionsorten IO 2 - 4 deutlich überschritten. Die Immissionsorte IO 2 - 4, Fichtholz 4 - 6, stellen die vorderen Gebäude der sogenannten Autobahnsiedlung dar. Es liegt für dieses Gebiet kein Bebauungsplan vor. Somit sind die tatsächlichen Gegebenheiten maßgeblich. Die Siedlung an der Kreuzung MB 14 alt und B 318 unterliegt der Wohnnutzung. Das Gebiet ist geprägt von der Nähe zur A 8 und zur B 318. Gegenüber der Autobahnsiedlung befindet sich die Autobahnpolizei. Es werden daher die Grenzwerte für Mischgebiete herangezogen.

Durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an der Straße können die Grenzwerte jedoch eingehalten werden (Planunterlage 17.1). Es ist eine abgestufte hochabsorbierende Lärmschutzwand vorgesehen, die nach der beschränkten Ausfahrt zur MB 14 alt bei Bau-km 0+270 mit einer Höhe von 3,50 m beginnt, dann bis Bau-km 0+310 auf eine Höhe von 5,5 m ansteigt und sich ab Bau-km 0+350 bis zum Ende bei Bau-km 0+390 wieder auf 3,5 m reduziert. Genaue Angaben sind den Planunterlagen 5, 6 und 11 zu entnehmen, auf welche wir hiermit verweisen.

Durch die hiermit planfestgestellte Lärmschutzanlage (Planunterlage 11, RV. Nr. 2.03) wird eine Minderung des Beurteilungspegels um bis zu rund zwölf dB(A) erreicht, so dass die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV an allen relevanten Immissionsorten eingehalten werden.

Da die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV eingehalten werden, kann davon ausgegangen werden, dass von dem Ausbau keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren Lärmemissionen im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG ausgehen werden (BVerwG, Urt. vom 09.06.2010, Az. 9 A 20/08 Rn. 102; vgl. BVerfG, Beschluss vom 30. November 1988 - 1 BvR 1301/84).

Die Beurteilung durch das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern ergab, dass die Planunterlagen keine erkennbaren Mängel aufweisen.

Der Lageplan der untersuchten Immissionsorte sowie die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für die untersuchten Immissionsorte sind im Einzelnen in den Planunterlagen 1, 5, und 17.1 dargestellt, auf welche verwiesen wird.

#### 2.3.4.3 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).

Unter Zugrundelegung der in dem Gutachten von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak prognostizierten Verkehrsentwicklung für das Jahr 2025 wurde ermittelt, dass sich durch die geplante Maßnahme die lufthygienische Situation gegenüber der bestehenden Vorbelastung nicht wesentlich verändert. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung infolge der Straßenbaumaßnahme kann daher ausgeschlossen werden.

Die Abschätzung der zu erwartenden Schadstoffbelastungen erfolgte nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“. Die Grundlagen der Berechnung wurden in enger Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt festgelegt. Es ist zwar eine geringe Zunahme der Gesamtkonzentrationen durch den 4-streifigen Ausbau der B 318 gegenüber den Vorbelastungswerten zu verzeichnen, die zulässige Anzahl der

entsprechenden Grenzwertüberschreitungen werden aber nicht erreicht. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Planunterlage 1 und 17.2 verwiesen.

#### 2.3.4.4 Bodenschutz

Es werden keine nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz unzulässigen Belastungen des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr, die Belastung durch die Bauarbeiten oder die Herstellung und Unterhaltung der Anlage eintreten.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Aufgrund des bestandsorientierten Ausbaus trägt das planfestgestellte Bauvorhaben dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden Rechnung. (§ 1 BBodSchG).

#### 2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 32 BNatSchG sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Im näheren Umfeld des Bauvorhabens sind keine FFH- oder Vogelschutzgebiete vorhanden. Sonstige Schutzgebiete nach §§ 23 - 29 BNatSchG sind von dem Vorhaben ebenfalls nicht betroffen.

Auch liegen keine gesetzlich geschützten Biotope im Sinne von § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG im Einwirkungsbereich des Vorhabens.

Im Baubereich vorhandene Feldgehölze und Gebüsche im Sinne von § 39 BNatSchG i.V.m. Art. 16 BayNatSchG dürfen nach § 16 Abs. 2 BayNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen entfernt und beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Miesbach hat sich damit in ihrer Stellungnahme vom 16.12.2013 einverstanden erklärt.

##### 2.3.5.1.2 Artenschutz

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

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

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

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

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

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen (- eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen -) liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Nach dem Urteil des BVerwG

vom 14.07.2011, 9 A 12.10 – „Freiberg-Urteil“- ist § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG jedoch für unvermeidbar mit dem Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene Tötungen von Tieren nicht anzuwenden, da gegen diese Vorschrift insoweit europarechtliche Bedenken bestehen. Solche Verluste werden daher vorsorglich nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beurteilt.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind.

Kommt es trotz 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.

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten „Naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ (vgl. Planunterlage 19.3), die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12.02.2013, Gz. IID2-4022.2-001/05, eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände hat der Gutachter zulässigerweise folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten berücksichtigt:

- V1: Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch Rodung und Baufeldräumung außerhalb sensibler Zeiten
- V2: Minimierung des Arbeitsraumes und Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen
- M1: Anlage von Überflughilfen für Fledermäuse
- M2: Anlage von Leiteinrichtungen bzw. Freihaltung von Flugkorridoren für Fledermäuse

Die genannten Maßnahmen sind insbesondere in den Planunterlagen 1, 9, 19.1 und 19.3 im Einzelnen dargestellt. Darauf wird verwiesen. Sie sind Bestandteile des festgestellten Plans bzw. Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ihre Beachtung ist daher sichergestellt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass durch das Bauvorhaben keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 4 BNatSchG erfüllt werden.

Die Überprüfung hat ergeben, dass im Untersuchungsgebiet die nach Anhang IV FFH-RL streng geschützten Fledermausarten Abendsegler, Braunes Langohr, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Nordfledermaus, Rauhautfledermaus, Zwergfledermaus vorkommen oder ihr Vorkommen wenigstens nicht auszuschließen ist. Sie konnten westlich der B 318 im Übergangsbereich zwischen Waldfläche und Offenland bei Bau-km 1+100 nachgewiesen werden.

Hinsichtlich der europäischen Vogelarten können in größerem Abstand zur Bundesstraße im Wald störungsempfindliche Arten wie Kuckuck, Schwarzspecht, Sperber und Waldkauz nachgewiesen werden. Im Trassenbereich kommen störungsunempfindliche Arten wie Goldammer und Mäusebussard vor.

Die Prüfung hat indessen ergeben, dass unter Berücksichtigung der beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Direkte Individuen- und Lebensraumverluste können durch die abgeleiteten Maßnahmen ebenso wie relevante stärkere Störwirkungen auf ein unerhebliches Maß reduziert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Für verbleibende Belastungen oder Verluste stehen den betroffenen Arten vergleichbare Ausweichflächen in räumlicher Nähe zur Verfügung, so dass die ökologische Funktionalität der Lebensstätten gesichert bleibt bzw. Beeinträchtigungen sich nicht erheblich störend auf die Population auswirken werden. Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktionalität sind nicht erforderlich.

Weiterhin wurde im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung festgestellt, dass eine Betroffenheit von europarechtlich geschützten Tierarten aus anderen Gruppen und von Pflanzenarten ebenso wie die Betroffenheit von ausschließlich nach nationalem Recht geschützten Pflanzen- und Tierarten bei genauerer Analyse der vorgefundenen Lebensräume und möglichen Wuchsorte sowie der Ergebnisse der Bestandserfassung bereits vorab ausgeschlossen werden kann.

Da unter Berücksichtigung der konzipierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG durch das Vorhaben erfüllt werden, ist eine Prüfung der Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich.



Die Höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und bestätigt, dass keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in Planunterlage 19.3 wird verwiesen.

#### 2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

#### 2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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

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

Das gegenständliche Straßenbauvorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 BNatSchG dar. Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen 19.1 und 19.2 beschrieben. Die Eingriffe werden durch die folgenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen soweit wie möglich reduziert.

- V1: Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch Rodung und Baufeldräumung außerhalb sensibler Zeiten
- V2: Minimierung des Arbeitsraumes und Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen
- M1: Anlage von Überflughilfen für Fledermäuse
- M2: Anlage von Leiteinrichtungen bzw. Freihaltung von Flugkorridoren für Fledermäuse
- Rückbau der bestehenden Verkehrsfläche (ehemalige Direktanbindung der bestehenden MB 14 an die B 318, Parkplatz der B 318 bei Bau-km 0+400) zu Straßenbegleitflächen
- Im Bereich der gesamten Baumaßnahme gilt ein schonender Umgang mit Boden. Zur Vermeidung von unnötigen Verdichtungen werden empfindliche Flächen außerhalb des Baufeldes nicht befahren. Die Lagerung des Aushubmaterials findet innerhalb des Baufeldes statt. Die Baufelderschließung erfolgt ausschließlich über das bestehende Wegenetz. Das Aushubmaterial wird unter Berücksichtigung der natürlichen Horizontabfolge fachgerecht (getrennt nach Ober- und Unterboden) gelagert. Beim Wiederverfüllen von Gräben und Baugruben ist auf die natürliche Bodenschichtung zu achten.
- Zur Vermeidung der Einbringung standortfremder Pflanzenarten und insbesondere zur Vermeidung einer zusätzlichen Verbreitung von eventuell im Boden vorhandenen Neophytensamen erfolgt vorrangig die Verwendung direkt vor Ort abgetragenen Oberbodens. Falls eine Lieferung von Oberboden dennoch

erforderlich sein sollte, muss gewährleistet sein, dass dieser frei von Saat- und Pflanzengut standortfremder Pflanzenarten ist.

- Durchführung einer Umwelt-Baubegleitung während der gesamten Bauphase

Die neu entstehenden Straßennebenflächen werden durch standortgerechte Gehölzpflanzungen und Ansaaten landschaftsgerecht gestaltet. Ziel dieser Maßnahme ist die Einbindung der technischen Anlagen in die Landschaft und die Wiederherstellung der durch die Baumaßnahme in Anspruch genommenen Flächen sowie die Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Die Gestaltung orientiert sich an den Richtlinien RAS-LP 1 und RAS-LP 2.

Folgende Gestaltungsmaßnahmen sind vorgesehen:

- Anlage von extensiv genutzten Gras- und Krautstrukturen (G1)
- Einzelbaumpflanzung (G2)
- Unterpflanzung angeschnittener Waldflächen, Initialpflanzung auf Straßenböschungen (G3)
- Wiederherstellung von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen (G4)
- Entwicklung eines naturnahen Laubmischwaldes durch gelenkte Sukzession (G5)
- Begrünung von Lärmschutzwänden (G6)

Die Gestaltungsmaßnahmen werden in den Planunterlagen 1 und 9 detailliert erläutert.

#### 2.3.5.3.2 Verbleibende Beeinträchtigungen

Es verbleiben folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Wertminderung forstwirtschaftlicher Nutzflächen in naturschutzfachlicher Hinsicht infolge Verkleinerung in einem Umfang von 1,20 ha
- Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Versiegelung in einem Umfang von 0,25 ha
- Verlust von forstwirtschaftlichen Nutzflächen durch Versiegelung in einem Umfang von 1,25 ha
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Verbreiterung des Straßenbauwerks sowie durch großflächige Waldverluste durch die Anlage des Anschlussbauwerkes

#### 2.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahme). 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 naturschutzfachliche 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.

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Planunterlagen 9, 19.1 und 19.2 festgelegt.

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.

Der Ausgleichsbedarf wurde gemäß den sog. Gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz des Bayerischen Innen- und Umweltministeriums vom 21.06.1993 nachvollziehbar umgerechnet. Dies begegnet keinen Bedenken. Zwar ist die diese Grundsätze ablösende Bayerische Kompensationsverordnung, im Gesetzes- und Verordnungsblatt (GVBl.) vom 07.08.2013 bekannt gemacht, zum 01.09.2014 in Kraft getreten, die verfahrensgegenständlichen Planunterlagen wurden jedoch bereits am 09.09.2013 eingereicht, so dass die Bayerische Kompensationsverordnung gemäß § 23 Abs. 1 BayKompV hier nicht zur Anwendung kommt. Es gelten die „Gemeinsamen

Grundsätze“ vom 21.06.1993. Danach ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 2,92 ha. Dieser wird zum Teil durch die Kompensationsmaßnahme A 1 mit einer anrechenbaren Fläche von 0,62 ha und durch die Kompensationsmaßnahme A 2 mit einer anrechenbaren Fläche von 2,38 ha abgedeckt.

Die Kompensationsfläche A 1 betrifft eine Teilfläche der Fl.-Nr. 533, Gemarkung Dürnbach, Landkreis Miesbach. Es handelt sich um eine Maßnahme zum Ausgleich der Waldverluste und zum Ausgleich der Veränderungen des Landschaftsbildes. Auf der ca. 11 km südlich des Planungsgebiets im Bereich der Kreuzung B 318/B 472 gelegenen Fläche ist die Aufforstung eines Laubmischwaldes mittels Pflanzung autochthoner, standortgerechter Baum- und Straucharten geplant. Auf einem Streifen von ca. 10 m Breite im Nahbereich der B 472 erfolgt eine Aufwertung durch Nutzungsextensivierung des bestehenden artenarmen Grünlandes. Da sich die Ausgleichsfläche ca. zu einem Drittel im Beeinträchtigungskorridor der B 472 befindet, ergibt sich insgesamt eine anrechenbare Fläche von 0,62 ha bei einer Gesamtfläche von 0,76 ha.

Die Kompensationsfläche A 2 liegt ca. 15 km nördlich vom Eingriffsbereich und betrifft die Fl.-Nr. 998, Gemarkung Siegertsbrunn, Landkreis München. Es handelt sich ebenfalls um eine Maßnahme zum Ausgleich der Waldverluste und zum Ausgleich der Veränderungen des Landschaftsbildes. Auf der zur Zeit landwirtschaftlich genutzten Fläche, die innerhalb eines Waldbereiches liegt, ist eine Aufforstung eines Laubmischwaldes mittels Pflanzung autochthoner, standortgerechter Baum- und Straucharten geplant. Innerhalb des Aufforstungsbereiches sollen Sukzessionsinseln, sowie ein randlicher Sukzessionsstreifen zu angrenzenden Waldbeständen auf der Ostseite sowie an der südlich und westlichen Grundstücksgrenze ein gestuffer Waldmantel mit autochthonen Wildgehölzen, Wildobst und vorgelagerten Krautsaumstrukturen die Strukturvielfalt der Fläche erhöhen. Die Kompensationsfläche liegt außerhalb eines Beeinträchtigungskorridors und besitzt eine als Ausgleich anrechenbare Fläche von 2,38 ha. Für dieses Bauvorhaben werden 2,30 ha verbucht. Die verbleibende Fläche von 0,08 ha steht für andere Bauvorhaben zur Verfügung.

Die unteren Naturschutzbehörden am Landratsamt Miesbach und am Landratsamt München haben sich bei Beachtung verschiedener Auflagen, die wir unter A 3.3 in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen haben, mit der Planung einverstanden erklärt (Stellungnahme des Landratsamtes Miesbach vom 16.12.2013, Stellungnahme des Landratsamtes München vom 19.12.2013). Die höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern hat zur landschaftspflegerischen Begleitplanung bei Beachtung verschiedener Auflagen, die

ebenfalls unter A 3.3 in die vorliegende Entscheidung aufgenommen wurden, ihr Einverständnis erklärt. Eine allgemeine Auflage zur Umsetzung des Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist nicht erforderlich, da diese Bestandteile des festgestellten Planes und damit auch umzusetzen sind.

Die Eingriffe werden durch die vorgesehenen Maßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG kompensiert. Eine Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Die festgesetzten Auflagen sind zum Schutz der Belange von Natur und Landschaft erforderlich (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Ein Auflagenvorbehalt für Auflagen, die aus Gründen des Naturschutzes notwendig werden, wie von der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Miesbach gefordert, ist nicht aufzunehmen. Die Voraussetzungen für die Aufnahme eines Auflagenvorbehalts gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sind nicht erfüllt. Es wurden keine Gesichtspunkte vorgetragen, die darauf hinweisen, dass eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist.

Die Belange der Landwirtschaft wurden bei der Dimensionierung der Ausgleichsmaßnahmen und bei der Auswahl der Flächen soweit wie möglich berücksichtigt, dazu dient insbesondere die sehr flächensparende Planung.

Nach § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde den erforderlichen Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Zulassungsbescheid festzusetzen. Bei staatlichen Vorhabensträgern gilt nach § 10 Abs. 3 der Bayer. Kompensationsverordnung vom 07.08.2013, GVBl S. 517 – BayKompV – die in den vorhergehenden Absätzen beschriebene zeitliche Begrenzung nicht. Die BayKompV kommt zwar vorliegend nicht zur Anwendung, da die Planunterlagen zeitlich vor dem Inkrafttreten der BayKompV am 01.09.2014 eingereicht wurden. Aus der Regelung in § 10 Abs. 3 BayKompV lässt sich jedoch allgemein ableiten, dass jedenfalls bei staatlichen Eingriffen die dauerhaft erforderlichen Pflegemaßnahmen so lange durchgeführt werden müssen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Aufrechterhaltung des angestrebten Entwicklungsziels erforderlich sind. Da sie hier einen sehr langen Zeitraum umfassen kann, haben wir uns für den Fall künftiger Rechtsänderungen eine Änderung dieser Auflage vorbehalten.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine

erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

#### 2.3.6 Wald

Für die geplante Baumaßnahme müssen Waldflächen im Sinne des Art. 2 BayWaldG in einem Umfang von ca. 2,95 ha gerodet werden. Es handelt sich vorwiegend um Nadelholzbestände aus Fichte mit geringer Laubbaumbeimischung. Durch das Vorhaben gehen Waldflächen mit besonderer Bedeutung gemäß dem Waldfunktionsplan für den Schutz von Verkehrswegen, den Wasserschutz und die Erholung verloren.

Gemäß Art. 9 Abs. 3 BayWaldG ist die Rodungserlaubnis im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erteilen, sofern sich aus den Vorschriften des Art. 9 Absätze 4 bis 7 BayWaldG nichts anderes ergibt.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 19.1) sind zur Kompensation der Eingriffe in Waldflächen Ersatzaufforstungen zur Sicherung der Funktion des Waldes vorgesehen. Diese Aufforstung erfolgt auf den Ausgleichsflächen A 1 und A 2. Durch die Vermeidungsmaßnahme V 2 wird im Bereich angrenzender Waldflächen der Arbeitsstreifen z.B. durch die Errichtung von Bauzäunen gemäß der Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4 i. V. m. DIN 18920) oder ähnlich geeignete Maßnahmen auf das notwendige Maß begrenzt.

Zusätzlich zu der Wiederherstellung temporär in Anspruch genommener Waldflächen ist die Entwicklung von Waldrändern auch auf Straßennebenflächen im Bereich des Anschlussbauwerks vorgesehen (vgl. Gestaltungsmaßnahmen G3 und G5). Die Lage und der Umfang der Gestaltungsmaßnahmen sind im Detail in Planunterlage 9 dargestellt.

Die östlich entlang der Straße gelegenen Waldflächen besitzen laut dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck zum größten Teil Sturmschutzwaldeigenschaft gemäß Art. 10 Abs. 2 BayWaldG gegenüber den nachgelagerten Waldbestandteilen. Die Baumaßnahmen an der B 318 greifen in die hier bestehenden Waldränder ein und beseitigen geschlossene Waldträufe. Die angeschnittenen Waldränder besitzen dadurch bei aus Südwest bis Nordwest kommenden Sturmwinden für die nachgelagerten Bestände keine oder nur mehr eine stark reduzierte Schutzfähigkeit.

Die Rodung solcher Bestände kann daher in diesem Beschluss wegen Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 und Abs. 6 Nr. 1 BayWaldG nur unter den Voraussetzungen des Art. 9 Abs. 7

BayWaldG gestattet werden. Die zwingenden Gründe des öffentlichen Wohls liegen im öffentlichen Interesse an der festgestellten Planung. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C 2.2. wird verwiesen. Zur Verminderung der Sturmwurfgefährdung wurde die Nebenbestimmung 3.6.2.1 in den Beschluss aufgenommen. Zur Schonung des östlichen Waldrandes trägt auch die Nebenbestimmung 3.6.2.4 bei. Durch die im Rahmen der Planänderung vom 06.11.2014 erfolgende Verschiebung der auf östlicher Seite geplanten Nothaltebucht an die zu erstellende Wegeverbindung bei Bau-km 0+890 bis 0+950 (vgl. oben C 2.3.3.1) kann ein zusätzlicher Eingriff in den östlichen Waldrand vermieden werden.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck fordert eine Regelung der Kostenübernahme durch den Vorhabensträger für künftige Windwurf- und Windwurfgeschäden. Dem ist nicht zu entsprechen. Entschädigungsfragen sind nicht in der Planfeststellung zu regeln. Sie sind vielmehr Gegenstand der Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder Teil des Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahrens.

Der Einwender Nr. 1002 bemängelt, dass der Wald westlich der B 318 vom östlich gelegenen Wald abgeschnitten werde, insbesondere da der 4-streifige Ausbau mit der beidseitigen Errichtung eines Wildschutzzaunes verbunden sei. Dadurch würde vor allem die Fauna verarmen. Es wird deshalb die Errichtung einer Grünbrücke über die B 318, eventuell mit einer Tieferlegung der B 318 in diesem Bereich vorgeschlagen.

Dem Vorschlag kommen wir aus folgenden Gründen nicht nach: Bereits durch die bestehende zweispurige B 318 kommt es zu Walddurchschneidungen und damit zur Funktionsbeeinträchtigung des Waldes. Aufgrund der tierökologischen Erhebungen von bodengebundenen Tierarten bestehen deshalb kaum Funktionsbeziehungen zwischen den östlichen und westlichen Waldbereichen, sodass auf ergänzende Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktionalität verzichtet werden kann (vgl. Planunterlage 19.3). Des Weiteren müsste die B 318 tiefer gelegt werden. Dies hätte einen unnötigen Flächen- und Waldverlust zur Folge und wäre zudem mit hohen Kosten verbunden. Beim vorgesehenen bestandsorientierten Ausbau sollen die Eingriffe in Natur und Wald gerade möglichst gering gehalten werden. Insbesondere wegen der unverhältnismäßig hohen Kosten gegenüber dem letztlich nicht nachweisbaren Nutzen wird die Errichtung einer Grünbrücke abgelehnt.

Die Eingriffe in Waldflächen können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange weiter minimiert werden. Spezielle walddrechtliche



Versagungsvoraussetzungen oder ein Entgegenstehen anderer Rechtsvorschriften stehen der Rodung nicht entgegen.

### 2.3.7 Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis

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

Wasserrechtliche Entscheidungen, die von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst würden (z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern o. ä.), sind für die genehmigte Baumaßnahme nicht erforderlich.

Im Bereich des Vorhabens befindet sich das aufgelassene Wasserschutzgebiet für den Brunnen Föching. Dieser wird nur noch zu Brauchwasserzwecken verwendet. Eine negative Beeinflussung durch die Baumaßnahme ist nicht zu erwarten.

Das im Bereich von der Anschlussstelle A 8 Holzkirchen bis zum Anschluss der Kreisstraße MB 9 anfallende Niederschlagswasser der B 318 wird breitflächig über Bankette (E06, E07) bzw. Mulden (E01 - E05, E08 - E09) in den Untergrund versickert. Die Sickermulden verlaufen auf beiden Seiten der Bundesstraße, da die Fahrbahnen jeweils nach außen entwässern. Das Niederschlagswasser aus dem Brückenbereich wird gefasst und in Versickerungsmulden am Böschungsfuß geleitet (E10, E11). Um eine ausreichende Sickerfähigkeit zu gewährleisten werden, je nach Bedarf, Sickerschlitze erstellt, die eine Verbindung zum sickerfähigen Boden herstellen. Diese Sickerstränge werden mit Geotextil ummantelt, um die Sickerfähigkeit zu erhalten. Die Mulden werden durchgehend mit mindestens 20 cm Oberboden abgedeckt. Der Grundwasserflurabstand ist > 5 m. Damit kann auch diese Bodenpassage in der Berechnung nach DWA-Merkblatt M 153 für die Sickermulden angerechnet werden. Die Versickerungsanlagen wurden auf ein jährliches Regenereignis ausgelegt. Die gewählten Sickeranlagen und die geplante Ausführung entsprechen den Vorgaben nach DWA-M 153.

Die Verschiebung der östlichen Nothaltebucht nach Norden durch die Änderungen der Planunterlagen vom 06.11.2014 (Planunterlagen 5 und 10.1) hat keine zusätzliche Belastung des Grundwassers zur Folge. Im Bereich der Haltebucht wird die Entwässerungsmulde auf ca. 50 m unterbrochen. Das anfallende Niederschlagswasser wird daher mittels einer Rinne gefasst und der anschließenden Versickerungsmulde zugeführt. Damit erfolgt eine ausreichende Reinigung des Niederschlagswassers über die belebte Bodenzone mit anschließender Versickerung in den Untergrund.

Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat die vorgesehene Entwässerung geprüft und ihr bei Beachtung der festgesetzten Auflagen zugestimmt. Mit der Stellungnahme vom 07.10.2014 hat sich das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim auch mit der Verlegung der Nothaltebucht einverstanden erklärt.

Die vorgesehenen Einleitungen sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die Gestattung kann gemäß § 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden, da für die Entwässerung der Straßenanlagen ein öffentliches Interesse besteht. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§12 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 15 Abs. 2, 14 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Ein Auflagenvorbehalt, wie vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim gefordert, ist nicht aufzunehmen, da die Voraussetzungen nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG nicht gegeben sind. Eine abschließende Entscheidung ist möglich. Gegenteiliges wurde nicht vorgetragen. Außerdem besteht schon nach § 13 WHG die Möglichkeit, nachträgliche Auflagen festzusetzen. Aus fachlicher Sicht bestehen keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange. Das Landratsamt Miesbach hat in seiner Stellungnahme vom 16.12.2013 als untere Wasserrechtsbehörde das Einvernehmen erteilt (§ 19 Abs. 2 WHG). Einwendungen gegen die Planung der Entwässerungsanlagen sind nicht erhoben worden.

#### 2.3.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Der Flächenbedarf für das Bauvorhaben umfasst 0,25 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der 4-streifige Ausbau der B 318 mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Das gilt sowohl im Hinblick auf die - verhältnismäßig geringe - Belastung der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit entfallen die direkten Zufahrten von der B 318 zu den anliegenden Grundstücken. Die Erschließung wird über das öffentliche Feld- und Waldwegenetz gewährleistet. Die Waldgrundstücke auf westlicher Seite der B 318 sind über das bestehende nachgeordnete öffentliche Wegenetz erreichbar. Die Bewirtschaftung auf östlicher Seite der B 318 erfolgt ebenfalls über das nachgeordnete Wegenetz. Das nachgeordnete Wegenetz wird in Teilbereichen

durch den Vorhabensträger angepasst, um ein durchgängiges Netz zu erhalten. Erreichbar sind diese öffentlichen Feld- und Waldwege über die bestehende Anschlussstelle an der MB 9, sowie über die geplante Anschlussstelle an der MB 14 (vgl. C 2.3.6).

Mögliche Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange sind insgesamt auf ein Mindestmaß reduziert und nicht so gewichtig, dass sie der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen.

Dem entsprechend hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck in seiner Stellungnahme aus landwirtschaftlicher Sicht keine Einwände vorgebracht.

### 2.3.9 Gemeindliche Belange

Die künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der umliegenden Gemeinden werden durch den 4-streifigen Ausbau der B 318 nicht beeinträchtigt. Es gibt keine Planung, die durch den Ausbau beeinträchtigt wird. Der am 26.11.2012 in Kraft getretene Bebauungsplan Nr. 132 „Bergfeld Nord, Gewerbegebiet Holzkirchen – Nord“ steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Der Markt Holzkirchen und die Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn haben sich mit dem Vorhaben grundsätzlich einverstanden erklärt.

Die vom Markt Holzkirchen vorgebrachten Einwände bezüglich der Erschließung der Waldflächen und der Neuanlage eines Pendlerparkplatzes wurden bereits oben unter C 2.3.3.1 und C 2.3.3.5 dieses Beschlusses bearbeitet.

### 2.3.10 Sonstige öffentliche Belange

#### 2.3.10.1 Träger von Versorgungsleitungen

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

##### 2.3.10.1.1 Telekommunikation

Die Telefónica Germany GmbH & Co. OHG trägt in ihrer Stellungnahme vom 20.12.2013 vor, dass die durch die Maßnahme bedingte Verlegung eines ihrer Mobilfunkmasten (vgl. Planunterlage 11 Ziff. 4.04) zu berücksichtigende Belange des Telekommunikationswesens berühre. Bei Festsetzung eines geeigneten Ersatzstandortes und unter Berücksichtigung der anfallenden Kosten sei ein Rückbau des bestehenden Funkmastes mit den Belangen des

Telekommunikationswesens vereinbar. Ferner müsse eine dingliche oder vertragliche Sicherung der Nutzung vorgesehen werden. Genaue Lage und Höhe des Ersatzbauwerks bedürfen einer weiteren Konkretisierung.

Als voraussichtlicher neuer Standort des Mobilfunkmastes wurde vom Vorhabensträger in Abstimmung mit der Telefonica Germany GmbH & Co. OHG eine Fläche südlich der Autobahnmeisterei Holzkirchen, Fl.-Nr. 290, angeboten.

Die mit dem Rückbau verbundenen Kosten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Im Planfeststellungsbeschluss wird nur über das „Ob und Wie“ der Leitungsänderung entschieden, nicht aber über die Kosten.

Es besteht kein Anspruch auf dingliche oder vertragliche Sicherung der Nutzung. Wie das Unternehmen selbst mitteilt, wurde im Jahr 2002 mit der Bundesrepublik Deutschland ein Pacht- bzw. Mietvertrag abgeschlossen, der durch eine Sondernutzungserlaubnis ergänzt wird. Die Vertragsbeendigung bzw. -auflösung bestimmt sich nach den zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Telefonica Germany GmbH & Co. OHG festgesetzten vertraglichen Vereinbarungen.

#### 2.3.10.1.2 Gemeindewerke Holzkirchen GmbH

Die Gemeindewerke Holzkirchen machen in ihrer Stellungnahme vom 18.12.2013 eine Kostenbeteiligung des Straßenbaulastträgers an den für die Verlegung der Wasserleitung (Planunterlage 11, RV Nr. 4.16, 4.14, 4.17) entstehenden Kosten geltend.

Die zwischen Bau-km 0+335 und 0+960 längs zur B 318 vorhandene Wasserleitung wird durch die Baumaßnahme berührt. Die Anlage muss in Lage und Höhe an die neuen Verhältnisse angeglichen werden. Entsprechend den planfestgestellten Unterlagen zum Umbau der Tank- und Rastanlage und Anschlussstelle Holzkirchen an der A 8 vom 17.03.1977 (Planfeststellungsbeschluss vom 08.01.1979) wurde die Trinkwasserleitung zur Versorgung der Tank- und Rastanlage, der Autobahnmeisterei Holzkirchen, Autobahnsiedlung und Polizeistation von der Bundesautobahnverwaltung hergestellt. Wie auch von den Gemeindewerken Holzkirchen GmbH vorgetragen, wurde die Leitung nach Fertigstellung an den Markt Holzkirchen übereignet. Damit steht die Leitung im Eigentum der Gemeindewerke Holzkirchen GmbH.

Die mit der Leitungsverlegung verbundenen Kosten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Im Planfeststellungsbeschluss wird nur über das „Ob und Wie“ der Leitungsänderung entschieden, nicht aber über die Kosten.

Im Übrigen wird auf den zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Rosenheim, und den Gemeindewerken Holzkirchen GmbH

geschlossenen Vertrag aus dem Jahr 1983 verwiesen. In § 10 des vorgenannten Vertrages sind die Folgepflicht und Folgekosten geregelt. Danach haben die Gemeindewerke Holzkirchen die Folgekosten zu tragen. Ob die Wasserleitung eine reine Erschließung und keine öffentliche Leitung ist, kann dahinstehen.

#### 2.3.10.2 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Angaben des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege werden Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege durch die Planung nicht berührt. Bekannte oder vermutete Bodendenkmäler sind nach derzeitigem Kenntnisstand im Bauabschnitt nicht bekannt. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat das Risiko, dass während der Bauarbeiten auf Bodendenkmäler getroffen wird, als sehr gering eingestuft. Für eventuelle Zufallsfunde haben wir in der Auflage A 3.6.1 auf die Pflichten nach Art. 8 Abs. 1 und 2 DSchG gesondert aufmerksam gemacht und für diesen Fall den Abschluss einer Vereinbarung über die dann nötigen Ausgrabungen vorgesehen. Die Belange der Denkmalpflege sind damit ausreichend berücksichtigt.

#### 2.4 Private Einwendungen

Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Den Gemeinden, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausgelegt werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Nennung des Namens werden den Einwendern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der jeweiligen Gemeinde mitgeteilt. Den Einwendern bzw. ihren Vertretern, denen der Planfeststellungsbeschluss schriftlich zugestellt wird, werden die Nummern direkt mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, etwa hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Trassenauswahl, naturschutzfachlicher Fragestellungen, Ausbaustandard und befürchteter Immissionsbelastungen durch das Bauvorhaben bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert eingegangen. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers, durch Rücknahme oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder über die Verweisung auf die unter C 2.4.1 enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwender und/oder Einwendungen in lückenloser Reihenfolge abgehandelt.

#### 2.4.1 Einwender Nr. 1000

Der Einwender bemängelt, dass eine Zufahrt zu seinen Grundstücken Fl.-Nr. 321 und 322, Gemarkung Föching, aufgrund der geplanten Maßnahme nicht mehr gesichert sei. Wie im Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11) unter den Nummern 1.07 und 1.10 beschrieben, wird die Erschließung zukünftig über den verlegten Brandholzweg erfolgen. Für die Erschließung der Waldgrundstücke östlich und westlich der B 318 wird auf die allgemeinen Ausführungen oben unter C 2.3.3.5 verwiesen.

Zudem befürchtet der Einwender, dass es bei der Ausfahrt vom Brandholzweg in die Rampe der MB 14 neu zu längeren Wartezeiten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen kommen werde. Mittels einer Ampelanlage könne das Ein- und Ausfahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen gesichert werden.

Aufgrund der vorherrschenden guten Sichtverhältnisse ist eine Ampelanlage nicht erforderlich. Beim Fahren mit einem Fahrzeug aus dem Wald befindet man sich auf Dammlage. Es ist daher gut erkennbar, ob ein Fahrzeug auf der Verzögerungsspur von der B 318 in die Rampe der MB 14 neu fährt oder ob jemand aus Richtung Föching kommt. Mit unverhältnismäßig langen Wartezeiten bei der Einfahrt in die Rampe der MB 14 neu ist auch nicht zu rechnen. Durch die relativ engen Radien kann die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, die auf der Rampe fahren, nicht sehr hoch sein. Außerdem ist der prognostizierte Verkehr für die Rampe der MB 14 mit ca. 5.000 bis 6.000 Fahrzeugen pro Tag deutlich geringer als für die B 318 selbst.

#### 2.4.2 Einwender Nr. 1002

Der Einwender erhob seine Einwendungen mit Schreiben vom 07.01.2014 im Namen des Ortsverbands Holzkirchen von Bündnis 90/Die Grünen. Ein Ortsverband ist nicht einwendungsbefugt. Er kann seine Bedenken und Anregungen alleine auf kommunalpolitischer Ebene einbringen. Die Einwendungen des Einwenders 1002 werden deshalb wie diejenigen eines Privaten behandelt.

Die gerügte unzureichende Alternativenprüfung und der dabei erwähnte 3-streifige Ausbau der B 318 wurden bereits oben bei C 2.3.2 bearbeitet.

Die Errichtung einer Grünbrücke wird abgelehnt, da die Waldfläche bereits heute durch die bestehende B 318 durchschnitten wird und damit kaum Funktionsbeziehungen zwischen östlichen und westlichen Waldbereichen bestehen. (vgl. C 2.3.6)

Der Einwender schlug weiterhin vor, anstelle des vorgesehenen höhenfreien Anschlusses der MB 14 neu einen Kreisverkehr zu realisieren. Ein Kreisverkehr scheidet jedoch insbesondere mangels Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität und

Verkehrssicherheit sowie aufgrund mangelnder Platzverhältnisse aus (vgl. C 2.3.3.1).

Die Einwendung bezüglich der mangelnden Aktualität des der Planung zugrundeliegenden Verkehrsgutachtens von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 07.03.2012 haben wir bereits oben bei C 2.2 bearbeitet. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

#### 2.4.3 Einwender Nrn. 2000-2010

Die vom Einwendervertreter vorgetragenen Einwendungen wurden bereits oben (C 2.2, 2.3.2, 2.3.3 und 2.3.6) ausführlich behandelt. Darauf wird verwiesen.

Weitere private Einwendungen wurden nicht erhoben.

### 2.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der 4-streifige Ausbau der B 318 zwischen der A 8 Anschlussstelle Holzkirchen und dem Anschluss der MB 9 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. Zur größtmöglichen Schonung der Waldränder und unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauung (Autobahnsiedlung) wurde eine Kombination aus asymmetrisch östlichen Ausbau (Variante 2) und asymmetrisch westlichen Ausbau (Variante 1) gewählt.

### 2.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6 a FStrG eingreift.

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

### 3. **Kostenentscheidung**

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

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen 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 (§ 87 b 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 deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

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

München, 15.12.2014

Regierung von Oberbayern

Messerer

Regierungsrätin



### **Hinweis zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen jeweils im Markt Holzkirchen und den Gemeinden Valley, Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Gmund a. Tegernsee zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden jeweils ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss spätestens ab dem Beginn der öffentlichen Auslegung im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung-oberbayern.de](http://www.regierung-oberbayern.de) abgerufen werden.