



**Regierung von Oberbayern**



**Planfeststellungsbeschluss**

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

**Anschlussstelle Warngau**

**B 318 – MB 19**

**Abschnitt 240, Stat. 3,528 – Abschnitt 260, Stat. 0,505**

**München, 21.02.2014**

## 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>6</b>
3.1 Unterrichtungspflichten .....	6
3.2 Bauausführung .....	7
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz .....	8
3.4 Verkehrslärmschutz .....	9
3.5 Landwirtschaft .....	9
3.6 Denkmalpflege .....	10
3.7 Nebenbestimmungen zugunsten Privater.....	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>12</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. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</b> .....	<b>15</b>
<b>C Entscheidungsgründe</b> .....	<b>17</b>
<b>1. Verfahrensrechtliche Bewertung</b> .....	<b>17</b>
1.1 Allgemeines zur Planfeststellung .....	17
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen .....	17
1.3 FFH-Gebiet Taubenberg .....	19
<b>2. Materiell-rechtliche Würdigung</b> .....	<b>20</b>
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen) .....	20
2.2 Planrechtfertigung .....	20
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung .....	22
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....	23
2.3.2 Planungsvarianten .....	23
2.3.3 Technische Gestaltung des Vorhabens.....	28
2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz.....	33
2.3.4.1 Bauausführung.....	33
2.3.4.2 Verkehrslärmschutz .....	34
2.3.4.3 Schadstoffbelastung .....	38
2.3.4.4 Bodenschutz .....	39
2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege .....	40
2.3.5.1 Verbote.....	40
2.3.5.2 Berücksichtigung von Natur und Landschaft als öffentlicher Belang .....	45
2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) .....	46
2.3.6 Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis.....	50
2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....	51

2.3.8	Denkmalschutz .....	52
2.3.9	Gemeindliche Belange.....	54
2.3.10	Träger von Versorgungsleitungen .....	54
<b>2.4</b>	<b>Private Belange und private Einwendungen.....</b>	<b>54</b>
2.4.1	Private Belange.....	54
2.4.2	Private Einwendungen.....	55
<b>2.5</b>	<b>Gesamtergebnis.....</b>	<b>60</b>
<b>2.6</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....</b>	<b>61</b>
<b>3.</b>	<b>Kostenentscheidung.....</b>	<b>61</b>
<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>		<b>61</b>
<b>Hinweis zur Auslegung des Plans.....</b>		<b>63</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: 32-4354.2-B318-002

Vollzug des FStrG;  
B 318 Gmund a. Tegernsee – A 8 AS Holzkirchen  
Anschlussstelle Warngau  
B 318 – MB 19  
Abschnitt 240, Stat. 3,528 – Abschnitt 260, Stat. 0,505

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## Planfeststellungsbeschluss

### A Entscheidung

#### 1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Umbau der B 318 Gmund a. Tegernsee – A 8 AS Holzkirchen im Bereich der Anschlussstelle Warngau von Abschnitt 240, Stat. 3,528 – Abschnitt 260, Stat. 0,505 mit den sich aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sowie den sich aus den Ziffern A.3 und A.6 dieses Beschlusses ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

#### 2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan, die wasserrechtliche Erlaubnis und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Planunterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	-	Erläuterungsbericht	-
2	-	Übersichtskarte	1:25000
3	-	Übersichtslageplan	1:5000
5	-	Lageplan	1:1000
6	1	Höhenplan B 318	1:1000/100
6	2	Höhenplan MB 19 und Rampen	1:1000/100
7	-	Lageplan der Immissionsorte	1:1000
9.1	-	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1:1000

9.2	-	Übersicht der Vermeidungs- Schutz- Minimierungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen	-
9.3	-	Gegenüberstellung von Eingriff/Ausgleich und Ersatz	-
10	-	Grunderwerbsplan	1:1000
10.1	-	Grunderwerbsverzeichnis	
11	-	Regelungsverzeichnis	-
12	-	Widmungsplan	1:5000
14	1	Regelquerschnitt B 318	1:50
14	2	Regelquerschnitt MB 19	1:50
18		Wassertechnische Untersuchungen	
19.1	-	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil	-
19.2	-	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	
19.3	-	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung mit Untersuchung des Baumbestandes	1:750
19.4	-	Unterlagen zur Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3c UVPG	-

Daneben ist den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt:

Unterlage 15: Bauwerksdarstellung Grünbrücke Maßstab 1:500/1:100

Unterlage 17.1 Schalltechnische Berechnungen

Unterlage 17.2 Lufthygienische Berechnungen

Unterlage 21 Verkehrsgutachten vom 14.05.2012

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim aufgestellt und tragen das Datum vom 03. Dezember 2012.

### **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, Pentenrieder Straße 4, 83043 Bad Aibling, mindestens vier Monate vor Baubeginn, um den rechtzeitigen Aus- bzw. Umbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau sicherzustellen.
- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Bau/Betriebsmanagement Kolbermoor, Geigelsteinstraße 2, 83059 Kolbermoor, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.3 Der Energienetze Bayern GmbH, Frankenthaler Straße 2, 81539 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Erdgasleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Dem Wasserbeschaffungsverband Oberwarngau, Taubenbergstraße 25, 83627 Warngau
- 3.1.5 Der Regionalverkehr Oberbayern GmbH, Niederlassung Tegernsee, Bahnhofplatz 5d, 83684 Tegernsee
- 3.1.6 Dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim, Königstraße 19, 83022 Rosenheim
- 3.1.7 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, mindestens zwei Monate vor Beginn der Erdbauarbeiten, um mit dem Landesamt die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.
- 3.1.8 Dem Landratsamt Miesbach, Rosenheimerstraße 4, 83714 Miesbach
- 3.1.9 Der Gemeinde Warngau, Taubenbergstraße 33, 83627 Warngau
- 3.1.10 Die in diesem Abschnitt geregelten Unterrichtungspflichten sind auch gegenüber etwaigen Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.
- 3.2 Bauausführung
  - 3.2.1 Die einschlägigen technischen Sicherheitsvorschriften, Richtlinien und Merkblätter in Bezug auf die Leitungseinrichtungen der Gemeinde Warngau, der E.ON Bayern AG, der Deutschen Telekom Technik GmbH, der Energienetze Bayern GmbH, des Wasserbeschaffungsverbands Oberwarngau und hinsichtlich sonstiger Leitungen, die im Bereich des Vorhabens verlaufen, sind einzuhalten.
  - 3.2.2 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.

- 3.2.3 Soweit einschlägig, haben die eingesetzten Baumaschinen den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II Rechnung zu tragen.
- 3.2.4 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.
- 3.2.5 Sollten Bauarbeiten während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, so sind diese auf das betrieblich unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.
- 3.2.6 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.
- 3.2.7 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 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellte Ausgleichsmaßnahme A 1 soll spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertiggestellt sein.
- Unverzüglich nach Zugang dieses Beschlusses sind dem Bayer. Landesamt für Umwelt gemäß 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.
- 3.3.2 Die Ausgleichsmaßnahme A 1 ist zur Erreichung der naturschutzfachlichen Zielsetzung nach der Fertigstellung über einen Zeitraum von 25 Jahren zu unterhalten.
- 3.3.3 Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung enthaltenen Maßnahmen V1 und V2 zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sind nachweislich einzuhalten, d.h. die vorgesehene Fällung von 12 Einzelbäumen sowie die erforderlichen Gehölzrodungen dürfen ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28. Februar erfolgen (vgl. § 39 Abs. 5 BNatSchG) und die an den Bäumen Nr. 06 und 07 angebrachten Starenkästen sind im Zeitraum vom 01. August bis zum 28. Februar fachgerecht umzuhängen.
- 3.3.4 Zum Schutz bedeutsamer Altbäume sind während der Bauzeit entsprechend den Angaben im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Planunterlagen 9.1 und 9.2) Schutzzäune bzw. Stammschutzeinrichtungen gem. RAS-LP 4 anzubringen.



- 3.3.5 Die zur Eingriffsminimierung im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Planunterlagen 9.1 und 9.2) vorgesehenen Maßnahmen M1 und M2 sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme umgesetzt sein.
- 3.3.6 Für die zur Kompensation der erforderlichen Gehölzrodungen und Baumfällungen vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen G1 und G2 – Neupflanzung von Sträuchern, Hecken sowie 23-30 großen Hochstämmen der Pflanzqualität StU mindestens 16/18 cm – dürfen nur die in den Planunterlagen genannten standortheimischen Arten eingesetzt werden.
- 3.3.7 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.  
Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.8 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, Niedermoorbächen, Gräben etc.) zu erfolgen.
- 3.3.9 Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor Baubeginn eine qualifizierte ökologische Baubegleitung zu bestellen und dem Landratsamt Miesbach (Untere Naturschutzbehörde) zu benennen.
- 3.4 Verkehrslärmschutz
- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche der B 318 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.  
Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des lärmindernden Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des lärmindernden Belages hat sorgfältig zu erfolgen.
- 3.4.2 Im Bereich der Portale der Grünbrücke und an den Stützwänden nördlich der Grünbrücke ist – zur Reduzierung der Reflexionen und zur Vermeidung von trompetenartiger Schallabstrahlung aus dem Portalbereich – 1 m über Fahrbahnoberkante und 20 m in die Grünbrücke hinein eine hochabsorbierende Verblendung nach ZTV-Lsw 06 vorzusehen.
- 3.5 Landwirtschaft
- 3.5.1 Bei der Baumaßnahme anfallender Mutterboden ist fachgerecht zu gewinnen, zu lagern und wiederzuverwenden.

3.5.2 Es ist zu gewährleisten, dass die im Umfeld des Vorhabens liegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen und Hofstellen auch während der Bauzeit mit üblichem landwirtschaftlichem Gerät erreichbar bleiben.

### 3.6 Denkmalpflege

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

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

3.6.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.6.4 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. 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).

### 3.7 Nebenbestimmungen zugunsten Privater

3.7.1 Zugunsten der Grundstücke Flurnummer 331/3 und 330/1 ist der Vorhabensträger verpflichtet, im Hinblick auf Bausubstanzbeschädigungen durch die Bauausführung ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Die Einzelheiten hierzu hat der Vorhabensträger im Zuge der Bauausführungsplanung mit den Grundstückseigentümern abzustimmen.

3.7.2 Es ist zu gewährleisten, dass der Angerweg über die Taubenbergstraße auch während der Bauzeit mit PKWs und üblichen Lieferfahrzeugen grundsätzlich erreichbar bleibt; baubedingte Behinderungen sind auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen.

## 4. **Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### 4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des über Mulden-Rigolen-Systeme gesammelten Straßenoberflächenwassers der B 318, Abschnitt 240, Stat. 3.528 – Abschnitt 260, Stat. 0,505 in das Grundwasser erteilt. Es werden die Einleitungsstellen E1 und E2 für den Abschnitt von Bau-km 0+160 bis 0+466 sowie die Einleitungsstellen E3 bis E6 für den Abschnitt von Bau-km 0+545 bis 0+720 zugelassen.

### 4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen zugrunde.

### 4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

Für die erlaubte Gewässerbenutzung sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen und technischen Regelwerken maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.1 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.

4.3.2 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 ist darüber hinaus die zuständige Behörde einzuschalten.

4.3.4 Die Belange des Arbeitsschutzes, insbesondere die „Sicherheitsregeln für Abwasserbehandlungsanlagen – Bau und Ausrüstung“ und die „Sicherheitsregeln für Arbeiten in umschlossenen Räumen von abwassertechnischen Anlagen – Betrieb“ sowie die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften sind einzuhalten.

4.3.5 Anzeigepflichten, Bauabnahme

Die Bauvollendung ist dem Landratsamt Miesbach und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim unverzüglich anzuzeigen.

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

4.3.6 Bestandspläne

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Landratsamt Miesbach je eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.

4.3.7 Weitere Anzeigepflichten, unvorhergesehene Verhältnisse

Relevante Änderungen der angeschlossenen Fläche und der Belastung aus der Fläche sind unverzüglich dem Landratsamt Miesbach 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 und es muss entweder ein neuer Standort gewählt oder eine angepasste technische Lösung entwickelt werden. Dies ist unverzüglich dem Landratsamt Miesbach und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Der Planfeststellungsbehörde sind die erforderlichen Änderungsunterlagen vorzulegen.

## 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 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 (Planunterlage 11) und dem Widmungsplan (Planunterlage 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 oder -ergänzungen beziehungsweise 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 Bundesstraße B 318 ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im Bayerischen Voralpenraum. Sie führt von der Bundesautobahn BAB A 8 München – Salzburg, Anschlussstelle Holzkirchen, über Gmund am Tegernsee sowie über Bad Wiessee und endet bei Rottach-Egern an der Bundesstraße B 307.

Neben der täglichen Abwicklung des Berufs- und Wirtschaftsverkehrsaufkommens hat die B 318 im Landkreis Miesbach eine wichtige touristische 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 vorliegende Straßenbauvorhaben, der Umbau der bestehenden höhengleichen Kreuzung der Bundesstraße B 318 mit der Kreisstraße MB 19 zu einer höhenfreien Überführung der Kreisstraße über die Bundesstraße, liegt in der Gemeinde Warngau im Landkreis Miesbach, beginnt dort nördlich des Ortsteils Oberwarngau bei Abschnitt 240 Station 3,528 der Bundesstraße B 318 und endet südlich des Ortes bei Abschnitt 260 Station 0,505.

Die Bundesstraße B 318 wird hierbei auf einer Länge von ca. 900 m um bis zu 6 m abgesenkt und im Bereich der Bebauung von Oberwarngau auf einer Länge von 79 m mit einer Grünbrücke abgedeckt.

Die Kreuzung der Bundesstraße B 318 mit der Kreisstraße MB 19 wird planfrei ausgebaut, indem die Kreisstraße auf einer Länge von ca. 260 m geändert, an die Grünbrücke anschließend mit einem Geh- und Radweg über die Bundesstraße B 318 geführt und mittels zweier Rampen mit der Bundesstraße verknüpft wird.

Die bislang bestehenden Direktzufahrten auf die Bundesstraße B 318 über die Gemeindestraßen Angerweg, Kaiserbichl und Riedstraße sowie über mehrere Feldwege im Ortsbereich Warngau werden geschlossen.

Durch das Bauvorhaben werden 0,43 ha neu versiegelt, wovon gut 0,21 ha auf bisherige landwirtschaftliche Nutzflächen entfallen und knapp 0,22 ha auf begrünte Straßenebenenflächen. Aufgrund der gleichzeitig mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Entsiegelung von 0,10 ha Flächen, welche in unversiegelte begrünte Straßenebenenflächen umgewandelt werden, beläuft sich die Nettoneuversiegelung auf insgesamt 0,33 ha. Die damit erforderliche Ausgleichsfläche im Umfang von knapp 0,10 ha wird auf einer anrechenbaren Fläche von 0,116 ha auf dem Grundstück Flurnummer 1225/4, Gemarkung Warngau, unmittelbar südlich der westlichen Anschlussrampe geschaffen.

Für den Baustellenbetrieb sind weitere, vorübergehende Flächeninanspruchnahmen aufgrund einer zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit notwendigen Behelfsumfahrung erforderlich, da eine Vollsperrung während der Bauzeit aufgrund fehlender zumutbarer Umleitungsmöglichkeiten und der hohen Verkehrsbelastung der B 318 ausscheidet.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich insbesondere im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) in Verbindung mit den Lage- Höhen- und Querschnittsplänen (Planunterlagen 5, 6, 14) sowie den Ergebnissen der immissionstechnischen Untersuchungen (Planunterlagen 7, 17.1, 17.2) und in den Unterlagen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlagen 9.1, 9.2, 9.3, 19.1, 19.2), worauf verwiesen wird.

Bei dem geplanten Umbau der Anschlussstelle Warngau der B 318 handelt es sich um eine kleinere Baumaßnahme an einer bereits bestehenden Bundesstraße. Vorbereitende Planungsstufen, wie eine Linienbestimmung nach § 16 FStrG oder die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, waren für das Vorhaben nicht erforderlich. Die Maßnahme ist nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten; vielmehr handelt es sich um eine einzelne Verbesserungsmaßnahme nach § 3 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG).

## **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 28.11.2012 beantragte das Staatliche Bauamt Rosenheim, für den Umbau der Anschlussstelle Warngau der Bundesstraße B 318 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 09.01.2013 in der Zeit vom 14.01.2013 bis 14.02.2013 bei der Gemeinde Warngau zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Warngau oder bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens zum 28.02.2013 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde zudem darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind. Die Beteiligung der Umweltvereinigungen erfolgte gemäß § 17 a Satz 1 Nr. 2 und 3 FStrG über die ortsübliche Bekanntmachung und Auslegung bei der Gemeinde Warngau.

Darüber hinaus wurden die Planunterlagen über die Homepage der Regierung von Oberbayern im Internet veröffentlicht.

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

- Gemeinde Warngau
- Landratsamt Miesbach

- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Ebersberg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bayerischer Bauernverband
- Vermessungsamt Miesbach
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- E.ON Bayern AG
- Energienetze Bayern GmbH
- Wasserbeschaffungsverband Oberwarngau

Der Vorhabensträger äußerte sich mit Schreiben vom 25.04.2013 zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen.

Am 04.06.2013 wurde in der Gemeinde Warngau ein Erörterungstermin durchgeführt.



## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **1.1 Allgemeines zur Planfeststellung**

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Die Regierung von Oberbayern ist vorliegend gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

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 (§ 17 c FStrG i. V. m. 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. Gemäß § 19 Abs.1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz und 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.

Für den Umbau der Anschlussstelle Warngau der B 318 auf einer Gesamtlänge von ca. 900 m sehen die gesetzlichen Regelungen die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht obligatorisch vor.

Insbesondere ist die B 318 keine Schnellstraße im Sinne von Nr. 14.3 Anlage 1 UVPG in Verbindung mit dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975.

Es ist jedoch gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2, 3c Abs. S. 1 UVPG i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen.

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 19.4 und 1).

Die von der Regierung von Oberbayern durchgeführte Vorprüfung hat ergeben, 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 erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG haben kann (vgl. § 3c Satz 1 UVPG).

Diesem Ergebnis liegen insbesondere folgende Erwägungen zugrunde:

Bei der Länge des geplanten Straßenbauvorhabens von ca. 900 m und der damit verbundenen Netto-Neuersiegelung von 0,33 ha handelt es sich um ein Vorhaben von vergleichsweise geringer Größe. Auch der Standort des Vorhabens spricht dafür, dass die Umwelt hierdurch nur wenig belastet wird, da es sich um den Umbau des bereits bestehenden Kreuzungsbereichs der Kreisstraße MB 19 mit der Bundesstraße B 318 an der Anschlussstelle Warngau handelt. Folglich sind durch den derzeitigen Straßenverlauf bereits Umweltbelastungen vorhanden, die zwar auf der einen Seite durch die neu hinzukommenden Auffahrtsrampen intensiviert werden, auf der anderen Seite aber durch die Absenkung der B 318 samt teilweiser Überdeckung mit einer Grünbrücke gegenüber der Bestandssituation erheblich abgemildert werden. Auch werden durch das Vorhaben keine Flächen betroffen, die nicht ohnehin durch die Nähe zur bisherigen Straße schon anthropogen geprägt sind. Die mit der vorliegenden Umbaumaßnahme verbundene Nettoneuersiegelung von 0,33 ha wird durch die anzulegende Ausgleichsfläche A1 vollständig kompensiert, so dass das Schutzgut Boden keine verbleibenden Negativwirkungen erfährt. Darüber hinaus nimmt die Straßenbaumaßnahme keine Flächen im Sinne von Nr. 2.3 der Anlage 2 zum UVPG in Anspruch.

Zwar müssen zur Realisierung des Vorhabens 12 Einzelbäume gefällt werden, doch handelt es sich hierbei aufgrund von deren Standorten am derzeitigen Straßenrand um vorbelastete Gehölze, deren baubedingter Verlust im Zuge der Gestaltungsmaßnahmen G1 und G2 durch die Neupflanzung von 23-30 großen Hochstämmen derselben ortstypischen Arten ausgeglichen wird.

Eine Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann infolge der geplanten Vermeidungsmaßnahmen ebenfalls ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Belastung der Umwelt mit Lärm- und Schadstoffen ist zu erwarten, dass sich diese Belastung durch den Anschlussstellenumbau verringert wird, da sich das Verkehrsaufkommen durch die Umbaumaßnahme nicht erhöhen, aber der Verkehrsfluss verbessert wird und die Absenkung der B 318 samt der geplanten

Grünbrückenüberdeckung gegenüber der jetzigen Dammlage der B 318 zu einer Abnahme der Immissionsbelastung der Anwohner führen wird.

Schließlich wird die Gestaltung der Maßnahme auch zu einer besseren Einbindung der Verkehrsanlage in das Landschaftsbild als bisher führen, da die bestehende Trennungs- und Zerschneidungswirkung der B 318 durch die Absenkung und teilweise Überdeckung erheblich abgemildert wird.

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

### 1.3 FFH-Gebiet Taubenberg

Das FFH- und Vogelschutzgebiet DE 8136-302 „Taubenberg“ befindet sich ca. 900 m östlich der Baumaßnahme.

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist ein Projekt vor seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000 Gebietes zu überprüfen (FFH-Verträglichkeitsprüfung), wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und das Projekt nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Das benannte, 1847 ha große FFH-Gebiet ist ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG, da es von der Kommission in die Liste nach Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG aufgenommen wurde (Amtsblatt der Europäischen Union, L 30/255 vom 2. Februar 2010). Das Gebiet ist folglich Natura-2000 Gebiet im Sinne von § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG.

Der vorgesehene Umbau der B 318 im Bereich der Anschlussstelle Warngau ist jedoch nicht geeignet, das FFH-Gebiet DE 8136-302 „Taubenberg“ erheblich zu beeinträchtigen.

Baubedingte Projektwirkungen erreichen das Gebiet aufgrund der räumlichen Distanz zwischen Vorhaben und FFH-Gebiet nicht bzw. werden sie durch den Betrieb der bestehenden B 318 überlagert und sind somit zu vernachlässigen. Auch anlagebedingte Projektwirkungen erreichen das Gebiet nicht, da das Vorhaben keine Flächen des Schutzgebietes in Anspruch nimmt, keine Lebensräume von gebietsrelevanten Tierarten bzw. von deren Populationen des FFH-Gebietes beeinträchtigt und die Baumaßnahme auch keine neuen Zerschneidungs- oder Barrierewirkungen mit sich bringen wird. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch

betriebsbedingte Wirkungen des Ausbauvorhabens kommt ebenfalls nicht in Betracht, da es keine vorhabensbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens geben wird und sich die bestehende Trassierung der B 318 nicht wesentlich verändert. Es entstehen alleine im Bereich der Zufahrtsrampen neue Verkehrswege, welche jedoch in der Störzone der bestehenden Straßentrassen liegen und nicht so stark und schnell befahren werden, als dass sich daraus erhebliche Zusatzwirkungen für das FFH-Gebiet ergeben könnten. Durch den vorliegenden Umbau treten auch keine erhöhten Stickstoffdepositionen oder Steigerungen der Lärmbelastung auf. Schließlich kann auch eine Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden.

Da das Vorhaben somit nicht geeignet ist, eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Taubenberg“ zu bewirken, ist die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung entbehrlich.

Die untere wie die höhere Naturschutzbehörde haben gegen diese Beurteilung keinerlei Bedenken erhoben.

## **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 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**

Der Kreuzungsumbau ist zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich (§ 3 Abs. 1 FStrG).

Nach einer Verkehrszählung vom 03.05.2012 ist die B 318 aktuell nördlich der Anbindung der MB 19 mit 17.900 Kfz/Tag (=24 Std.) und südlich davon mit 16.900 Kfz/Tag belastet. Die MB 19, Bahnhofstraße, weist unmittelbar westlich der B 318 der Verkehrszählung zufolge heute eine Belastung von 1.360 Kfz/Tag auf, die Taubenbergstraße unmittelbar östlich der B 318 eine Belastung von 1.540 Kfz/Tag, jeweils fast ausschließlich ein- und abbiegende Verkehre (vgl. Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, Unterlage 21, S. 2).

Die B 318 hat im Kreuzungsbereich eine Fahrbahnbreite von 7,5 m und besitzt heute keine Linksabbiegespuren, so dass das Abbiegen von der B 318 in den Ortsbereich von Warngau derzeit zu Behinderungen für den Verkehr auf der Bundesstraße führt.

Das Einbiegen in die B 318 – speziell das Linkseinbiegen - ist wegen der hohen Belastung der B 318 mit langen Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer auf der MB 19 und einem hohen Sicherheitsrisiko verbunden; das gilt auch für den kreuzenden Verkehr auf der MB 19. Derzeit können Fußgänger, Radfahrer und in eingeschränktem Maße auch PKW auf der MB 19 die B 318 höhenfrei nur durch einen südlich der Kreuzung vorhandenen engen Stahlblechdurchlass – von den Anwohnern „Mausloch“ genannt - unterqueren. Wegen der geringen Abmessungen des Durchlasses ist eine Benutzung der Unterführung durch große PKWs, LKWs, und landwirtschaftlichen Verkehr nicht möglich. Bei der Verkehrszählung am 03.05.2012 haben nur insgesamt 100 Kfz/Tag die B 318 höhengleich gekreuzt, da die meisten Pkw zum Kreuzen der B 318 aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der B 318 und der damit einhergehenden langen Wartezeit die Nutzung der engen Unterführung bevorzugt haben. Insgesamt befahren der Verkehrszählung vom 03.05.2012 zufolge 2.250 Pkw/Tag diesen Durchlass.

Der gefährlichen Kreuzungssituation im Bereich B 318 – MB 19 kann heute durch ein Überholverbot und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 318 nur unzureichend begegnet werden. Dies ist deutlich an der Unfalltypensteckkarte für die Jahre 2009 bis 2011 zu erkennen, wonach der Ausbauabschnitt insbesondere im Kreuzungsbereich der B 318 - MB 19 ein deutlich erhöhtes Unfallaufkommen zeigt.

Darüber hinaus sind derzeit im Ortsbereich Warngau noch die Gemeindestraßen Angerweg, Kaiserbichl und Riedstraße sowie weitere Feldwege unmittelbar über die B 318 angebunden. Alle diese Verknüpfungen mit der B 318 senken die Leistungsfähigkeit und mindern die Verkehrsqualität der hoch belasteten Bundesstraße; zudem stellen diese Einmündungen eine zusätzliche potenzielle Unfallgefahr dar.

Zu diesen verkehrlichen Unzulänglichkeiten der derzeitigen Situation kommt hinzu, dass sich die B 318 heute ca. 1,5 m über umgebendem Gelände in Dammlage befindet. Durch diese Dammlage verursacht die B 318 zum einen eine beträchtliche Immissionsbelastung für die Anwohner in Warngau und hat zum anderen eine erhebliche optische Zerschneidungswirkung für den Ort zur Folge.

Ohne die vorliegende Maßnahme wird schließlich der laut Prognose bis 2025/2030 auf der B 318 im Kreuzungsbereich auf über 20.000 Kfz/Tag zunehmende Verkehr, sowie die auf der MB 19 an dieser Stelle ebenfalls ansteigende Kfz-Belastung zu einer Verschärfung der jetzt schon bestehenden Probleme bezüglich der Immissionen, der verkehrlichen Behinderungen und der damit verbunden Unfallgefahr führen.

Diese bestehenden Mängel im Kreuzungsbereich B 318 – MB 19 werden durch die geplanten Änderungen der Anschlussstelle Warngau behoben bzw. erheblich abgemildert. So wird die Kreuzung der B 318 mit der MB 19 zu einem höhenfreien

Knotenpunkt umgebaut, indem die Bundesstraße abgesenkt und die Kreisstraße höhenfrei darüber geführt wird. Für die ein- und abbiegenden Verkehrsteilnehmer werden zwei Schleifenrampen hergestellt, so dass keine Linkseinbiege- und Linksabbiegevorgänge auf der B 318 mehr erforderlich sind. Des Weiteren wird im Zuge der Grünbrücke eine für alle Verkehrsteilnehmer sichere Quermöglichkeit über die Bundesstraße geschaffen. Durch den geplanten höhenfreien Ausbau der Anschlussstelle Warngau wird der Verkehrsfluss verbessert und der Unfallhäufungspunkt im Bereich der Kreuzung der Kreisstraße mit der Bundesstraße beseitigt. Die geplante Schließung der Einmündungen von Gemeindestraßen und Feldwegen im Ortsbereich in die B 318 führt zu einer sicheren und leistungsfähigen Abwicklung der Verkehrsbeziehungen über den neuen planfreien Knoten mit der Folge, dass die Verkehrssicherheit der B 318 gesteigert sowie die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der Bundesstraße erhöht wird. Durch den Wegfall der Einmündungen in die hoch belastete Bundesstraße erfahren zudem auch die nachgeordneten Straßen und Wege eine Steigerung der Verkehrssicherheit.

Im Zuge des durch den Umbau gewährleisteten stetigen Verkehrsflusses auf der stark belasteten B 318 wird zudem auch der verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffausstoß vermindert werden. Zusätzlich reduziert die Absenkung der jetzt auf einem Damm liegenden Bundesstraße unter das bestehende Gelände in Verbindung mit der Grünbrücke die Immissionsbelastung im Bereich der Bebauung in Oberwarngau. Schließlich wird mit der vorliegenden Planung auch die bestehende trennende Wirkung der Bundesstraße für den Ort Oberwarngau abgemildert.

Dem Bauvorhaben steht nicht entgegen, dass es nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten ist. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) wird das Bundesfernstraßennetz grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ausgebaut. Das vorliegende Ausbaivorhaben ist zwar im Bedarfsplan nicht bezeichnet, jedoch sind gemäß § 3 FStrAbG daneben einzelne Verbesserungsmaßnahmen zulässig. Angesichts des geringen baulichen Umfangs und der das Verkehrsaufkommen nicht erhöhenden verkehrlichen Wirkung des Vorhabens handelt es sich hier um eine solche zulässige Verbesserungsmaßnahme.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen der Maßnahme. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange noch näher eingegangen.

### 2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

Das Vorhaben ist mit öffentlichen Belangen vereinbar.

### 2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich.

Demgemäß enthält das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2006) in seinem Teil B unter V 1.4.2 als Ziel einer nachhaltigen technischen Infrastruktur für den Straßenbau, dass Bundesfernstraßen, um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden sollen.

Der geplante höhenfreie Umbau des Kreuzungsbereichs der B 318 mit der MB 19 kommt diesem Ziel nach, da sich im Zuge dessen die derzeit unbefriedigende Verkehrssituation entspannen und dadurch die Leistungsfähigkeit der B 318 im Anschlussbereich Warngau erhöhen sowie die Unfallgefahr reduzieren wird.

Nach dem Regionalplan Oberland (Region 17, zuletzt fortgeschrieben zum 01.07.2010) sollen zur Verbesserung der bestehenden Verhältnisse im Straßenverkehrsbereich bevorzugt die bestehenden Straßen ausgebaut werden, wobei die jeweiligen Straßenbaulastträger die Bedürfnisse der Radfahrer und Fußgänger berücksichtigen sollen (siehe dort Ziele und Grundsätze Teil A II 1.3 und Teil B IX 2.1.3). Dabei kommt der Begründung zu A II 1.3 bzw. zu B IX 2.1.3 nach einer umweltgerechten, landschaftsschonenden und flächensparenden Bauweise besondere Bedeutung zu.

Auch diesen Grundsätzen bzw. Zielen trägt die vorliegende Planung Rechnung. So erfolgt die Tieferlegung der Bundesstraße und der höhenfreie Kreuzungsumbau mit der geplanten Grünbrücke unter möglichst geringer Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen. Ferner werden durch das Vorhaben die derzeit bestehenden Beeinträchtigungen der Anwohner sowie des Landschaftsbildes abgemildert und es wird eine gefahrlosen höhenfreien Querung der B 318 auch für Radfahrer und Fußgänger an der MB 19 ermöglicht.

### 2.3.2 Planungsvarianten

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

Vorliegend boten sich nur wenige Varianten zum hier planfestgestellten Vorhaben, da die geologischen, landschaftlichen und verkehrlichen Gegebenheiten eine andere Streckenführung vernünftigerweise ausschließen.

Insbesondere wäre der Neubau einer Umgehung von Oberwarngau durch die bestehende Siedlungsstruktur und Topographie mit erheblichen Mehrkosten und wesentlich massiveren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden.

Die Nullvariante scheidet als Alternative ebenfalls aus, denn mit ihr lässt sich das der Planung zugrunde liegende Planungskonzept nicht verwirklichen. Ohne die vorgesehene Ausbaumaßnahme kann das heutige wie das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht leistungsfähig und sicher bewältigt werden, denn mit der Nullvariante würde lediglich der unzureichende bauliche Status Quo aufrecht erhalten. Verkehrsregelnde Maßnahmen alleine vermögen keine Abhilfe hinsichtlich der Behinderungen im Kreuzungsbereich B 318 – MB 19 und den damit verbundenen Gefahren für die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Daher kann auch den sich gegen jede Veränderung des bisherigen Zustandes aussprechenden Einwendungen nicht gefolgt werden. Die von den Einwendern Nr. 1000 und Nr. 1001 grundsätzlich gewünschte Beibehaltung der aktuellen Situation ist schon wegen der damit verbundenen Gefahren für die Verkehrsteilnehmer und der bestehenden Verkehrsbehinderungen keine gegenüber der Planlösung vorzugswürdige Option. Die entsprechenden Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Der vom Einwendungsführer Nr. 1001 in diesem Zusammenhang vorgebrachte Einwand, durch die Absenkung der B 318 und die Schließung der Direkteinmündung des Angerweges in die Bundesstraße verliere er die mit der Dammlage der B 318 verbundene gute Sichtbarkeit und die perfekte Anbindung seines Gewerbebetriebes auf dem Grundstück Flurnummer 330, Gemarkung Warngau für Kunden und Lieferanten und damit für ihn existenznotwendige Lagevorteile, vermag sich nicht gegen das Vorhaben durchzusetzen. Für die mit der Planung verfolgten Ziele, die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auf der B 318 und in deren Kreuzungsbereich mit der MB 19 nachhaltig zu erhöhen und gleichzeitig die mit der Bundesstraße verbundene Immissionsbelastung und Zerschneidungswirkung für den Ort wirksam abzumildern, sind andere Lösungen als die Absenkung der B 318 und die Schließung der bisherigen Direkteinmündungen, welche den Belangen des Einwendungsführers besser Rechnung tragen könnten, nicht erkennbar. Die im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele werden gegenüber dem Interesse des Einwendungsführers an der bisherigen, für seinen Gewerbebetrieb optisch und die Anbindung betreffend günstigeren Situation, höher gewichtet. Dieses Abwägungsergebnis steht auch mit dem durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbe in Einklang. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet in diesem Zusammenhang nämlich keinen Schutz des Vertrauens auf den unveränderten Fortbestand einer bestimmten vorteilhaften Verkehrslage. Bedient sich der Grundeigentümer einer bestehenden Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i.S.d. Art. 14 Abs. 1 GG hat.



Auch was die bisherige zusätzliche Erschließung des gewerblich genutzten Grundstücks des Einwendungsführers Nr. 1001 anlangt, hat er kein Recht auf eine unveränderte Beibehaltung der bisherigen Situation, sofern die ausreichende Erreichbarkeit des Grundstücks weiterhin gewährleistet ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2005, 9 A 12/05, Rn. 22 – zit. nach juris; vgl. BayVGH, Urteil vom 15.03.2006, 8 B 05.1356, Rn. 38 – zit. nach juris). Dies ist vorliegend der Fall, da der Gewerbebetrieb im Angerweg 12 auch bei Schließung der Direkteinmündung in die B 318 in Zukunft über die Taubenbergstraße weiterhin in angemessenem Umfang erschlossen bleibt. Zu den Einzelheiten hierzu verweisen wir auf unsere Ausführungen unter C 2.3.3.6

Der Einwender Nr. 1000 stellt die Notwendigkeit der vorliegenden Maßnahme auch deshalb insgesamt in Frage, weil sich künftig im Zuge der geplanten B 13 Südumfahrung Holzkirchen der Verkehr auf der B 318 deutlich verringern werde, so dass der vorliegend geplante Ausbau nicht erforderlich sei.

Die zur B 13 Südumfahrung Holzkirchen vorgenommene Verkehrsuntersuchung von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 25.07.2010 zu den Auswirkungen auf die B 318 kommt zu dem Ergebnis, dass bei einer Realisierung der Südumfahrung Holzkirchen die gesamte tägliche Verkehrsbelastung der B 318 im Bereich Oberwarngau um ca. 5 % abnehmen würde, die B 318 aber weiterhin eine überdurchschnittlich belastete Bundesstraße bleiben würde.

Für eine Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 318 im Kreuzungsbereich mit der MB 19 ist das vorliegende Vorhaben daher auch dann vernünftiger Weise geboten, wenn mit einer künftigen B 13 Südumfahrung Holzkirchen die prognostizierte Verkehrsentlastung eintreten sollte. Zudem befindet sich das Projekt zu dieser Südumfahrung derzeit noch in keinem gesicherten Planungsstadium. Ob und - wenn ja - wann es überhaupt zu einer Umsetzung dieses Vorhabens kommen wird, kann heute folglich noch überhaupt nicht abgeschätzt werden.

Hinsichtlich des damit vorzugswürdigen Umbaus der Kreuzung wurden insgesamt fünf Varianten betrachtet, wobei dem planerischen Ziel entsprechend, die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern, die Ausgestaltung des Knotenpunktes als höhenfreie Kreuzung Planungsinhalt aller Varianten war.

#### 2.3.2.1 Beschreibung der Planungsvarianten

Variante 1:

Als erste mögliche Variante wurde eine Unterführung der um ca. 6 m abzusenkenden MB 19 unter der B 318 mittels Ersatz des zu kleinen Durchlasses durch ein

ausreichend dimensioniertes Unterführungsbauwerk mit zwei Anschlussrampen zur Bundesstraße betrachtet.

Variante 2:

Eine weitere Alternative stellt die Tieferlegung der Bundesstraße ohne jegliche Überdeckung mit Überführung der Kreisstraße mit zwei Anschlussrampen zur Bundesstraße dar.

Variante 3:

Als Variante 3 wurde die Tieferlegung der B 318 mit deren Führung in einem ca. 170 m langen Tunnel im Ortsbereich bei Überführung der Kreisstraße und deren Verknüpfung mit der B 318 über zwei Anschlussrampen gewürdigt.

Variante 4:

Als Variante 4 wurde die vorliegende Planung untersucht, also die Absenkung der B 318, deren teilweise Überdeckung mit einer ca. 79 m langen Grünbrücke im Ortsbereich bei Überführung der MB 19 hierüber mit Anschluss an die Bundesstraße über zwei Rampen.

Variante 5:

Schließlich wurde als Option eine Lösung wie Variante 2, jedoch mit zusätzlichen Lärmschutzeinrichtungen in Erwägung gezogen.

#### 2.3.2.2 Vergleich der Varianten

Ein Vergleich dieser Varianten zeigt, dass die Variante 4 die insgesamt tragfähigste Lösung bietet.

Variante 1, die keine Tieferlegung der B 318 beinhaltet und keine Überdeckung für diese vorsieht und daher wesentlich kostengünstiger wäre als die gewählte Lösung, hätte die nachteilige Folge, dass keine Verbesserung der Abbiegesituationen auf der B 318 erreicht werden könnte. Die in soweit heute gegebenen Gefahren und Beeinträchtigungen blieben unverändert bestehen. Auch käme es hinsichtlich der Immissionsbelastung durch die Bundesstraße für die Anwohner zu keiner Verbesserung und hinsichtlich des Landschaftsbildes zu keiner Abmilderung der Trennwirkung der B 318 für den Ort Oberwarngau. Zudem wäre aufgrund der notwendigen Absenkung der MB 19 um ca. 6 m unter den Bestand eine Erschließung der nächsten Anwesen Taubenbergstraße 1 und Bahnhofstraße 2 von der MB 19 aus nicht mehr möglich, so dass eine aufwändige rückwärtige Alternativerschließung erforderlich würde. Schließlich müssten bei dieser Lösung die Einmündungen Bajuwarenweg und Angerweg um jeweils ca. 2,5 m abgesenkt werden, wodurch erhebliche Zufahrtsprobleme der im Einmündungsbereich erschlossenen Anwesen entstünden.

Aus diesen Gründen wird auch die dahingehende Einwendung der Einwender Nr. 1000 und Nr. 1001, dass jedenfalls eine Unterführung der MB 19 unter der Bundesstraße mittels Ausbau des vorhandenen Stahlblechdurchlasses oder einer hierzu parallelen weiteren Unterführung für den Kraftfahrzeugverkehr gegenüber der geplanten Lösung zu favorisieren sei, von uns nicht geteilt.

Variante 2, die im Verhältnis zur Variante 4 keinerlei Überdeckung der B 318 beinhaltet, hätte ebenfalls den Nachteil, dass die durch eine Überdeckung der Bundesstraße gewährleistete zusätzliche Immissionsentlastung für die Anwohner sowie die mit der Grünbrücke verbundene Einbindung der Verkehrsanlage in das Orts- und Landschaftsbild wegfielen. Vielmehr würde hier die Trennwirkung der Bundesstraße gegenüber dem Bestand noch verstärkt.

Positiv gegenüber der gewählten Lösung zu bewerten sind bei Variante 2 jedoch die demgegenüber um ca. 1,7 Mio. € geringeren Kosten, welche die Nachteile dieser Variante jedoch nicht aufwiegen.

Variante 3, die ein ca. 170 m langes Tunnelbauwerk anstelle der kürzeren Grünbrückenlösung in Variante 4 zum Gegenstand hat, hat den Vorteil, dass hierdurch eine noch bessere Abschirmung des Verkehrs von der angrenzenden Bebauung gegeben wäre und bei entsprechender Gestaltung der Tunneldecke auch eine bestmögliche Einbindung der B 318 in das Orts- und Landschaftsbild sichergestellt werden könnte. Allerdings würde sich bei dieser Lösung die gegenüber der Variante 4 zusätzliche immissionsmindernde Wirkung des langen Tunnelbauwerks nur zu einem geringen Grad zugunsten der bestehenden Wohnbebauung Warngaus auswirken, da die Absenkung der Immissionen hier primär in einem Bereich ohne angrenzende Bebauung zu verzeichnen ist. Nachteil dieser Lösung ist zudem deren hohe Kostenintensität. So hat der Bundesrechnungshof in seiner Prüfungsmitteilung aus dem Jahr 2007 die Planungsvariante 3 als unwirtschaftlich beurteilt, weil sie mit Mehrkosten von ca. 2,60 Mio. € in der Herstellung und erheblich höheren jährlichen Betriebskosten wesentlich teurer wäre als die kürzere Grünbrückenlösung der Variante 4. Die Variante 3 drängt sich deshalb nicht als vorzugswürdig auf.

Variante 5 schließlich, die anstelle einer Überdeckung der B 318 andere zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorsieht, fällt kostenseitig zwar günstiger aus als die Variante 4, hat gegen sich sprechend jedoch ebenfalls die damit wegfallenden gestalterischen Vorteile einer Überdeckung der B 318 für das Orts- und Landschaftsbild sowie daneben die mit anderweitigen Lärmschutzeinrichtungen verbundenen Nachteile eines zusätzlichen Flächenverbrauchs und einer weiteren optischen Beeinträchtigung des Ortes.

Bei einer Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten ist somit neben der gewählten Lösung Variante 4 keine andere vernünftige, demgegenüber aber

vorzugswürdige Möglichkeit ersichtlich, um den Fluss des Verkehrs und damit dessen Sicherheit und Leichtigkeit auf dem vorliegenden Streckenabschnitt der B 318 wirksam zu verbessern, gleichzeitig die durch die bestehende Bundesstraße bedingten Belastungen für die Anwohner wie auch für das Orts- und Landschaftsbild nachhaltig abzumildern und darüber hinaus auch dem Gebot der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen.

### 2.3.3 Technische Gestaltung des Vorhabens

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" sowie – bezogen auf eine ausreichende Leistungsfähigkeit – an dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). 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.

#### 2.3.3.1 Trassierung

Die Trassierung des vorliegend planfestgestellten Vorhabens schließt in Lage und Höhe an den vorhandenen Bestand der B 318 und der MB 19 an. Dies begegnet im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs keinen Bedenken.

Die Trassierung der B 318 erfolgt in der Lage auf dem Bestand und bedarf daher keiner Änderung durch den Ausbau. Die bestehende Linienführung wird hier unverändert beibehalten. Neu hinzukommen die beiden Auffahrtsrampen im Zuge der Höhenfreimachung des Kreuzungsbereichs der B 318 mit der MB 19. Zu den Einzelheiten verweisen wir auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1), S. 14 ff.

Weil die MB 19 im Planfeststellungsabschnitt Ortsdurchfahrt ist, wird für diese eine bestandsorientierte, an die Funktion angepasste fahrgeometrische Trassierung vorgenommen, die den Bestand der angrenzenden Bebauung, insbesondere die bestehenden Zufahrten und die bestehende Entwässerung berücksichtigt.

Hinsichtlich der Höhenlage ergeben sich für die B 318 durch die Planung erhebliche Änderungen gegenüber dem Bestand. Hat die bestehende B 318 im Bereich der Baumaßnahme eine Richtung Süden konstante Steigung von 1 %, ist zur Absenkung der B 318 ein Gegengefälle von 2,2 % mit anschließender Steigung von 4,0 % geplant. Diese Wahl der Neigungen stellt sicher, dass es nicht wegen starker Längsneigung zu vermeidbaren Fahr- und Bremsgeräuschen insbesondere durch LKW kommt.

Die Höhenlage der Kreisstraße MB 19 ist durch die Erschließungen, die nicht verändert werden sollen, vorgegeben. Die Kreisstraße steigt aus beiden Richtungen mit 2,4% zum Überführungsbauwerk an. Mit der Kuppenausrundung von  $R=1400\text{m}$  ist die durchgängige Sicht auf die Einmündungen der Rampen sichergestellt.

Hinsichtlich der Rampen betragen die Neigungen 5,4 % (östliche Rampe) bzw. 4,2 % (westliche Rampe) und liegen damit deutlich unter der empfohlenen Höchstlängsneigung von 6%, so dass eine sichere Befahrbarkeit auch bei winterlichen Wetterverhältnissen gewährleistet ist.

Die verschiedenen notwendigen Sichtweiten werden sowohl auf der B 318, als auch auf der MB 19 sowie den beiden Verbindungsrampen, soweit erforderlich über Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. Überholverbote, sichergestellt.

#### 2.3.3.2 Querschnitt

Die B 318 erhält eine 7,5 m breite Fahrbahn mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von  $-2\text{dB(A)}$ . Daran schließt nach außen in Dammlage ein Bankett mit 1,50 m Breite an, in Einschnittslage ein Bankett mit 1,0 m Breite und 2 m Mulde. Die hinzukommende Böschung wird im Verhältnis 1:1,5 ausgestaltet. Im Bereich der Grünbrücke schließt an die dort 7,0 m breite Fahrbahn eine beidseitige Entwässerungsrinne mit 25 cm Breite und ein beidseitiger Notweg mit 1,0 m Breite an.

Der Querschnitt der B 318 entspricht dem RQ10, 5 nach RAS-Q 96.

Die Querneigung der Straße orientiert sich an der Querneigung der anschließenden Strecke außerhalb der Planfeststellung.

Die Kreisstraße MB 19 erhält eine 6,50 m breite Asphaltdecken-Fahrbahn mit Banketten und Böschungen. Der 2,50 m breite asphaltierte Geh- und Radweg wird neben einem mindestens 1,75 m breiten Trennstreifen geführt. Im Bereich des Überführungsbauwerkes verläuft der Geh- und Radweg auf der Brückenkappe, durch Bordstein von der Fahrbahn getrennt.

Die MB 19 erhält eine Regelquerneigung zur Kurveninnenseite.

Nach der einschlägigen „Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil Knotenpunkte“ (RAS-K1) sind eigene Linksabbiegespuren im Einmündungsbereich der Rampen bei der prognostizierten Verkehrsbelastung und der örtlichen Situation der geschwindigkeitsbeschränkten Ortsdurchfahrt nicht erforderlich.

Die Schleifenrampen mit Asphaltdecke erhalten eine Fahrbahnbreite von 9,50 m mit Banketten, Mulden und Böschungen wie oben beschrieben. Die Breite ergibt sich aus der erforderlichen Fahrbahnaufweitung in der Kurve, damit auch LKW im Begegnungsverkehr die Rampen befahren können. Die Querneigung erfolgt zur Kurveninnenseite.

Die Straßen Kaiserbichl und Riedstraße erhalten wie im Bestand jeweils eine 4,0 m breite befestigte Fahrbahn mit Asphaltdecke. Der zu verlegende Feldweg erhält eine Fahrbahnbreite von 3,50 m mit einer wassergebundenen Deckschicht.

#### 2.3.3.3 Grünbrücke

Die von Bau-km 0+466 bis 0+545 geplante Grünbrücke zur Überdeckung der B 318 und Überführung der MB 19 weist eine lichte Höhe > 4,80 m, eine lichte Weite von 9,50 m und eine Kreuzungswinkel von 106,6 gon (MB 19) auf. Diese Bauwerksplanung begegnet ebenfalls keinen Bedenken.

#### 2.3.3.4 Lärmschutzanlagen

Die Portale der Grünbrücke sowie die Stützwände nördlich der Grünbrücke werden mit hochabsorbierender Verblendung versehen. Die Verblendung wird zum Zweck der Reduzierung von Reflexionen und zur Vermeidung von trompetenartiger Schallabstrahlung aus dem Portalbereich 1m über Fahrbahnoberkante und 20m in die Grünbrücke hinein vorgesehen (vgl. hierzu die Auflage unter A 3.4.2).

#### 2.3.3.5 Geh- und Radweg (BWV Nr. 1.2)

Im Bereich zwischen Angerweg und Bajuwarenweg erhält die MB 19 im Bereich der Überführung über die B 318 am nördlichen Straßenrand einen unselbständigen Geh- und Radweg in einer Breite von 2,50 m. Hierdurch wird auch für Fußgänger und Radfahrer eine sichere Querung der B 318 ermöglicht.

Die technische Ausgestaltung des Vorhabens entspricht damit alle Anlagen betreffend den rechtlichen wie technischen Vorgaben und zeigt sich im Hinblick auf die mit der Planung verfolgten Ziele als geeignet, erforderlich und angemessen.

#### 2.3.3.6 Auswirkungen auf das weitere Straßen- und Wegenetz, Kreuzungen und Einmündungen

Durch das vorliegende Projekt wird der Angerweg den veränderten Verhältnissen angepasst und dessen direkte Einmündung in die B 318 wird aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses geschlossen.

Weiterhin wird zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die bestehende Ausfahrt aus der B 318 in die Gemeindestraße Kaiserbichl geschlossen, ebenso wie die Einmündung der Riedstraße in die B 318, welche im Übrigen an die veränderten Verhältnissen angepasst wird und weiterhin in die MB19 mündet.

Der öffentliche Feld- und Waldweg im Bereich von Bau-km 0+550 bis 0+730 westlich der B 318 wird neben der Rampe neu erstellt und wieder an die Gemeindestraße Sägstraße und an die MB 19 (Bahnhofstraße) angebunden.

Das nachgeordnete landwirtschaftliche Wegenetz wird daneben, soweit erforderlich, den veränderten Verhältnissen angepasst und alle erforderlichen Erschließungen werden wiederhergestellt.

Die Einwender Nr. 1000 und Nr. 1001 haben sich in diesem Zusammenhang gegen die Schließung der Direkteinmündung des Angerweges in die B 318 ausgesprochen.

Hierzu wurde von ihnen insbesondere vorgetragen, dass durch die geplante Schließung der Direkteinmündung des Angerweges in die B 318 der Lieferverkehr für die Firmen im Angerweg künftig von der Taubenbergstraße aus in den Angerweg einbiegen und an dem Grundstück Flurnummer 331/1 des Einwendungsführers Nr. 1000 vorbeifahren müsste, die der Gemeinde gehörende Breite des Angerweges auf Höhe dieses Grundstücks aber mit nur 2,90 m für die große Lkws deutlich zu schmal sei. Da der Einwender Nr. 1000 nicht bereit sei, hier eigenen Grund zur Verfügung zu stellen und die auf der gegenüberliegenden Straßenseite unter Naturschutz stehenden Bäume einer Verbreiterung des Angerweges entgegenstünden, könne im Planfall folglich kein entsprechender Lieferverkehr mehr von der Taubenstraße über den Angerweg erfolgen.

Diese Einwendungen erachten wir als nicht durchgreifend. Die geplante Schließung der Einmündung des Angerweges in die B 318 ist aus Gründen der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sowie der Leistungsfähigkeit der Bundesstraße geboten. Nach § 8 a Abs. 4 FStrG bzw. Art. 17 Abs. 1 BayStrWG besteht für Anlieger kein Anspruch darauf, dass eine Straße nicht geändert oder eingezogen wird. Nur wenn kein angemessener Ersatz besteht bzw. geschaffen werden kann, kann dies zu einer Entschädigungspflicht führen. Der mit der Flurnummer 329 im Eigentum der Gemeinde stehende Angerweg bietet vorliegend jedoch auch für den anfallenden Lieferverkehr eine ausreichende Erschließung. Er besitzt im Bereich der Zufahrt von der Taubenbergstraße im Einmündungsbereich ausreichend bemessene Radien und an seiner schmalsten Stelle nach der Überprüfung des Vorhabensträgers und einer Bestätigung durch die Gemeinde Warngau eine Breite von ca. 4,00 m. Der schutzwürdige Baumbestand befindet sich außerhalb dieses Breitenbereichs. Diese Situation hat auch eine Ortseinsicht durch die Regierung von Oberbayern am 04.06.2013 bestätigt. Damit ist der gemeindliche Angerweg für alle für den allgemeinen Straßenverkehr nach den Vorgaben der StVZO zugelassenen Fahrzeugbreiten ausreichend bemessen.

Folglich ist auch für Krafffahrzeuge der Rettungsdienste über die Taubenbergstraße eine Erreichbarkeit von möglichen Einsatzstellen im Angerweg gegeben, so dass auch der dahingehende Einwand des Einwendungsführers Nr. 1001 entkräftet werden kann.

Weiterhin moniert der Einwender Nr. 1001 in diesem Zusammenhang, dass bei einer Schließung der Direkteinmündung des Angerwegs in die Bundesstraße die

Lieferfahrzeuge mangels jeglicher Wendemöglichkeit künftig rückwärts in den Angerweg ein- oder aus dem Angerweg in die Taubenbergstraße ausfahren müssten.

Auch dieser Einwand vermag sich nicht gegen den mit der Schließung der Direkteinmündung verbundenen Gewinn an Sicherheit und Leichtigkeit für den Verkehr durchzusetzen. Nach Auskunft der Gemeinde Warngau wurde der Angerweg von der Taubenbergstraße aus, um die Befahrbarkeit mit Lkws zu testen, am 01.08.2013 von einem ortsansässigen Unternehmer mit einem herkömmlichen Sattelzug befahren. Diesem war es möglich, von der Taubenbergstraße aus in den Angerweg und bis zu dessen Gabelung an dem landwirtschaftlichen Anwesen Angerweg 8 zu fahren, dort zu wenden und vorwärts wieder aus dem Angerweg in die Taubenbergstraße zurückzufahren. Es besteht daher für herkömmlichen Lieferverkehr im Angerweg auch eine Wendemöglichkeit. Darüber hinaus hat die Gemeinde Warngau zugesichert, den an der Weggabelung zum Anwesen Angerweg 8 befindlichen Grünstreifen der Wegefläche Flurnummer 329 in eine befahrbare Asphaltfläche umzubauen, um in diesem Bereich das Wenden für große Lieferfahrzeuge der anliegenden Gewerbebetriebe weiter zu erleichtern.

Schließlich hat der Einwendungsführer Nr. 1001 vorgetragen, dass die für seinen Betrieb notwendigen Be- und Entladevorgänge bislang auf dem Angerweg selbst erfolgen würden und dies auch künftig so bleiben solle. Damit käme es bei einer Schließung der Direkteinmündung in die B 318 für andere Verkehrsteilnehmer zu erhöhten und erheblichen Behinderungen, da dann die einzige Zufahrt zur Bundesstraße blockiert sei, wohingegen die von Osten kommenden Fahrzeuge bislang über die Direkteinmündung auf die B 318 ausfahren könnten.

Auch dieser Einwand wird zurückgewiesen. Ist ein Passieren des Angerweges für andere Fahrzeuge bei einer An- oder Ablieferung der beschriebenen Art nicht mehr möglich, weil der zur Durchfahrt insgesamt verbleibende Raum für ein Fahrzeug höchstzulässiger Breite (§ 32 I Nr. 1 StVZO) zuzüglich 50 cm Seitenabstand bei vorsichtiger Fahrweise nicht ausreichen würde, so handelt es sich um eine enge Straßenstelle, an der ein Halten gem. § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO verboten ist. Die vom Einwendungsführer Nr. 1001 beschriebene Vorgehensweise zum Be- und Entladen für seinen Betrieb stellt daher gem. § 49 Abs. 1 Nr. 12 StVO eine Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 24 StVG dar. Da folglich keine Berechtigung des Einwendungsführers besteht, die von ihm beschriebenen Verkehrsbehinderungen herbeizuführen, kann dieser Umstand schon deshalb nicht zu seinen Gunsten berücksichtigt werden. Vielmehr ist er insoweit gehalten und verpflichtet sicherzustellen, dass die Be- und Entladevorgänge auf seinem eigenen Grundstück abgewickelt werden können, so dass es zu den beschriebenen Behinderungen durch seinen Gewerbebetrieb erst gar nicht kommt.



Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die geplante verbleibende Erschließung des Angerwegs von der Taubenbergstraße aus für den Verkehr, insbesondere den Lkw-Verkehr, sicherlich weniger komfortabel ist, als die bisherige weitere Zufahrt direkt von der B 318 aus. Dies ist unseres Erachtens jedoch angesichts der mit der geplanten Schließung der Direkteinmündung verbundenen Vorteile für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hinnehmbar, da die verbleibende Erschließung jedenfalls weiterhin ausreichend ist.

#### 2.3.3.7 Bushaltestellen

Heute hat die Buslinie Holzkirchen – Gmund im Bereich der Kreuzung der B 318 mit der MB 19 in beiden Fahrtrichtungen Haltestellen. Gesonderte Bushaltestellenbuchten sind nicht vorhanden - der Bus hält auf der B 318 jeweils in den Aufweitungsbereichen der Einmündungen. Südwestlich der Kreuzung besteht ein Buswartehäuschen. Die Haltestelle wird auch von der Buslinie Hartpenning – Miesbach im Zuge der MB 19 bedient. Auf der B 318 sind nach dem Umbau keine Haltestellen mehr geplant. Damit wird verhindert, dass Fahrgäste die B 318 queren und dadurch sich und andere Verkehrsteilnehmer gefährden. Nach Abstimmung mit dem Regionalverkehr Oberbayern (RVO) ist eine Veränderung der Busroute so geplant, dass der Bus künftig über die Kreisstraßen MB 10 (Ahornallee) und die Taubenbergstraße fahren wird. Die bisherigen Haltestellen an der B 318 werden dann in die Taubenbergstraße verlegt. Das bestehende Buswartehäuschen wird im Zuge der Baumaßnahme abgebaut und ebenfalls an der Taubenbergstraße neu errichtet.

#### 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 Verkehrsgerausche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Der höhenfreie Umbau des Kreuzungsbereichs B 318 – MB 19 wird neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit und - leichtigkeit dazu beitragen, die Belastung der Anwohner mit Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren, indem die Bundesstraße abgesenkt, teilweise überdeckt und der Verkehrsfluss durch die Höhenfreilegung des Kreuzungsbereichs verbessert wird. Diese Entlastung ist eines der Ziele 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 als 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 verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

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

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

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

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

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der höhenfreie Umbau der Kreuzung B 318 – MB 19 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. Aufgrund der am Bestand der B 318 und der MB 19 orientierten Maßnahme kommt eine Änderung der Trassierung in Lage bzw. Höhe aufgrund der topographischen Gegebenheiten und des hierfür erforderlichen unverhältnismäßigen Kostenaufwands vernünftigerweise nicht in Betracht.

##### 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 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

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

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Diese Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen.

Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG meint den Neubau. Daneben führt nur eine wesentliche Änderung zur Lärmvorsorge. Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV 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 Verkehrslärmbelastung wurde die von Herrn Prof. Kurzak für das Jahr 2025 erstellte Verkehrsprognose (siehe Planunterlage 21) verwendet. In den schalltechnischen Berechnungen (siehe Planunterlage 17.1) wurde

demgemäß für die B 318 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr – DTV – von 20 570 Kfz/24 h nördlich der MB 19 und 19 600 Kfz/24 h südlich der MB 19 mit Lkw-Anteilen von jeweils 3,5 % tags und 4,3 % nachts angesetzt, für die MB 19 im Bereich Taubenbergstraße ein DTV von 3960 Kfz/24 h und im Bereich Bahnhofstraße 4350 Kfz/24 h bei einem Lkw-Anteil von tags und nachts jeweils 3,0 %. Diese Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Bei der Verkehrslärberechnung wurde berücksichtigt, dass auf dem Ausbauabschnitt der B 318 ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von mindestens -2 dB(A) vorgesehen ist und der Bereich der Portale der Grünbrücke sowie der Bereich an den Stützwänden nördlich der Grünbrücke mit einer hochabsorbierender Verblendung versehen wird (vgl. hierzu die Auflagen A 3.4.1 und A 3.4.2).

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 Beurteilung und Ergebnis

Die vorliegende Maßnahme stellt keinen Neubau einer öffentlichen Straße im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV dar, weil der Kreuzungsbereich B 318 – MB 19 nicht erstmalig errichtet werden soll, sondern heute bereits, wenn auch in höhengleicher Ausführung, besteht. Das Vorhaben bringt auch keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV mit sich, da mit der Maßnahme keine Erweiterung der Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr verbunden ist. Das Vorhaben beinhaltet durch den geplanten Umbau jedoch einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV; dieser ist lärmvorsorgeauslösend dann, wenn der Beurteilungspegel infolge der Maßnahme entweder um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht oder, außer in Gewerbegebieten, von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht darüber hinaus erhöht wird.

Vorliegend ist keine dieser Alternativen erfüllt. Die an den Immissionsorten 11 und 18 bereits derzeit erreichten bzw. überschrittenen Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht werden durch den geplanten Kreuzungsumbau nicht weiter

erhöht, sondern im Gegenteil verringern sich die Beurteilungspegel im Zuge der Maßnahme für beide betroffenen Anwesen erheblich. So ist im Planfall für den Immissionsort 11 tags und nachts eine Pegelminderung von 7,6 dB(A) bzw. 7,8 dB(A) zu verzeichnen, für den Immissionsort 18 Pegelminderungen im maßgeblichen Nachtwert von 7,1 dB(A).

Mit dem Vorhaben ist somit an keiner Stelle eine wesentlicher Änderung im Sinne der § 41 BImSchG, § 1 der 16. BImSchV verbunden, so dass vorliegend keine Lärmvorsorgepflicht besteht.

In diesem Zusammenhang hat der Einwender Nr. 1000 gegen das Vorhaben im Wesentlichen vorgebracht, dass die vorliegende Maßnahme für ihn keine Lärmentlastung, sondern eine deutliche Zunahme der Lärmbelastung mit sich bringe, da an seinem Anwesen auf dem Grundstück Flurnummer 331/3 eine deutliche Verkehrsmehrung eintrete. Grund hierfür sei der geplante neue Hauptverkehrsknotenpunkt B 318 – MB 19 mit der direkt gegenüber seinem Grundstück situierten Rampenlösung. Eine deutliche Verkehrs- und damit Lärmmehrung ergebe sich durch die Planung auch deshalb, weil die bisherigen Direkteinmündungen in die B 318 vom Angerweg, der Riedstraße und vom Kaiserbichl wegfielen und der von der Bahnhofstraße kommende Verkehr Richtung Holzkirchen bzw. aus Tegernsee kommend in Richtung Bahnhofstraße nun ebenfalls sein Grundstück belaste, wohingegen diese Verkehre bislang direkt ohne Auswirkungen auf sein Grundstück in die B 318 einfahren bzw. direkt von der B 318 in Richtung Bahnhofstraße abbiegen können. Dem entsprechend stelle sich Frage, wie es sein könne, dass die Lärmbelästigung an seinem Anwesen den Planunterlagen zufolge – ohne die Planung von Lärmschutzmaßnahmen - nur um 1 Dezibel zunehme.

Für den Fall der Realisierung der Maßnahme fordert der Einwendungsführer daher geeignete Lärmschutzmaßnahmen für sein Anwesen und Grundstück.

Diese Einwendungen werden aus folgenden Erwägungen zurückgewiesen:

Das Anwesen des Einwendungsführers Nr. 1000 erfährt durch das Vorhaben der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung zufolge keine Erhöhung des Beurteilungspegels. Das Grundstück des Einwendungsführers wurde dabei als Immissionsort IO 12 untersucht (siehe Unterlage 7). Die vorgenommenen Berechnungen haben ergeben, dass die am Immissionsort 12 derzeit auftretenden Lärmpegelwerte bei maximal 60 dB(A) tags und 53 dB(A) nachts liegen. Trotz der mit der Planung unbestritten verbunden Verkehrszunahme auf der Taubenbergstraße vor dem Anwesen des Einwendungsführers wird es durch die Tieferlegung und teilweise Überdeckung der B 318 am Anwesen des Einwendungsführers jedoch insgesamt zu Pegelreduzierungen zwischen -0,4 und -0,6 dB(A) an der der Taubenbergseite

zugewandten Südseite (Seite a) und -7,2 bis -7,8 d(B)A an der Nordseite (Seite b) kommen (siehe Unterlage 17.1, Anhang A, S. 2). Eine erhöhte Lärmbelastung für das Anwesen der Einwendungsführer ist durch das Vorhaben daher nicht zu besorgen.

Auch der Einwender Nr. 1001 hat gegen das Vorhaben vorgebracht, dass es im Zuge der vorliegenden Planung an seinem Wohngrundstück Flurnummer 330/1 zu einer Erhöhung der Lärmbelastung kommen werde, nachdem die Einhausung direkt neben der Grundstücksgrenze ende.

Dieser Einwendung vermögen wir aufgrund der schalltechnischen Untersuchungsergebnisse ebenfalls nicht zu folgen, da danach für den Planfall an dem genannten Anwesen des Einwendungsführers an keiner Stelle eine Erhöhung des Beurteilungspiegels durch die Maßnahme zu verzeichnen ist.

Das Grundstück Flurnummer 330/1 des Einwendungsführers Nr. 1001 wurde als Immissionsort IO 13 untersucht (Siehe Unterlage 7). Die vorgenommenen Berechnungen haben ergeben, dass die am Immissionsort 13 derzeit auftretenden Lärmpegelwerte bei maximal 65 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts liegen. Durch die Tieferlegung und teilweise Überdeckung der B 318 wird es am Anwesen des Einwendungsführers zu Pegelreduzierungen zwischen -6,9 und -7,8 dB(A) an der der B 318 zugewandten Westseite (Seite b) und -6,2 bis -7,2 dB(A) an der Südseite (Seite a) kommen (siehe Unterlage 17.1, Anhang A, S. 3). Die auf das Anwesen des Einwendungsführers Nr. 1001 einwirkende Lärmbelastung wird sich im Zuge der geplanten Maßnahme folglich nicht erhöhen, sondern im Gegenteil erheblich verringern.

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern überprüft und für vollständig und plausibel befunden. Bedenken gegen die Berechnungen und die daraus abgeleiteten Folgerungen wurden nicht vorgebracht. Auch die Untere Immissionsschutzbehörde am Landratsamt Miesbach hat die Belange des Lärmschutzes als in den Planunterlagen sachgerecht geprüft und berücksichtigt beurteilt.

Der Lageplan der untersuchten Immissionsorte sowie die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für die untersuchten Immissionsorte sind im Einzelnen in der Unterlagen 7 und 17.1 dargestellt, auf welche hiermit 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 dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen“, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, (MLuS 02), geänderte Fassung 2005.

Eine ergänzende Beurteilung durch das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern ergab zudem, dass auch eine Ermittlung der Schadstoffbelastung anhand der während des Planfeststellungsverfahrens mittels Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 27.02.2013 (Az.: IID9-4384-002/90, AllMBI 2013, 134) neu eingeführten Richtlinien RLuS 2012 vorliegend zu keinen im Ergebnis abweichenden Erkenntnissen führen würde. Insbesondere kann aufgrund der vorliegenden Abschätzung auch eine Überschreitung des in § 5 Abs. 1 der 39. BImSchV als Zielwerte niedergelegten und gemäß § 5 Abs. 2 der 39. BImSchV ab 01.01.2015 als Grenzwert einzuhaltenden Belastungswertes für PM<sub>2,5</sub> mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Von einer neuerlichen Ermittlung der Schadstoffimmissionen nach den neu geltenden Richtlinien RLuS 2012 konnte daher abgesehen werden.

Auch die Untere Immissionsschutzbehörde am Landratsamt Miesbach hat hinsichtlich der zur Luftschadstoffkonzentration in den Planunterlagen enthaltenen Aussagen keine Bedenken vorgebracht.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht auf den Seiten 30f. sowie auf das Protokoll der lufthygienische Berechnung (Planunterlage 17.2) verwiesen.

#### 2.3.4.4 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage

kann nach BBodSchG zugelassen werden.

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

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. Vom nächstgelegene FFH- und Vogelschutzgebiet DE 8136-302 „Taubenberg“ liegt die geplante Baumaßnahme ca. 900 m entfernt. Eine Betroffenheit dieses Gebietes infolge des Vorhabens kann ausgeschlossen werden. Diesbezüglich verweisen wir auf unsere Ausführungen oben unter C 1.3.

Schutzgebiete im Sinne von §§ 20 Abs. 2 BNatSchG sind von dem Vorhaben ebenfalls nicht betroffen.

Für die Überbauung/Beseitigung von in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung angegebenen gesetzlich geschützten Biotop lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG): Ebenso dürfen aus diesem Grund Bäume, Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und – gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe hierfür ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst. Die untere und die höhere Naturschutzbehörde haben hiergegen keine Bedenken geäußert.

##### 2.3.5.1.2 Artenschutz

Das Artenschutzrecht steht dem Bauvorhaben ebenfalls nicht entgegen:

Für das geplante Bauvorhaben sind folgende Verbotstatbestände zu prüfen:

- 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 IVa 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 dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin 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 Zugriffsverbote 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 Beeinträchtigungen 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. Unterlage 19.3), die Grundlage der vorliegenden Beurteilung ist, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 08.01.2008, Gz IID2-4022.2-001/05 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ in der Fassung mit Stand 24.03.2011, ergänzt um die aus der seither ergangenen Rechtsprechung, insbesondere dem sog. Freiberg-Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.07.2011, gewonnenen neueren Erkenntnisse. Eine neuerliche spezielle artenschutzrechtliche Prüfung anhand der im Nachgang zu der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.07.2011 seitens der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern im Februar 2013 eingeführten, an die neue Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts angepassten Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung war daher nicht angezeigt.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände hat der Gutachter zulässigerweise folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten berücksichtigt (das Vorkommen von nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Pflanzenarten ist nach den Feststellungen des Gutachters ausgeschlossen):

- Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch Baumfällungen und Gehölzrodungen außerhalb sensibler Zeiten ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28. Februar (Maßnahme V1, Auflage A. 3.3.3)
- Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch das Umhängen der an den zu rodenden Bäumen Nr. 06 und Nr. 07 angebrachten drei Starenkästen außerhalb sensibler Zeiten ausschließlich im Zeitraum vom 01. August bis zum 28. Februar (Maßnahme V2, Auflage A 3.3.3)
- Einrichtung einer qualifizierten ökologischen Baubegleitung während der gesamten Bauphase (Auflage A 3.3.9).

Die Maßnahmen sind insbesondere in den Unterlagen 1, 9.1 9.2 und 19.1 im Einzelnen dargestellt. Sie sind Bestandteile des genehmigten Planes, bzw. Gegenstand von Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ihre Beachtung ist daher sichergestellt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass durch das Bauvorhaben bei Durchführung der genannten Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 BNatSchG erfüllt werden und eine Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich ist.

Bei der Begutachtung wurde festgestellt, dass im Untersuchungsgebiet mit einem Vorkommen der Fledermausarten Abendsegler, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Rauhautfledermaus und Zwergfledermaus zu rechnen ist. Diese Arten bewohnen in hohem Maße Baumhöhlen (Abendsegler, Braunes Langohr, Fransen-, Große Bart-, Rauhautfledermaus) bzw. nutzen Baumhöhlen und Vogelnistkästen zumindest als Zwischenquartiere (Kleine Bart- und Zwergfledermaus).

Hinsichtlich möglicher verkehrsbedingter Verluste ist festzustellen, dass unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das artenschutzrechtliche Tötungsverbot fallen, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07, Rn. 91 - zit. nach juris). Vorliegend ist mit dem Ausbauvorhaben keine Steigerung des Kollisionsrisikos verbunden, da sich das Verkehrsaufkommen durch die geplante Maßnahme nicht erhöhen wird und aufgrund der Tieferlegung und Grünbrückenüberdeckung der B 318 im Gegenteil vielmehr davon auszugehen ist, dass sich das Kollisionsrisiko für Fledermäuse gegenüber der bisherigen Situation verringern wird.

Im Untersuchungsgebiet wurden drei höhlenreiche, als Fledermausquartiere geeignete alte Sommerlinden im Angerweg (Bäume Nr. 15 – 17, s. Unterlagen 19.3.) festgestellt. Da diese jedoch erhalten bleiben und nicht gefällt werden müssen und alle weiteren von der Maßnahme betroffenen Bäume kein Quartierpotenzial aufweisen, ist eine Erfüllung von Verbotstatbeständen durch die für das Vorhaben erforderliche Fällung von 12 Einzelbäumen nicht gegeben. Auch hinsichtlich der als Fledermausquartiere in Betracht kommenden Starenkästen an den zu fällenden Bäumen Nr. 06 und Nr. 07 (s. Unterlage 19.3) kann eine Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durch das vorgesehene fachgerechte Umhängen im Zeitraum vom 01. August bis zum 28. Februar ausgeschlossen werden (Maßnahme V2). Aufgrund des räumlichen Abstandes der möglichen Quartiersbäume Nr. 15 – Nr. 17 zum unmittelbaren baulichen Eingriffsbereich an der MB 19 und der B 318 ist in Bezug auf diese möglichen Fledermausquartiere im Wirkungsbereich des Vorhabens auch nicht von erheblichen Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch die übrigen Baumaßnahmen auszugehen.

Im Untersuchungsgebiet wurden ferner an der sehr alten und höhlenreichen Sommerlinde (Baum Nr. 17, s. Unterlage 19.3) Flügeldeckenreste der Käferart Eremit festgestellt, so dass ein aktuelles Vorkommen der Art hier sehr wahrscheinlich ist. Für ein Vorkommen weiterer Käferarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie weist das Untersuchungsgebiet hingegen keine Habitatqualitäten auf.

Der Baum Nr. 17 ist von den vorhabensbedingten Fällungen nicht betroffen, sondern bleibt erhalten. Aufgrund des Abstandes zum unmittelbaren Eingriffsbereich des Vorhabens ist auch hier nicht von erheblichen Störungen durch die Baumaßnahmen auszugehen. Was verkehrsbedingte Tötungen anlangt, ist auch hier zu erwarten, dass sich durch die teilweise Einhausung der B 318 und deren Absenkung auch für den Eremit künftig das Kollisionsrisiko verringern wird.

Hinsichtlich der europäischen Vogelarten ist neben den häufigen und ungefährdeten Arten Amsel, Buchfink, Fitis, Gartengrasmücke, Girlitz, Grünfink, Mönchsgrasmücke, Rotkehlchen, Star, Zaunkönig und Zilpzalp ein potentiell Vorkommen des Feldsperlings im Wirkraum des Vorhabens zu verzeichnen. Der Feldsperling als Höhlenbrüter kann im Untersuchungsgebiet als Brutvogel in den höhlenreichen Bäumen Nr. 15 – Nr. 17 (s. Unterlage 19.3) und – soweit kein Besatz durch Stare gegeben ist – auch in den Vogelnistkästen an den Bäumen Nr. 06 und Nr. 07 als Brutvogel auftreten. Da die Bäume Nr. 15 – Nr. 17 nicht gefällt werden müssen, alle weiteren Bäume kein Nistpotenzial für diese Art aufweisen und die drei Nistkästen vor der Baumfällung sowie außerhalb der Brutzeit fachgerecht umgehängt werden (Maßnahme V2), ist eine Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch die Baufeldräumung nicht gegeben. Aufgrund des Abstandes der Höhlenbäume Nr. 15 – Nr. 17 zum baulichen Eingriffsbereich ist für diese synanthrope Art auch nicht von erheblichen Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch die Baumaßnahmen auszugehen.

In Ansehung der weiteren genannten europäischer Vogelarten kann bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen V 1 und V2, auch im Hinblick auf das unmittelbar angrenzende Ausweichangebot, die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ebenfalls ausgeschlossen werden. Insbesondere wird aufgrund der nur außerhalb der Brutperiode zulässigen Baum- und Gehölzrodungen eine Tötung i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG noch nicht flug- und damit fluchtfähiger Tiere vermieden und auch wenn die zu rodenden Bäume und Gehölze den genannten Vogelarten des Siedlungsraumes, die frei in Gehölzen brüten, als Fortpflanzungs- und Ruhestätte dienen können, führt dies zu keinem Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, da in soweit die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG gewahrt bleibt.

Eine projektspezifische Betroffenheit anderer besonders bzw. streng geschützter Arten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatschG kann mangels potentieller Vorkommen im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden.

Im Übrigen verweisen wir auf die entsprechenden fachlichen Angaben zur spezielle artenschutzrechtlichen Prüfung in Planunterlage 19.3 sowie die Ausführungen zum Artenschutz im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Planunterlage 19.1).

Den Naturschutzvereinigungen wurde im Zuge der Auslegung der Planunterlagen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Beanstandungen sind insoweit nicht erfolgt. Die Untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Miesbach hat gegen die artenschutzrechtliche Beurteilung keine Bedenken erhoben. 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.

#### 2.3.5.2 Berücksichtigung von Natur und Landschaft als öffentlicher Belang

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

Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Welche Belange bei einer konkreten Planung abwägungsrelevant sind und wie diese zu gewichten sind, ist nicht gesetzlich vorgegeben. Vielmehr bleibt der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorbehalten, die Belange unter Beachtung der materiellen Rechtslage zu gewichten und in die Abwägung einzustellen. § 17 FStrG lässt sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kein Rangverhältnis entnehmen, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation Vorrang einräumt (BVerwG, Urteil vom 7.3.1997, Az. 4 C 10/96 – juris Rn. 20).

Der landschaftspflegerische Begleitplanung (Planunterlagen 9.1, 9.2, 9.3, 19.1, 19.2) gibt Aufschluss über die vom Vorhaben betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgüter und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese

Beeinträchtigungen lassen sich durch eine andere Gestaltung des Vorhabens nicht mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Planunterlage 19.1 beschrieben.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, dass sie der vorliegenden Planung entgegenstünden. Der bestandsorientierte Anschlussstellenumbau reduziert den Flächenbedarf auf ein Minimum. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Umweltgütern bleiben auf bereits erheblich vorbelastete Flächen beschränkt. Die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen der Stärkung der Leistungsfähigkeit der Bundesstraße B 318, der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Immissionsentlastung und Abmilderung der Trennungswirkung der Bundesstraße für den Ortsteil Oberwarngau überwiegen die betroffenen Umweltbelange.

### 2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG 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 Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder 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 (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG 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 (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). 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.

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

#### 2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten. Beeinträchtigungen sind nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen vorhanden sind, sodass der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Hierzu wird auf die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen und mittels der Nebenbestimmungen unter A 3.3. sichergestellten Maßnahmen zur Sicherung, Minimierung und Gestaltung verwiesen (vgl. Planunterlagen 9.1, 9.2, 9.3, 19.1 und 19.2).

#### 2.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie insbesondere in den Planunterlagen 19.1 und 19.2 dargestellt, sind mit dem Vorhaben dennoch unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes verbunden. Es verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

##### Biotope, Tiere und Pflanzen

- Verlust von 12 landschaftsprägenden Einzelbäumen

##### Boden

- Nettoneuversiegelung von 0,326 ha bei einer Neuversiegelung von 0,426 ha und gleichzeitiger Entsiegelung von 0,100 ha

#### Landschaftsbild

- Verlust von 12 landschaftsprägenden Einzelbäumen
- Entstehung neuer technischer Bauwerke durch die beiden neuen Anschlussrampen

#### 2.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden.

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

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen, auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Planunterlagen 1, 9.1, 9.2, 9.3, 19.1 und 19.2 dargestellt.

Die durch die geplante Ausbaumaßnahme verursachte Flächeninanspruchnahme betrifft den Verlust von derzeit bestehenden Straßenebenenflächen in einem Umgriff von 0,218 ha und von landwirtschaftlichen Nutzflächen in einem Umgriff von 0,21 ha, wobei auf der anderen Seite mit der Maßnahme gleichzeitig eine Flächenentsiegelung von



0,1 ha verbunden ist. Zudem müssen für das Vorhaben insgesamt 12 Einzelbäume der Arten Sommer-Linde, Spitz-Ahorn, Berg-Ahorn und Esche entlang der B 318 und im Kreuzungsbereich mit der MB 19 gefällt werden. Sämtliche Bäume sind als vorbelastete, wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit zu bewerten. Nicht wiederherstellbare Lebensräume werden nicht betroffen. Die Vorbelastung der betroffenen Flächen an der bestehenden Bundesstraße B 318 wurde zu Recht berücksichtigt.

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, denn zwar ist die, diese Grundsätze ablösende, Bayerische Kompensationsverordnung im Gesetzes- und Verordnungsblatt (GVBl) vom 07.08.2013 bekannt gemacht worden, doch wird sie im hier maßgeblichen Teil nach § 24 BayKompV erst zum 01. September 2014 in Kraft treten.

Als Ausgleich für die durch das Vorhaben bedingte Flächenversiegelung ergibt sich danach ein Ausgleichsflächenbedarf von 0,098 ha.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Der ursprüngliche Vorrang des Ausgleichs gegenüber dem Ersatz besteht seit der BNatSchG-Novelle von 2011 nicht mehr.

Als Ausgleich für die Flächenversiegelung ist vorliegend die Maßnahme A 1 in Form der Anlage einer extensiv genutzten Obstwiese mit Hochstämmen alter robuster Obstsorten auf dem sich nach Angabe des Staatlichen Bauamts Rosenheim bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindlichen Grundstück Flurnummer 1225/4, Gemarkung Warngau, welches derzeit als Intensivgrünland genutzt wird, geplant. Diese Obstwiese soll durch extensive Mahd oder durch Beweidung und ohne Düngung gepflegt werden. Diese Maßnahme besitzt eine als Ausgleich anrechenbare Fläche von 0,116 ha und kompensiert den maßnahmenbedingten Flächenverlust vollständig.

Zur Kompensation für die zwölf zu fällenden Einzelbäume ist die Neupflanzung von zwölf neuen Bäumen standort- und landschaftstypischer Arten erforderlich. Da der Planung zufolge im Zuge der Gestaltungsmaßnahmen G1 und G2 insgesamt 23 – 30 Hochstämme derselben ortstypischen Arten sowie darüber hinaus Hecken und

Sträucher neu gepflanzt werden, kann auch die mit den Baumfällungen verbundene Beeinträchtigung von Natur und Landschaft vollständig ausgeglichen werden.

Die Umsetzung der vorgenannten Kompensationsmaßnahmen wird mittels der Nebenbestimmungen unter A 3.3 zu diesem Beschluss sichergestellt.

Den Naturschutzvereinigungen wurde im Zuge der Auslegung der Planunterlagen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Beanstandungen sind insoweit nicht erfolgt. Die Untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Miesbach hat gegen das Ausgleichskonzept keine Bedenken vorgetragen. Die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern hat zur landschaftspflegerischen Begleitplanung ihr Einverständnis erklärt, jedoch zur Verwirklichung der naturschutzfachlichen Zielsetzung mehrere ergänzende Forderungen formuliert. Diese wurden als Nebenbestimmungen in die vorliegende Entscheidung aufgenommen.

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an.

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

#### 2.3.6 Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis

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 genehmigten Baumaßnahmen nicht erforderlich.

Es ist vorliegend vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf der Bundesstraße B 318 anfällt und das ihr aus dem Gelände zuläuft, soweit sich die Straße in Dammlage befindet, breitflächig über die belebte Bodenzone zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser auf natürlichem Weg unbeeinflusst dem Grundwasser zuzuführen.

Dennoch bleiben darüber hinaus infolge der Absenkung der Bundesstraße im Ortsbereich von Warngau in den Einschnitten Einleitungsmaßnahmen erforderlich, welche sich in zwei Entwässerungsabschnitten vollziehen.

Entwässerungsabschnitt 1:

Im Entwässerungsabschnitt 1 nördlich der Grünbrücke von Bau-km 0+140 bis 0+466 erfolgt die Versickerung des Niederschlagswassers der Verkehrsflächen über Mulden-Rigolen an den Einleitstellen E1 und E2 in den Untergrund. Um die Gefahr eines Rückstaus des anfallenden Niederschlagswassers bei einem Starkregenereignis auf die Fahrbahn zu reduzieren, werden zusätzlich im Bereich des Wannentiefpunktes beidseits Kontrollschächte bis zur Tiefe des sickerfähigen Moränenkieses als Notüberläufe vorgesehen.

Entwässerungsabschnitt 2:

Im Entwässerungsabschnitt 2 von Bau-km 0+545 bis 0+720 mit den beiden Schleifenrampen erfolgt die Versickerung des Niederschlagswassers der Verkehrsflächen über Mulden-Fertigteiltrigolen an den Einleitstellen E3 bis E6 in den Untergrund.

Diese Entwässerungsmaßnahmen sind als Einleitungen in das Grundwasser gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nummer 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 angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 15 Abs. 2, 14 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden ebenfalls erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Die Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG.

Die dargestellte Straßenentwässerung wurde durch das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim mit positivem Ergebnis überprüft. Das Wasserwirtschaftsamt hat für die Mulden an den Einleitungsstellen E 1 mit E 3 als amtlicher Sachverständiger allerdings gefordert, dass hier aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht, wie vom Vorhabensträger geplant, 10 cm Oberbodendeckung vorgesehen werden müssen, sondern - um den Vorgaben nach DWA-M 153 zu genügen - 20 cm. Diese Vorgaben haben wir mittels Roteintragungen in die Planunterlagen übernommen.

Das Landratsamt Miesbach, Untere Wasserrechtsbehörde, hat zu der Erteilung der gehobenen Erlaubnis für die geplante Gewässerbenutzung das erforderliche Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erklärt.

#### 2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar, da es nur in vergleichsweise geringem Umfang von 0,21 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen

beansprucht, welche zudem durch die Lage unmittelbar an der bestehenden B 318 vorbelastet sind. Das Vorhaben hat soweit erkennbar auch keine mittelbaren negativen Auswirkungen auf landwirtschaftliche Belange, etwa durch Grundstücksdurchschneidungen oder erhebliche Umwege.

Der Vorhabensträger hat versichert, dass die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Anwesen und Nutzflächen während und nach der Bauphase gewährleistet ist, wenn auch gegebenenfalls unter örtlich und zeitlich beschränkten unvermeidbaren Behinderungen während der Bauzeit. Zudem sind alle vorgesehenen Straßenabmessungen, auch im Grünbrückenbereich, für jedes für den Straßenverkehr zugelassene Fahrzeug passierbar, so dass sich für landwirtschaftliche Fahrzeuge auch in soweit keine Probleme ergeben werden.

Mögliche Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange sind daher 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 Ebersberg in seiner Stellungnahme aus landwirtschaftlicher Sicht keine Einwände vorgebracht. Vom Bayerischen Bauernverband für geboten erachtete Beweissicherungsmaßnahmen als Grundlage für Entschädigungsfragen sind hingegen dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

#### 2.3.8 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege quert der geplante Ausbau der B 318 eine Verdachtsfläche (Inv. Nr. V-1-8136-0004), die sich im Ostteil der Baufläche in der Nähe eines offenbar frühmittelalterlichen Gräberfeldes befindet und sich laut Auszug aus der Denkmalliste über die Flurnummern 33/2; 36; 36/3; 37; 37/1; 37/2; 38; 85/3; 85/9; 329; 331/2; 331/3; 1267/1; 1267/2; 1268, sämtlich Gemarkung Warngau, des Planbereichs erstreckt.

Daher werden vorliegend umfangreiche Auflagen zur Vermeidung der Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern vorgesehen, weil sie aufgrund ihrer unwiederbringlichen Natur nicht verloren gehen sollen. Auch wenn hierdurch die Beeinträchtigung oder gar Zerstörung von Bodendenkmälern nicht zur Gänze ausgeschlossen werden kann, rechtfertigt es dieser Umstand nicht, auch nicht unter

Berücksichtigung allgemeiner wie völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes, die Zulassung des Vorhabens abzulehnen.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe hierzu die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens unter C. 2.2 dieses Beschlusses) gehen bei dieser Sachlage den Belangen des Denkmalschutzes vor. Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach

Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bezeichneten Verdachtsfläche als auch hinsichtlich eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.6 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen

fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchung durchführen muss (Verdachtsfläche ohne gesicherte Erkenntnisse).

#### 2.3.9 Gemeindliche Belange

Der Gemeinderat von Warngau hat in seiner Sitzung am 05.02.2013 das vorliegende Vorhaben behandelt und mit großer Mehrheit befürwortet.

Eine Beeinträchtigung gemeindlicher Belange durch die Planung ist nicht ersichtlich; vielmehr wird sich durch die Tieferlegung der B 318 mit teilweiser Überdeckung und Höhenfreimachung des Kreuzungsbereichs mit der MB 19 für den Ortsteil Oberwarngau und dessen Bewohner die Lärmbelastung und visuelle Bedrängungswirkung merklich entspannen, das Ortsbild harmonisieren und die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs zunehmen.

#### 2.3.10 Träger von Versorgungsleitungen

Im Planfeststellungsbeschluss ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderungen zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten.

Im Verfahren äußerte die Energienetze Bayern GmbH Bedenken hinsichtlich der Berücksichtigung der im Vorhabensbereich verlaufenden Erdgasleitung PE Da 160 PN 4. Hier konnten die Beteiligten jedoch eine gemeinsame Lösung finden, die den Belangen des Leitungsträgers ausreichend Rechnung trägt und sicherstellt, dass die für die Bauzeit sowie die auf Dauer erforderlichen Änderungen in öffentlichem Grund erfolgen können und es hierfür keiner Inanspruchnahme von Flächen Dritter bedarf, welche im Rahmen der Planfeststellung zu würdigenden wäre.

Da sich die übrigen Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben bzw. deren Korrekturen und Ergänzungen bei der Leitungserfassung ergänzt bzw. berichtigt wurde, müssen an dieser Stelle keine näheren Regelungen getroffen werden.

Zu den Forderungen und Auflagenvorschlägen der betroffenen Träger von Versorgungsleitungen wird auf die Regelungen unter A 3.1 und A 3.2.1 verwiesen.

### 2.4 Private Belange und private Einwendungen

#### 2.4.1 Private Belange

Für das Vorhaben werden insgesamt rund 0,33 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. nicht verringert werden; eine Reduzierung des Flächenbedarfs ist nicht möglich, ohne die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele zu verfehlen.

Vorübergehend für die Durchführung der Bauarbeiten werden darüber hinaus weitere rund 1,03 ha an Privatgrund in Anspruch genommen.

Auch insoweit ist nicht ersichtlich, wie diese zeitweise Flächeninanspruchnahme weiter verringert werden könnte, weil diese Flächen für die Durchführung der Bauarbeiten unverzichtbar sind.

Im Zusammenhang mit dem Grunderwerb und der vorübergehenden Inanspruchnahme für die Baustelleneinrichtung stehende Fragen sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Grundinanspruchnahme bzw. eine möglicherweise erforderliche Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder ggf. im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

#### 2.4.2 Private Einwendungen

Gegen das Vorhaben wurden von zwei Seiten private Einwendungen vorgebracht.

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 Einwendungsführern 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 bereits ein Großteil des Vorbringens in die Abwägung eingestellt wurde. Auf diese Einwendungen wird im Weiteren nicht nochmals gesondert eingegangen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwendungen in der vorgebrachten Reihenfolge abgehandelt, sondern nur mehr die bislang unerwähnt gebliebenen Einwendungen behandelt.

##### 2.4.2.1 Einwendungen beider Einwendungsführer

Der Einwender Nr. 1000 befürchtet, die Bausubstanz seines 1964 auf dem Grundstück Flurnummer 331/3 errichteten Wohngebäudes könnte durch „Schallwellen der Grünbrücke“ geschädigt werden. Der Einwender Nr. 1001 befürchtet in Ansehung seines auf dem Grundstück Flurnummer 330/1 errichteten Wohngebäudes ebenfalls Schall- und Schwingungsübertragungen durch das Erdreich, welche zu einer Beeinträchtigung von Lebensqualität und Bausubstanz führen.

Wir erachten diese Einwendungen für nicht durchgreifend. Erkenntnisse dahingehend, dass durch Straßenverkehrsgeräusche hervorgerufene Luftschallwellen zu einer Beschädigung von Bausubstanz führen können, bestehen nicht. Darüber hinaus wird

die verkehrsbedingte Schalleinwirkung auf das jeweilige Anwesen der Einwendungsführer, wie gezeigt, bei Umsetzung des Vorhabens abnehmen. Auch Bodenerschütterungen durch den Verkehr, die sich durch eine Übertragung im Erdreich negativ auf die Bausubstanz der Häuser auswirken könnte, sind aufgrund des Straßenbelagaufbaus und der Fahrzeugbereifung nicht zu befürchten. Schließlich erfolgt die gesamte Bauausführung einschließlich der Errichtung der Grünbrücke, auch im Hinblick auf damit verbundene Immissionen, in schonender Bauweise und entsprechend den einschlägigen geprüften technischen Regelwerken. In soweit verweisen wir auch auf die unter A. 3.2 zur Bauausführung aufgenommen Nebenbestimmungen. Damit sind durch das Vorhaben bedingte negative Auswirkungen auf die Bausubstanz der Anwesen der Einwendungsführer insgesamt nicht zu befürchten. Um dahingehende Bedenken vollständig auszuräumen, hat der Vorhabensträger im Rahmen des Erörterungstermins jedoch die Durchführung entsprechender Beweissicherungsverfahren zugesagt. Dies haben wir in der Nebenbestimmung 3.7 verpflichtend festgeschrieben.

Des Weiteren bemängelt die Einwender Nr. 1000 und Nr. 1001, dass die von der Gemeinde geplante „Hauserbauernbrücke“ nicht mit in das vorliegende Planfeststellungsverfahren aufgenommen wurde, da diese beiden Vorhaben für sie in Zusammenhang stünden.

Bei der sog. Hauserbauernbrücke handelt es um die Planung einer Gemeindestraßenüberführung über die Bundesstraße in Höhe des Angerweges bei Bau-km 0+372. Dieses gemeindliche Vorhaben ist keine notwendige Folgemaßnahme des hier festzustellenden Umbaus der Kreuzung B 318 – MB 19, da es mit diesem in keinem nur einer einheitlichen Konfliktbewältigung zugänglichen Zusammenhang steht. Vielmehr stellt die sog. Hauserbauernbrücke ein eigenständiges gemeindliches Projekt dar, das der vorliegenden bundesfernstraßenrechtlichen Planfeststellung nach den §§ 17 ff FStrG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG nicht zugänglich ist. Da die Gemeinde Warngau plant, für die Errichtung der Hauserbauernbrücke einen Bebauungsplan zu erlassen und hierfür am 10.04.2012 einen Aufstellungsbeschluss gefasst hat, sind die hiergegen bestehenden Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen des Bauleitplanverfahrens einzubringen.

Dem entsprechend ist an dieser Stelle auch nicht über die weiteren zur sog. Hauserbauernbrücke vorgebrachten Fragen und Kritikpunkte der Einwendungsführer, etwa dahingehende Erschließungsfragen oder die Frage einer mit diesem Brückenbau verbunden Verkehrszunahme auf dem Angerweg, zu befinden.

#### 2.4.2.2 Einwender Nr. 1000



Der Einwender Nr. 1000 ist Eigentümer des mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks Flurnummer 331/3, Gemarkung Warngau. Aus diesem Grundstück bedarf es für die Realisierung der Maßnahme keiner Flächeninanspruchnahme.

Die seitens des Einwendungsführers Nr. 1000 im Erörterungstermin geltend gemachte Blendwirkung durch auf der östlichen Auffahrtsrampe auf die Taubenbergstraße zufahrende Fahrzeuge bzw. deren Scheinwerfer ist nicht geeignet, sich gegen das Vorhaben durchzusetzen. Hier ist zunächst festzustellen, dass sich an der Stelle der geplanten östlichen Auffahrtsrampe und direkt gegenüber des Grundstücks und Wohnhauses des Einwendungsführers heute an der Taubenbergstraße die Ein- und Ausfahrt zu dem die B 318 unterquerenden Stahlblechdurchlass befindet. Dieser Durchlass wird der Verkehrszählung von Prof. Dr. Kurzak vom 03.05.2012 nach täglich von 2250 Kraftfahrzeugen genutzt, wovon 1230 von der Bahnhofstraße kommend den Durchlass hin zur Taubenbergstraße passieren. Der Verkehrsprognose zufolge wird sich das an dieser Stelle künftig auf der Auffahrtsrampe zu erwartende Verkehrsaufkommen auf 640 Fahrzeuge/24h belaufen. Eine Verstärkung von auf das Anwesen des Einwendungsführers einwirkenden scheinwerferbedingten Lichtreflexionen durch das Vorhaben ist folglich nicht zu befürchten. Unabhängig von der derzeitigen Situation ist aber auch angesichts des Umstandes, dass eine Blendwirkung aufgrund der Lichtverhältnisse vorrangig bei Dunkelheit eintritt und die in Rede stehende Gebäudeseite des Wohnhauses ca. 20 Meter von dem geplanten Rampenbereich entfernt ist, der Eintritt einer unzumutbaren Beeinträchtigung nicht zu besorgen.

Auch der Einwand, die Planung bringe eine Wertminderung für das Grundstück des Einwendungsführers, greift nicht durch. Angesichts der vorstehenden Ausführungen erscheint schon fraglich, woraus sich vorliegend eine planungsbedingte Grundstückswertminderung überhaupt ergeben können soll. Doch selbst wenn man dies in gewissem Umfang unterstellen mag, ändert das nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens. Entschädigungen können hierfür mangels Rechtsgrundlage nicht geleistet werden. Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen im Sinne von § 42 BImSchG sind nicht zu leisten, weil die geplanten Maßnahmen weder einen Neubau noch eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV darstellt. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit des Eigentums und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Enttäuschte Hoffnungen, Chancen oder der Verlust von reinen Lagevorteilen, die den Wert eines Grundstücks beeinflussen können, sind nicht entschädigungspflichtig.

Des Weiteren moniert der Einwender Nr. 1000, dass die Zufahrt zu den Garagen auf den Grundstücken Flurnummer 331/2 und 331/3 durch ein verstärktes

Verkehrsaufkommen am Angerweg gefährlich werde und dass das Abbiegen vom Angerweg in die Taubenbergstraße durch den Ausbau Taubenbergstraße/Bahnhofstraße wegen Sichtbehinderungen und erhöhter Geschwindigkeit zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko werde.

Wir sehen hier keine der Planung die Rechtfertigung nehmende Gefahrenlage. Was die Zufahrt zu den Garagen anlangt, so wird diese durch das Vorhaben nicht verändert. Durch die Schließung der direkten Zufahrt zur B 318 wird es auf dem Angerweg auch zu keinem gegenüber der bestehenden Situation bemerkenswerten Verkehrszuwachs kommen. Der Angerweg ist und bleibt eine im Wesentlichen von Anliegern genutzte Gemeindestraße. Durch die neue Knotenpunktgestaltung ergibt sich zwar ein höheres Verkehrsaufkommen auf der Taubenbergstraße als bislang, aber keine gegenüber dem jetzigen Zustand erhöhte zulässige Höchstgeschwindigkeit; auch eine durch das Vorhaben bedingte erhöhte Sichtbehinderung für aus dem Angerweg einbiegende Fahrzeuge ist nicht erkennbar. Es mag die neue Knotenpunktgestaltung dem aus dem Angerweg einmündenden Verkehr mehr Aufmerksamkeit abverlangen als dies bislang der Fall war, doch besteht gem. § 1 StVO für jeden Verkehrsteilnehmer die Pflicht zur ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksicht.

Der Einwender rügt weiterhin, die Ab- und Zufahrten zur Grünbrücke würden das Ortsbild verschandeln.

Nach unserem Dafürhalten bringt das Vorhaben jedenfalls keine planfeststellungsrechtlich relevante Verunstaltung des Ortsbildes mit sich. Im Gegenteil wird sich die heute für den Ort durch die B 318 gegebene, optisch beeinträchtigende Trennungs- und Zerschneidungswirkung durch die geplante Absenkung und teilweise Grünbrückenüberdeckung der Bundesstraße mit entsprechender Bepflanzung merklich abmildern lassen. Die neu zu errichtenden Anschlussrampen mögen zwar für das Auge störend wirken, doch sind diese aus Gründen der Verbindungsfunktion und Verkehrssicherheit unabdingbar.

Der Einwender fordert, der Angerweg müsse zu einer „Anlieger frei“ Straße werden und mit einer Tempobeschränkung auf 30 km/h versehen werden.

Hierbei handelt es sich um verkehrsrechtliche Anordnungen, die nicht Gegenstand der vorliegenden Zulassungsentscheidung sind, sondern bei Bedarf durch die zuständige Verkehrsbehörde getroffen werden.

Der Einwendungsführer begehrt, der Verkehr von Holzkirchen in Richtung Dorf bzw. vom Dorf in Richtung Holzkirchen solle zur Entlastung der Taubenbergstraße mittels Hinweisschildern über die Ahornallee geleitet werde. Die Ahornallee ist die Kreisstraße MB 10, die östlich der B 318 ebenfalls von Norden nach Süden durch den Ort Oberwarngau führt.

Die Aufgabe einer Bundesstraße ist es, den überörtlichen Fernverkehr zu bündeln und aufzunehmen. Eine Ableitung eben dieses Verkehrs auf eine untergeordnete Kreisstraße würde dem widersprechen. Darüber hinaus würde man damit an anderer Stelle neue verkehrliche Betroffenheiten auslösen. Die MB 19 Taubenbergstraße ist auf eine verkehrliche Belastung ausgelegt, die durch die vorliegende Planung nicht überschritten wird.

Schließlich thematisiert der Einwender Nr. 1000 die Finanzsituation der Gemeinde. Diese habe bislang eine geringe Verschuldung zu verzeichnen, was sich im Zuge der vorliegenden Maßnahme jedoch ändern werde.

Auch dieser Einwand vermag sich nicht gegen die Planung durchzusetzen. Anhaltspunkte dafür, dass es der Planung mangels finanzieller Mittel zur Realisierung an der notwendigen Planrechtfertigung fehlen könnte, sind nicht ersichtlich. Die von der Gemeinde Warngau übernommenen Kosten für die Grünbrücke sind in deren Finanzplan für die Jahre 2014, 2015 und 2016 eingestellt.

#### 2.4.2.3 Einwender Nr. 1001

Der Einwender Nr. 1001 ist Eigentümer der Grundstücke Flurnummer 330 und 330/1, jeweils Gemarkung Warngau. Für das Vorhaben werden aus dem Grundstück Flurnummer 330 dauerhaft 430 m<sup>2</sup> für die erforderlichen Straßenböschungen sowie die notwendige Stützwand und vorübergehend für deren Errichtung als Arbeitsstreifen 410 m<sup>2</sup> benötigt, aus dem Grundstück 330/1 vorübergehend 50 m<sup>2</sup> als Baustellenbereich für die Arbeiten zur Erstellung der Grünbrücke.

Diese Grundinanspruchnahme ist in Abwägung der mit dem Vorhaben verbundenen öffentlichen Interessen an einer verkehrssicheren, leistungsfähigen und möglichst immissionsarmen und orts- wie landschaftsbildverträglichen Verkehrswegegestaltung erforderlich und angemessen. Eine Möglichkeit, das Vorhaben unter gleichwertiger Erreichung der Planungsziele aber mit einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme aus den betroffenen Grundstücken umzusetzen, ist nicht ersichtlich.

Der Einwender Nr. 1001 befürchtet in Ansehung des Oberflächenwassers vom Angerweg und daran anliegenden Grundstücken Probleme durch die geplant Maßnahme.

Diese Bedenken teilen wir nicht. Die bestehende Entwässerung der Gemeindestraße Angerweg wird nicht verändert und für das auf der Bundesstraße anfallende Straßenabwasser wird ein seitens des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim geprüftes und für tragfähig befundenes Entwässerungssystem geschaffen, durch welches keine Belastung des Angerweges und der daran anliegenden Grundstücke zu besorgen ist.

Im Hinblick auf die geplante Schließung der Direkteinmündung des Angerweges in die Bundesstraße hat der Einwendungsführer neben der Thematik der Erschließung des Angerweges für den Kraftfahrzeugverkehr zudem eingewandt, dass der Gewerbebetrieb durch die direkte fußläufige Zugänglichkeit des Angerweges über die B 318 auch Vorteile durch die damit einhergehende Nähe zum Bahnhof habe, der so für Kunden und Mitarbeiter bequem zu Fuß zu erreichen sei und ihm dieser Standortvorteil durch die Planung genommen würde.

Dieser Einwand wird ebenfalls zurückgewiesen. Ergänzend zu den bereits unter C 2.3.2 und C 2.3.3.6 ausgeführten Erwägungen, auf die an dieser Stelle verwiesen wird, ist hierzu ergänzend auszuführen, dass sich der Fußweg vom Bahnhof zum Betrieb des Einwendungsführers im Planfall über die Bahnhofstraße und den Geh- und Radweg im Bereich der Grünbrücke gegenüber der derzeitigen Zuwegung unmittelbar über die B 318 um ca. 150 m verlängern wird, von derzeit ca. 700 m auf dann ca. 850 m. Dieser Mehrweg ist, auch angesichts des damit verbundenen Gewinns an Sicherheit für die betroffenen Fußgänger, die heute die stark befahrene Bundesstraße auf freier Strecke queren müssen, bei Realisierung des Vorhabens aber mit dem Geh- und Radweg auf der Grünbrücke eine sichere Quermöglichkeit über die Bundesstraße haben, hinnehmbar.

Schließlich befürchtet der Einwender Nr. 1001 schon durch die Bauphase wirtschaftliche Nachteile für seinen Gewerbebetrieb.

Auch dieser Einwand vermag sich nicht gegen die Planung durchzusetzen. Der Gewerbebetrieb des Einwendungsführers wird auch während der Bauzeit über die Anbindung des Angerweges an die Taubenbergstraße erreichbar sein, denn die Taubenbergstraße bleibt auch während der Bauphase befahrbar. Dies ist durch die Nebenbestimmung unter A 3.7.2 sichergestellt. Zwar werden kurze zeitliche und örtliche baubedingte Behinderungen unvermeidbar sein, doch sind solche hinnehmbar. Durch die Nebenbestimmungen unter A 3.2 wird zudem sichergestellt, dass durch die Bauausführung unzumutbare Immissionsbelastungen des Umfeldes unterbleiben. Sonstige, herkömmlich mit dem Baustellenbetrieb unvermeidbar einhergehenden Belästigungen sind hingegen zumutbar.

## 2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Tieferlegung der B 318 mit teilweiser Grünbrückenüberdeckung und planfreiem Anschluss der MB 19 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 maßgeblichen öffentlichen Belange sprechen für das Ausbauvorhaben. Durch die Schließung der bisherigen direkten Einmündungen in die B 318 über den Angerweg, die Riedstraße, den Kaiserbichl sowie Feld- und Waldwege wird die Unfall- und Staugefahr reduziert und hierdurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erhöht. Der Ausbau bringt mit der Höhenfreimachung des Kreuzungsbereichs B 318 – MB 19 einen Gewinn für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und durch die Absenkung der B 318 im Bereich des Ortsteils Oberwarngau mit der Grünbrückenüberdeckung zudem eine erhebliche Immissionsentlastung für die angrenzende Wohnbebauung sowie eine Harmonisierung des Orts- und Landschaftsbildes. Die Wohnqualität für die Bewohner wird sich durch das Ausbauvorhaben verbessern.

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

## 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 Zustellung 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 (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87 b Abs. 3 VwGO).

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

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

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

München, 21.02.2014

Regierung von Oberbayern

Steinebach

Regierungsrätin

**Hinweis zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den oben unter Ziffer A. 2 aufgeführten Planunterlagen in der Gemeinde Warngau zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Daneben kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung-oberbayern.de](http://www.regierung-oberbayern.de) abgerufen werden.