

Aktenzeichen: 32 - 4354.5 - 010



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Ausbau der Ludwigsfelder Straße
(Gemeindeverbindungsstraße)
zwischen Haus Nr. 32 und
250 m westlich Am Neubruch
in München**

München, 24.07.2014

Inhaltsverzeichnis

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	4
A Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	6
3.1 Unterrichtungspflichten	6
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	7
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	8
3.4 Landwirtschaft	9
3.5 Bodendenkmäler	9
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	9
4.1 Gegenstand / Zweck	9
4.2 Plan	9
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	10
5. Straßenrechtliche Verfügungen	10
6. Zurückweisung von Einwendungen	10
7. Aufschiebende Bedingung bezüglich Bahnbetriebsanlagen	11
8. Kostenentscheidung	11
B Sachverhalt	12
1. Beschreibung des Vorhabens	12
2. Vorgängige Planungsstufen	12
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	12
C Entscheidungsgründe	15
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	15
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	15
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	15
2. FFH-Verträglichkeitsabschätzung	17
2.1 Natura 2000 Gebiete im Trassenumfeld	17
2.2 Prüfungsmaßstab	17
2.3 Gebietsbeschreibung und Erhaltungsziele	18
3. Materiell-rechtliche Würdigung	21
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung	21
3.2 Planrechtfertigung	21
3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	21
3.3.1 Planungsvarianten	21
3.3.2 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	22

3.3.3	Immissionsschutz / Bodenschutz	23
3.3.4	Naturschutz- und Landschaftspflege	28
3.3.5	Gewässerschutz	39
3.3.6	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	40
3.3.7	Träger von Versorgungsleitungen	41
3.4	Private Einwendungen	41
3.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	41
3.4.2	Einzelne Einwender	43
3.5	Gesamtergebnis	47
3.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	48
4.	Kostenentscheidung	48
	<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	48
	<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>	48

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	.....	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	.....	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
MABl	.....	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	.....	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	.....	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	.....	Oberverwaltungsgericht
Plafer	.....	Planfeststellungsrichtlinien
RE	.....	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	.....	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	.....	Raumordnungsgesetz
St	.....	Staatsstraße
StVO	.....	Straßenverkehrsordnung
TKG	.....	Telekommunikationsgesetz
UPR	.....	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	.....	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	.....	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	.....	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	.....	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	.....	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	.....	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32 - 4354.5 - 010

**Vollzug des BayStrWG;
Ausbau der Ludwigsfelder Straße (Gemeindeverbindungsstraße)
zwischen Haus Nr. 32 und 250 m westlich Am Neubruch
Bau-km 0+000,00 bis 1+638,67**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der Ludwigsfelder Straße zwischen Haus Nr. 32 und 250 m westlich Am Neubruch mit den sich aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlag e Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	Erläuterungsbericht Verkehrsanlagen	
2	Übersichtskarte	1 : 25.000
3 T	Übersichtslageplan	1 : 5.000
4 T	Straßenquerschnitt	1 : 50
5 T	Lageplan (Bl. 1 – 2)	1 : 1.000
6 T	Bauwerksverzeichnis	
7 T	Längsschnitt (Bl. 1 – 2)	1 : 1.000/100
9 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
9.4 T	FFH-Verträglichkeitsabschätzung	
9.5 T	Spezielle artenschutzrechtliche Überprüfung (saP)	

10.1 T	Grunderwerbsplan	1 : 1.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	

Daneben sind folgende Unterlagen den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt:

Unterlag e Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	
8 T	Wassertechnische Berechnungen	
11	Verkehrsuntersuchung	
12	Erläuterungen zur Durchführung der Baumaßnahme	
13	Schalltechnische Untersuchung	
14	Orientierende Untersuchung Baugrund und Altlasten	
15.1	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	

Die Planunterlagen wurden vom Baureferat der Landeshauptstadt München unter dem Datum des 02.08.2010 aufgestellt. Die Unterlagen der 1. Tektur tragen das Datum des 21.09.2012 und sind mit „T“ bezeichnet. Änderungen sind mit roter Farbe dargestellt. Die insoweit überholten Unterlagen sind mit Streichung in roter Farbe gekennzeichnet und bleiben weiterhin nachrichtlich den Planakten beigelegt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

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

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

- 3.1.2 Der Stadtwerke München Infrastruktur GmbH, --
- damit die querende Erdgashochdruckleitung den neuen Gegebenheiten angepasst und zonengerecht verlegt werden kann,
 - damit die Stromversorgungsanlagen mit Kabellegung den neuen Gegebenheiten angepasst werden können
 - damit die Wasserversorgungsanlagen samt Hausanschlüssen den neuen Gegebenheiten angepasst werden können.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Insbesondere beim Einsatz schwerer Baugeräte im Bereich der Erdgashochdruckleitung ist besondere Vorsicht geboten.

- 3.1.3 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit die ggf. erforderlichen Sondagen und Ausgrabungen mit einem Vertreter der Dienststelle geplant und die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachtet werden können.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

- 3.2.1 Die einschlägigen technischen Sicherheitsvorschriften, Richtlinien und Merkblätter in Bezug auf die Leitungseinrichtungen der Deutschen Telekom Technik GmbH, der Stadtwerke München Infrastruktur GmbH 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.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

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

3.3.2 Während der Vogelbrutzeit, d.h. vom 1. März bis 30 September, dürfen weder Gehölze noch Baumbestände beseitigt werden, noch darf das Baufeld geräumt werden. Rodungen und Baufeldräumungen zu einem anderen Zeitpunkt sind nur mit Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde zulässig, wenn gewährleistet ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder europäische Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.

3.3.3 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A 1 und A 2 sollen bis zum Abschluss der Straßenbaumaßnahme fertiggestellt sein, die Maßnahmen A 3 und E 1 sollen bereits mit Beginn der Baumaßnahme durchgeführt werden.

3.3.4 Mit Zustellung dieses Beschlusses ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gem. § 17 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. Art. 9 BayNatSchG mit dem Formblatt ÖFK-Online zu übermitteln. Der unteren Naturschutzbehörde ist eine Bestätigung der Meldung zuzuleiten.

3.3.5 Der Vorhabensträger hat die Unterhaltungspflege der landschaftspflegerischen Maßnahmen auf Dauer sicherzustellen.

3.3.6 Für die Ausbringung von Mulch zur Einsaat bei den Ausgleichsmaßnahmen A1 und A2 soll nach Möglichkeit autochthones Mulchgut, das beispielsweise vom Biotoppflegeteam des LBV angeboten wird, verwendet werden. Für Gehölzpflanzungen ist ebenfalls autochthones Pflanzgut zu verwenden.

3.3.7 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Streuwiesen, 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 (Feuchtfelder, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.3.9 Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und dem Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) der Landeshauptstadt München zu erstellen. Diese Stellen sind über die jeweiligen Ergebnisse des Monitoring, zu dem sich der Vorhabenträger bereit erklärt hat, zu informieren.

3.3.10 Für straßenbegleitende Beleuchtungskörper sind ausschließlich nicht insektenfängige Leuchtmittel zu verwenden.

3.3.11 Während der gesamten Bauzeit bis zur Fertigstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung (Umweltbaubegleitung) einzurichten. Sie ist gegenüber der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München namentlich zu benennen.

3.4 Landwirtschaft

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

3.5 Bodendenkmäler

Den bauausführenden Firmen ist aufzugeben, etwaige Bodendenkmäler oder archäologische Funde, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege entsprechend Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz – DSchG – zu melden.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Der Landeshauptstadt München wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers von der Ludwigsfelder Straße in den Abschnitten von Bau-km 0+000 bis 0+265 sowie bei Bau-km 0+690 bis 0+747 jeweils über Straßeneinlauf, Absetz- und Sickerschacht und ansonsten über Sickermulden in das Grundwasser erteilt.

4.2 Plan

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

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen, Richtlinien und Merkblättern maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Sickermulden

Die Sickermulden sind mit 20 cm starkem bewachsenem Oberboden anzudecken.

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem Straßenbaulastträger.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 6) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht.

6. Zurückweisung von Einwendungen

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

7. **Aufschiebende Bedingung bezüglich Bahnbetriebsanlagen**

Soweit Regelungen dieses Beschlusses Eisenbahnbetriebsanlagen der DB AG betreffen, stehen sie unter der aufschiebenden Bedingung, dass das Freistellungsverfahren nach § 23 AEG durch das Eisenbahnbundesamt abgeschlossen ist. Die Eisenbahnbetriebsanlagen betreffenden Regelungen werden erst mit Eintritt dieser aufschiebenden Bedingung wirksam.

8. **Kostenentscheidung**

Die Landeshauptstadt München trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen werden mit gesondertem Bescheid geltend gemacht.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Ludwigsfelder Straße ist seit der Schließung verschiedener Bahnübergänge über die ICE-Strecke München-Ingolstadt in Allach die wichtigste West-Ost-Verbindung von Allach zum übergeordneten Straßennetz (Bundesstraße B 304, Bundesautobahn A 99 mit AS 10 München-Ludwigsfeld) und zum Frankfurter Ring bzw. Mittleren Ring Nord (B 2R) über die Dachauer Straße. Sie ist ferner nach dem "Realisierungsnetz Radfahrverbindungen in München, Fortschreibung 2005" der Landeshauptstadt München als Fahrradhauptroute in West-Ost-Richtung vorgesehen.

Die Ludwigsfelder Straße ist sowohl in der westlichen wie der östlichen Fortsetzung des verfahrensgegenständlichen Abschnitts bereits in ausgebautem Zustand. Das vorliegende Vorhaben gilt dem Ausbau der Ludwigsfelder Straße in München-Allach auf einer Länge von knapp 1,639 km zwischen dem Ende der DB-Untertunnelung in etwa auf Höhe von Haus-Nr. 32 und dem östlichen Ausbau ca. 250 m westlich der Einmündung „Am Neubruch“. Das Vorhaben soll die Straße auch in diesem Abschnitt in einen zeitgemäßen Zustand mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m und einem straßenbegleitenden kombinierten Geh- und Radweg mit einer Breite von 3 m versetzen. Der Geh- und Radweg wird auf der Südseite der Straße geführt und ist durch einen Grünstreifen von 2,2 m Regelbreite, der Entwässerungsmulden enthält, abgesetzt.

2. Vorgängige Planungsstufen

Da der Bestand aus dem Jahr 1957 nicht mehr die Anforderungen an den derzeitigen und zukünftigen Verkehr erfüllte, erteilte der Bauausschuss der Landeshauptstadt München am 04.03.2008 die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für den Ausbau der Ludwigsfelder Straße und beauftragte das Baureferat, die Entwurfsplanung zu erarbeiten.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 21.07.2010 beantragte die Landeshauptstadt München, für den Ausbau der Ludwigsfelder Straße das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 14.09.2010 bis 13.10.2010 bei der Landeshauptstadt München nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass

Einwendungen gegen den Plan bei Landeshauptstadt München, Baureferat oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 27.10.2010 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind.

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

- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Autobahndirektion Südbayern
- Wasserwirtschaftsamt München
- Polizeipräsidium München
- Wehrbereichsverwaltung München
- Staatliches Vermessungsamt München
- Deutsche Telekom AG
- Münchner Verkehrsgesellschaft
- Stadtwerke München, Verkehrsbetriebe
- Stadtwerke München, Infrastruktur
- Bund Naturschutz Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

sowie den Sachgebieten 51 (höhere Naturschutzbehörde), 31.1 (Straßen- und Brückenbau), und 24.2 (Raumordnung, Landesplanung) der Regierung von Oberbayern.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 20.07.2011 im Baureferat der Landeshauptstadt erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwendungsführer wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Einwendungen und der Ergebnisse des Erörterungstermins die Antragsunterlagen unter dem Datum des 21.09.2012 tektiert. Im Zentrum der Änderung stand die Verminderung der Inanspruchnahme privaten Grundeigentums und damit einhergehend die Planung eines schmalen Grünstreifens (2,20 m) zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg anstelle des Baumgrabens (4,0 m). Auf die Äußerungen der Betroffenen sowie der Träger öffentlicher Belange auf die

beschränkte Anhörung der Planfeststellungsbehörde vom 19.11.2012 erwiderte der Vorhabensträger mit Stellungnahme vom 25.06.2013.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG ist für Gemeindeverbindungsstraßen die Planfeststellung durchzuführen, wenn es sich um Straßen von besonderer Bedeutung, insbesondere um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen handelt. Das Gleiche gilt für wesentliche Änderungen. Aus den Ausführungen unter B.1 ergibt sich, dass der Ludwigsfelder Straße auf Grund Ihrer Lage besondere Bedeutung zukommt; es handelt sich um eine Zubringerstraße zu Bundesfernstraßen, denn sie mündet in die Bundesstraße B 304 und verbindet den Stadtbezirk Allach mit der A 99 an der Anschlussstelle Ludwigsfeld. Die darüber hinaus erforderliche Sammelfunktion erfüllt sie ganz offensichtlich ebenfalls.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet. Die Antragstellerin hat gleichwohl den Antragsunterlagen eine Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 15

sowie 15T) nachrichtlich beigefügt. Die sehr umfassende Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass das Projekt bei Beachtung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen keine erheblichen Umweltauswirkungen verursacht.

2. FFH-Verträglichkeitsabschätzung

2.1 Natura 2000 Gebiete im Trassenumfeld

Im Umfeld des Vorhabens liegt das FFH-Gebiet DE 7737-302 „Allacher Forst und Angerlohe“, das mehrere Teilgebiete umfasst. Es wird in zwei Bereichen unmittelbar überbaut; von Bau-km 0+010 bis Bau-km 0+070 wird der südliche Rand des Teilgebiets „Allacher Forst“ mit einer Breite von bis zu 6 m überbaut und von Bau-km 0+730 bis 1+030 kommen der Entwässerungsgraben sowie der Geh- und Radweg im nördlichen Rand des Teilgebiets „Angerlohe“ zu liegen.

2.2 Prüfungsmaßstab

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

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

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

Die Zulassungsentscheidung darf nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL nur verfügt werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. An diese Feststellung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02, juris, „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Maßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn

sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt.

Diesen strengen Prüfungsmaßstab legen wir unserem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Danach kann eine Genehmigung in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP ergibt, dass sich das Projekt nicht nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL dennoch zugelassen werden kann.

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

Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Ludwigsfelder Straße auf das FFH-Gebiet DE 7734-302 „Allacher Forst und Angerlohe“ durch das Institut für Umweltplanung, Landschaftsentwicklung und Naturschutz – ifuplan – untersuchen lassen.

2.3 Gebietsbeschreibung und Erhaltungsziele

Das FFH-Gebiet DE 7734-302 „Allacher Forst und Angerlohe“ liegt im Nordwesten des Münchner Stadtgebietes und umfasst eine Fläche von 219 ha. Davon nimmt der Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (Galio-Carpinetum) mit insgesamt 55 % den größten Flächenanteil ein. 27 % der Fläche entfallen auf Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Festuco-Brometalia), weniger als 1 % auf Pfeifengraswiesen (Molinion caeruleae). Die restlichen Flächen (17 %) unterliegen sonstigen Nutzungen, v.a. Ackerbau.

Bzgl. der genauen Beschreibung des Gebiets, der im Standarddatenbogen aufgeführten Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie und der Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie verweisen wir auf die Unterlage 9 T.

Die Erhaltungsziele beinhalten folgendes:

1. Erhaltung des Allacher Forsts und der Angerlohe als großflächigstem Rest der Lohwälder im Raum München mit Resten ehemaliger Hutewälder und der Allacher Steppe. Erhaltung des Biotopverbunds zwischen den Teilflächen sowie zu den Biotopen am Rangierbahnhof.
2. Erhaltung der Labkraut-Eichen-Hainbuchen-Wälder (*Galio-Carpinetum*) mit ihren charakteristischen Arten. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der naturnahen Struktur, eines ausreichenden Angebotes an Höhlenbäumen und Totholz sowie an lebensraumtypischen Altbäumen.
3. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Grasheiden-Komplexe mit Kalk-Trockenrasen (Naturnahe Kalktrockenrasen und deren Verbuschungsstadien - *Festuco-Brometalia*; besondere Bestände mit bemerkenswerten Orchideen, prioritär) und Pfeifengraswiesen (Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden - *Molinion ceruleae*) in ihren wertgebenden, nutzungsgeprägten Ausbildungen sowie ihrer Übergangszonen zu Gehölzen (Waldmäntel und Säume) als Heiderelikte. Erhaltung der (mäßig) nährstoffarmen Standorte, ohne Eutrophierung und Trittschäden. Erhaltung der charakteristischen Arten.

2.4 Auswirkungen des Vorhabens

Der Allacher Forst und die Angerlohe sowie der Zustand des Biotopverbunds zwischen den Teilflächen des Allacher Forsts und der Allacher Steppe und den Biotopen am Rangierbahnhof (1. Erhaltungsziel) werden durch den Ausbau nicht verändert. Ein Biotopverbund zwischen den Teilflächen im Bereich der Angerlohe südlich der Ludwigsfelder Straße und des Allacher Waldes nördlich davon ist auch derzeit durch die bestehende Ludwigsfelder Straße, die südlich angrenzenden Ackerflächen (ca. 300 m Breite) und den Rangierbahnhof nördlich der Ludwigsfelder Straße (ca. 500 m Breite) eingeschränkt. Die Zunahme der bereits bestehenden Trennwirkung der Ludwigsfelder Straße durch die Trassenverbreiterung um 0,5 m und den Bau des Rad- und Gehwegs von 3 m Breite ist zu vernachlässigen, so dass der Biotopverbund zwischen den Teilflächen erhalten bleibt.

Auch durch eine Verbreiterung der Fahrbahn der Ludwigsfelder Straße um ca. 0,5 m, den Radweg von 3 m sowie die Abbiegespur im Bereich der Zufahrtsstraße zum Krauss-Maffei-Gelände von 3,5 m sind keine Auswirkungen auf den Biotopverbund zu erwarten, da im Bereich dieser Fahrbahnaufweitung keine

Lebensraumtypen, sondern südlich der Ludwigsfelder Straße intensiv genutzte Ackerflächen liegen.

Die Lohwaldflächen (2. Erhaltungsziel) bleiben von dem Vorhaben unberührt, da sie sich in ausreichender Entfernung von der Ludwigsfelder Straße befinden.

Der Erhalt der Grasheiden-Komplexe (3. Erhaltungsziel) wird durch den Ausbau nicht gefährdet. Die entsprechenden Lebensraumtypen sind entweder weit genug von dem Ausbau entfernt oder grenzen bereits derzeit an die Ludwigsfelder Straße an, so dass es hier zu keinen negativen Projektwirkungen kommt. Da es weder zu Flächenverlusten noch zu mittelbaren Wirkungen auf die Grasheide-Komplexe kommt, können auch Wirkungen auf die charakteristischen Arten ausgeschlossen werden.

Die Möglichkeiten zur Wiederherstellung von Grasheideflächen werden durch die Flächeninanspruchnahme für den Ausbau verringert, aufgrund des vergleichsweise geringen Flächenbedarfs kann allerdings nicht von einer Beeinträchtigung "für das Gebiet als solches" gesprochen werden. Die vorhabensbedingten Wirkungen (Unterlage 9.4 Nr. 4.2) betreffen jeweils nicht das gesamte FFH-Gebiet Allacher Forst und Angerlohe, sondern nur den schmalen Streifen entlang der Ludwigsfelder Straße; soweit Flächen des FFH-Gebiets überbaut werden, betreffen diese nicht die gerade genannten FFH-Lebensraum-Typen, sondern landwirtschaftlich genutzte Fläche

Die möglichen Projektwirkungen führen somit zu keinen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind in der Unterlage 9.4T der Planfeststellungsunterlagen festgehalten, auf die wir verweisen. Der Gutachter kommt für das auf der Ebene einer FFH-Vorprüfung untersuchte Natura 2000 Gebiete zu dem Ergebnis, dass sich bereits anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass Erhaltungsziele eines der Gebiete durch das Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnten. Einwendungen hiergegen wurden im Verfahren nicht vorgebracht.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage1 der Planfeststellungsunterlagen).

Das Vorhaben dient dazu, dass die Straße mit Fahrbahnbreiten von 5,40 bis 6,00 m, auf der erheblicher Schwerlastverkehr abgewickelt wird, aber beispielsweise auch Linienverkehr mit Bussen des MVV geführt wird, in einen Zustand mit ausreichend dimensioniertem Querschnitt versetzt wird. Da bislang ein gesicherter Geh- und Radweg entlang der Straße nicht besteht, verbessert das Vorhaben die Verkehrssicherheit für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr deutlich und stellt dem anwachsenden innerstädtischen Fahrradverkehr eine geeignete Strecke zur Verfügung. Damit wird auch der Forderung, Verkehrswege für das umweltfreundliche Fahrrad sicher und attraktiv zu gestalten, Rechnung getragen.

An den Betriebszufahrten zu Krauss-Maffei und dem Betonwerk fehlen bislang trotz der hohen Zufahrtsfrequenz Linksabbiegespuren.

Planungsziel ist die Anbindung Allachs an das übergeordnete Straßennetz (A 99, B 304) über einen bestandsorientierten Ausbau der Ludwigsfelder Straße.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Planungsvarianten

Grundsätzlich sind nur solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge ernsthaft anbieten. Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Bei der Variantenprüfung können bereits in einem frühzeitigen Verfahrensstadium diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen (BVerwG vom 24.04.2009, 9 B 10.09 – juris, Rn. 5 m.w.N.).

Planungsziel war von vorneherein ein am Bestand orientierter Ausbau unter der Vorgabe, möglichst wenig Eingriffe in Flächen vorzunehmen, die unter naturschutzrechtlichem Regime stehen.

Daraus folgt für dieses Verfahren, dass die Ausbauvariante mit der Nullvariante zu vergleichen ist. Dazu hat sich bereits aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung ergeben, dass die Nullvariante schon im Ansatz nicht geeignet ist, das Problem der mangelnden Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu bewältigen.

Auf der Ebene der Ausführungsvarianten wurden zuletzt mit der Tektur insgesamt 5 Varianten für den Abschnitt von ca. Bau-km 0+730 bis 1+1040 untersucht, die sich ausgehend von unterschiedlichen Entwässerungskonzepten in der Inanspruchnahme von Flächen unter Naturschutzregime und Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum unterscheiden:

Die Varianten reichen damit von einem Baumgraben von 4 m Breite mit Sickermulde, über einen von 4 m und Sickermulde (Ausgangsplanung), über einen von 2,5 m Breite ohne Sickermulde über einen reinen Schutzstreifen von 0,75 m bis zu einem Grünstreifen von 2,20 m Breite mit Sickermulde (Tekturplanung). Aus der tabellarischen Bewertungsübersicht (Unterlage 1T Seiten 14 bis 20), die wir uns zu eigen machen, kann nachvollzogen werden, dass bei einer Gesamtbetrachtung nach den Kriterien Raumordnung und Städtebau, Verkehrsverhältnisse, Straßenbau und Wasserwirtschaft sowie Umweltverträglichkeit vernünftigerweise nur die Lösung der Tekturplanung bleibt, weil bei dieser Variante insgesamt die Vorteile überwiegen. Dabei haben insbesondere die Kriterien der Straßenentwässerung (Versickerung) und der Umweltverträglichkeit, nämlich die geringen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet und Biotope sowie die deutlich geringeren Eingriffe in privates Eigentum positiv den Ausschlag gegeben. Durch die mit der Tektur verfolgte Variante konnte in ganz nennenswertem Umfang den Einwendungen, die von privaten Grundeigentümern vorgebracht wurden, abgeholfen werden.

3.3.2 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06". 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.

Die Fahrbahnbreite wird entsprechend dem Regelfall für Hauptverkehrsstraßen auf 6,50 m festgelegt; dies ist wegen des Linienbus- und Schwerverkehrs sachgerecht. Der straßenbegleitende Geh- und Radweg erhält als Hauptfahrradroute und im Einklang mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eine Breite von 3 m und wird nach der Tektur nur mehr durch einen 2,20 m breiten Grünstreifen mit Sickermulden von der Straße abgesetzt.

Aus einzelnen Zwangspunkten ergeben sich allerdings punktuelle Abweichungen von diesem Konzept, so bei den landschaftsbildprägenden Einzelbäumen nördlich der Fahrbahn bei Km 0+240 und dem Werksgelände von Krauss-Maffei mit der fahrbahnnah situierten Konstruktionshalle, wo zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg nur ein 0,75 m breiter Schutzstreifen möglich ist. Auch auf dem Werksgelände wird der vorhandene Lärm- und Sichtschutzwand, der dem Schutz der Umgebung vor Betriebslärm dient, flächensparend durch eine etwas höhere Lärmschutzwand mit mindestens gleichem Schalldämmmaß wie bei dem bestehenden Wall ausgeführt. Zur Minderung von Eigentumseingriffen entfällt der Grünstreifen ebenfalls von Bau-km 1+100 bis 1+310, wo der Radweg nur durch einen 0,75 m breiten Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn abgesetzt wird. Umgekehrt weicht der Geh- und Radweg zur Schonung des Wurzelbereichs zweier südlich der Fahrbahn gelegener landschaftsbildprägender Bäume von Bau-km 0+425 bis 0+550 aus und rückt hier weiter ab.

Im Bereich der Hauptzufahrt zu Krauss-Maffei und zum Betonwerk ist jeweils eine Linksabbiegespur vorgesehen. Auf die ursprünglich projektierte baulich ausgestaltete Querungshilfe (Verkehrinsel) wurde entsprechend der Stellungnahme der Polizei wegen der häufigen Schwertransporte verzichtet. Bestehende Fuß- und Radweganbindungen bleiben angebunden. Für die künftige Schulbushaltestelle nahe dem Storchenweg werden beidseits Aufstellflächen vorgesehen. Damit wurde der polizeilichen Stellungnahme Rechnung getragen; Einwendungen von privater Seite hierzu lagen nicht vor.

3.3.3 Immissionsschutz / Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Auch bei dem bestandsorientierten Ausbau wurde darauf geachtet, dass durch die Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

3.3.3.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

3.3.3.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der Ausbau der Ludwigsfelder Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Das dort enthaltene Optimierungsgebot steht der Planung des bestandsorientierten Ausbaus nicht entgegen, weil im Bereich der Trasse jedenfalls keine Wohngebiete liegen die betroffen sind; soweit in den gewerblichen Betrieben südlich der Trasse eine faktische Wohnnutzung von untergeordnetem Umfang stattfinden sollte, käme ihr bei der gewerblich geprägten Situation südlich der Ludwigsfelder Straße nicht der Schutz und das planerische Gewicht zu, wie es bei einem dem Wohnen dienenden Gebiet i.S.v. § 50 BImSchG der Fall wäre.

3.3.3.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Maßnahme an der Ludwigsfelder Straße entspricht auch bei der Prüfung den Anforderungen der zweiten Stufe, in der die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen ist.

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

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

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

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

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

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

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

3.3.3.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurde im Auftrag des Straßenbaulastträgers von Prof. Dr.-Ing Kurzak mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) ermittelt. Die Prognose geht von einer DTV von 8.300 Kfz/Tag im Teilbereich westlich der Zufahrt zu Krauss-Maffei, von einer DTV von 11.300 Kfz/Tag östlich dieser Zufahrt und östlich der Anbindung des Industriegebiets von einer DTV von 14.7000 Kfz/Tag im Prognosejahr 2025 aus. Es gilt zu beachten, dass durch den Ausbau der Ludwigsfelder Straße keine Steigerung der Verkehrsmenge zu erwarten ist; die Maßnahme dient nicht der Steigerung der

Kapazität, sondern der Verkehrsqualität und --sicherheit. Damit ist der Prognoseplanfall mit dem Prognosenufall identisch.

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, DVBI 1985, 1159).

3.3.3.1.4 Ergebnis

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

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Für sämtliche relevanten Immissionsorte kann festgestellt werden, dass im Vergleich zum Prognosenufall im Prognoseplanfall durch die Maßnahme Minderungen des Immissionspegels zwischen 0,2 und 1,7 dB (A) nachts eintreten werden, wobei ohnehin nur der Nachtwert hier kritisch sein könnte. Die Lärminderung erklärt sich dadurch, dass die Fahrbahn von der vorhandenen Bebauung abrückt. Eine wesentliche Änderung liegt daher nicht vor. Mit Belastungen von 51,1 bis 58,7 dB(A) nachts treten im Übrigen auch keine Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes nach § 2 Abs. 2 S. 2, Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV auf.

Einwendungen im Zusammenhang mit dem von dem Vorhaben ausgehenden Verkehrslärm wurden im Verfahren nicht vorgebracht.

Auflagen zum Lärmschutz waren nicht festzusetzen.

3.3.3.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Diese Prognose stützt sich vor allem auf das dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02 – Stand 2005).

3.3.3.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit bis zu 11.300 Fahrzeugen / Tag belasteten Straße werden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen ausgehen. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Dabei wird nicht übersehen,

dass Untersuchungen nach Kernbohrungen im östlichen Bereich der Ausbaustrecke Belastungen durch Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und durch Kupfer im westlichen Bereich sowie polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) im gesamten Ausbaubereich ergeben haben, die Zuordnungswerte von bis zu Z 1.2 nach LAGA ergeben. Sofern das Material nicht in situ verbleibt, ist es während der Bauphase entsprechend dem Abfallrecht zu verwerten bzw. zu beseitigen.

3.3.4 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.4.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.3.4.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich das FFH-Gebiet „Allacher Forst und Angerlohe“ DE 7734-302 (M). Die unter C 3 dieses Beschlusses durchgeführte FFH-Vorprüfung auf der Grundlage der Unterlage 9 T und die Würdigung der Stellungnahmen hat ergeben, dass eine erhebliche Beeinträchtigung dieses Gebietes durch das Vorhaben nicht zu befürchten ist. Einer Entscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG bedarf es daher nicht.

Mit dem FFH-Gebietsgrenzen teildentisch ist auch das Naturschutzgebiet „Allacher Lohe“, das seinerzeit der Gebietsmeldung zu Grunde gelegt wurde, auf Grund Verordnung der Regierung von Oberbayern vom 28.02.2000. Von den Verboten des § 4 dieser VO, insbesondere vom Verbot Straßen und Wege neu anzulegen oder bestehende zu verändern (§ 4 Abs. 1 Nr.2), wird eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr. BNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls erteilt. Die Voraussetzungen der Befreiung liegen unter Berücksichtigung der festgesetzten Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen vor. Die Gründe ergeben sich aus der Planrechtfertigung (vgl. unter C 3.2).

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope (Unterlage 9.2 T) lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit bzw. aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde hat den Ausnahmen zugestimmt.

3.3.4.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

Das Artenschutzrecht steht dem Vorhaben 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 S. 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 (siehe hierzu unten C 3.3.5.2).

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 speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“, vgl. Unterlage 12.4), die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011, Az. IIZ7-4022.2-001/05, eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände hat der Gutachter zulässigerweise folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten, die sich aus den Maßnahmeblättern S 1 bis S 4 ergeben, berücksichtigt:

- Erforderliche Rodungsarbeiten in Gehölzbeständen außerhalb der Laich-, Brut- und Vegetationszeit nach Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG von 1. März bis 30. September
- Wiederherstellung vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommener land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen

- Schutz vorhandener Biotopflächen durch Berücksichtigung bei der Einrichtung des Baufeldes
- Schutz von Gehölzbeständen.
- Insektenschonende Beleuchtung mit Natriumdampf-Niederdruckleuchten im gesamten Streckenabschnitt.
- Schutz des Bodens durch Rückbau nicht mehr benötigter Straßenverkehrsflächen.

Diese Maßnahmen sind Bestandteil des genehmigten Planes, bzw. von Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ihre Beachtung ist daher sichergestellt. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass durch das Bauvorhaben keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 BNatSchG erfüllt werden.

Säugetiere/Fledermäuse

Die bekannten Wochenstuben von Fledermäusen befinden sich alle außerhalb des Ausbavorhabens. Die Wasserfledermaus wurde in unmittelbarer Nähe zum Ausbau im Jagdflug nachgewiesen. Abendsegler und Zwergfledermaus wurden auf Überflügen in Trassennähe beobachtet, zwei Individuen des Rauhhaut-/Weißrandfledermaus-Komplexes konnten im Umfeld des unmittelbaren Eingriffsgebietes nachgewiesen werden. Aufgrund ihres Nachweises anhand der ASK-Daten erscheint ein Vorkommen der Zweifarbfledermaus im Gebiet möglich, auch wenn sie nicht im Rahmen der faunistischen Kartierung (ifuplan 2009a) nachgewiesen werden konnte.

Prognose der Schädigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i.V.m. Abs 5 BNatSchG:

Bei der Weißrandfledermaus und der Zweifarbfledermaus handelt es sich um sog. „Gebäudefledermäuse“, deren Quartiere sich in Gebäuden befinden. Da keine Gebäude oder ähnliche Strukturen entfernt werden, sind die beiden Arten nicht von einer Beschädigung oder einem Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten betroffen.

Die übrigen nachgewiesenen Fledermausarten stellen sog. „Baumfledermäuse“ dar, deren Quartiere (Sommer- oder auch Winterquartiere) sich in Spalten oder Höhlen an Bäumen befinden. Eine mögliche vorhabensbedingte Beeinträchtigung solcher Baumfledermausarten besteht im Entfernen von Quartierbäumen. Es erfolgen jedoch keine flächigen Abholzungen, sondern es werden nur einzelne Bäume oder Baumgruppen entlang der bestehenden Ludwigsfelder Straße entfernt. Potentielle Quartierbäume wurden im Rahmen der Kartierungen inspiziert, keiner der fraglichen Bäume wies jedoch Hinweise auf Fledermäuse auf.

Daher ist auch bei den Baumfledermausarten der Verbotstatbestand des §44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) nicht erfüllt.

Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG:

Als mögliche weitere Verbotstatbestände kommen betriebs- oder baubedingte Störungen durch Beunruhigung von Fledermäusen (durch Lärm, Licht, visuelle Effekte usw.) in Frage. Wie bereits oben 2 beschrieben, führt der Ausbau der Ludwigsfelder Straße zu keiner Verkehrszunahme, so dass betriebsbedingte Störungen, die über die bereits vorhandene Vorbelastung hinausgehen, nicht zu erwarten sind. Störungen während der Bauzeit können vernachlässigt werden, da der Ausbau der Ludwigsfelder Straße überwiegend tagsüber stattfinden wird, während Fledermäuse dämmerungs- bzw. nachtaktiv sind.

Für Fledermäuse ist daher das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt.

Prognose des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Verkehrsstärke werden projektbedingt nicht erhöht. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ist nicht zu erkennen.

Am östlichen Ende der Maßnahme (Konfliktbereich 5) werden nördlich bzw. südlich der Ludwigsfelder Straße einige unmittelbar an die Straße angrenzende Gehölze teilweise entfernt. Eine mögliche Wirkung der verbleibenden Gehölze als Flugleitlinie oder Überflughilfe für Fledermäuse bleibt jedoch erhalten und wird durch geeignete Gehölzpflanzungen im Zuge der landschaftspflegerischen Maßnahmen unterstützt. Der teilweise größere Abstand der Gehölze zur Straße nach der Baumaßnahme bewirkt in diesem Abschnitt voraussichtlich eine geringere potentielle Kollisionsgefahr als im gegenwärtigen Zustand.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wird das Tötungsverbot nach § 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

Reptilien/Zauneidechse

Die meisten Nachweise gelangen im Bereich nördlich der Ludwigsfelder Straße, auf den Böschungen des Südwalls des Rangierbahnhofs. Trotz der insgesamt guten Lebensraumeignung im gesamten nördlichen Untersuchungsgebiet ist eine relativ geringe Bestandsdichte zu verzeichnen. Vergleichsweise große Dichten konnten vom Gutachter im Bereich der südexponierten Dammböschung festgestellt werden. Die mit Feinschotter bedeckten Fuß- und Radwege entlang des Südwalls des

Rangierbahnhofs mit ihren angrenzenden Wiesenflächen stellen die wichtigste Verbreitungsachse innerhalb des Untersuchungsgebietes dar.

Prognose für Schädigungs- und Störungsverbot:

Auf den vorhandenen offenen Flächen südlich der Ludwigsfelder Straße konnten keine Nachweise erbracht werden. Aufgrund der vorhandenen Lebensraumstrukturen lässt sich jedoch nicht völlig ausschließen, dass dennoch straßennahe Flächen mit genutzt werden. Angesichts des Habitatangebotes im Umfeld ist allerdings mit hinreichender Sicherheit davon auszugehen, dass diesen Bereichen keine wesentliche Habitatfunktion zukommt, d.h. die Funktionalität der Lebensstätte wird nicht beeinträchtigt. Eine Degradierung von Zauneidechsenhabitaten durch bau- oder betriebsbedingte Nähr- oder Schadstoffeinträge, die über die bereits vorhandene Vorbelastung hinausgehen, ist ebenfalls auszuschließen.

Da der Ausbau der Ludwigsfelder Straße zu keiner Verkehrszunahme führt, sind betriebsbedingte Störungen, die über die bereits vorhandene Vorbelastung hinausgehen, nicht zu erwarten. Aufgrund der insgesamt nur geringen Verbreiterung der Fahrbahn sind auch Störungen von Reptilien durch die Verstärkung des Barriereeffektes (behinderter Individuenaustausch zwischen den Teillebensräumen nördlich der Ludwigsfelder Straße und den potentiell geeigneten Habitaten südlich der Ludwigsfelder Straße) nicht zu erwarten.

Prognose für Tötungsverbot:

Im Zuge der Kartierung konnten Zauneidechsen im unmittelbaren Straßenrandbereich nicht festgestellt werden. Der größere Teil der Population kommt in den vom Verkehr nicht gefährdeten Teilen des Südwalls des Rangierbahnhofs vor. Dennoch können aufgrund der allgemeinen Habitateignung einer Straßenböschung Kollisionen von Zauneidechsen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Im Hinblick darauf, dass durch das Projekt Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht geändert werden, ist davon auszugehen, dass ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko nicht eintreten wird. Die Gefahr von Tötungen während der Baufeldfreimachung und Bauzeit wird nicht signifikant erhöht, weil die Bauarbeiten ganz überwiegend im Bereich südlich des bisherigen Bestands stattfinden und die geeigneten Habitate nördlich der Trasse und auf dem südexponierten Wall des Rangierbahnhofs zu finden sind.

Amphibien/Laubfrosch

Im Untersuchungsgebiet kommt der Laubfrosch in den künstlich angelegten Teichen auf den Flächen nördlich der Angerlohe vor (ca. 350 m südlich der Ludwigsfelder

Straße). 2007 wurden in zwei dieser Tümpel Quappen gefunden. Nördlich der Ludwigsfelder Straße sind nach Mitteilung des LBV östlich der Oberen Allee in Kleingewässern kleine Vorkommen bekannt.

Prognose für Schädigungs-, Störungsverbot und Tötungsverbot:

Wegen der großen Entfernung von Lebensraum und Laichplätzen können bau- oder anlagebedingte Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

Amphibien/Wechselkröte

Es befinden sich sowohl nördlich als auch südlich der Ludwigsfelder Straße geeignete Lebensräume, bei denen das Vorkommen der Wechselkröte belegt ist.

Südlich der Ludwigsfelder Straße Richtung Angerlohe befindet sich mit den Magerrasen-, Brach- und Gewerbeflächen für die Wechselkröte gut geeigneter Lebensraum. Nördlich der Angerlohe befinden sich einige für den Amphibienschutz angelegte Kleingewässer und Tümpel, die als Laichgewässer jedoch nur bedingt geeignet sind. In den Gewerbeflächen an der Ludwigsfelder Straße entstanden jedoch 2007 temporäre Lachen auf einem Container-Abstellplatz, wo eine erfolgreiche Reproduktion stattfinden konnte. Insgesamt geht der Gutachter für diesen Bereich von einem Bestand von ca. 120 adulten Tieren aus.

Nördlich der Ludwigsfelder Straße wurden im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme Flächen mit Amphibientümpeln angelegt, die sich zu Haideflächen entwickeln sollen. Obwohl diese Tümpel stark veralgt sind, wurden in einem der fünf Tümpel 2007 etwa 20 Kaulquappen und ein Hüpferling gefunden. Der Nachweis adulter Tiere gelang jedoch nicht, obwohl mit den nahe gelegenen und barrierefrei erreichbaren Magerrasenflächen der Allacher Haide und den Schotterflächen des Rangierbahnhofes ein optimales Habitat verfügbar ist. In 2009 sind in den Amphibientümpeln Quappen und Jungtiere beobachtet worden.

Für einen Genaustausch zwischen den beiden Bereichen muss die Ludwigsfelder Straße gequert werden. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens stellt die Ludwigsfelder Straße derzeit eine Barriere dar. Die Teilpopulation nördlich der Angerlohe hat auch gerade überragende Bedeutung für den Erhalt der Vorkommen im Bereich des Rangierbahnhofes.

Prognose für Schädigungs-, Störungsverbot und Tötungsverbot:

Bau- oder anlagebedingte Habitatverluste der Wechselkröte entstehen durch die Baumaßnahme nicht, da Lebensräume (Haiden und Ausgleichsflächen) und Laichplätze (Tümpel nördlich der Angerlohe und nördlich der Ludwigsfelder Straße sowie Lachen im Gewerbegebiet) nicht von der Trasse überbaut werden.

Da der Ausbau der Ludwigsfelder Straße zu keiner Verkehrszunahme führt, sind betriebsbedingte Störungen, die über die bereits vorhandene Vorbelastung hinausgehen, nicht zu erwarten. Aufgrund der insgesamt nur geringen Verbreiterung der Fahrbahn sind auch Störungen von Wechselkröten durch die Verstärkung des Barriereeffektes (behinderter Individuenaustausch zwischen den Teillebensräumen nördlich und südlich der Ludwigsfelder Straße) nicht zu erwarten. Querungshilfen sind daher nicht erforderlich. Störungen während der Bauzeit können vernachlässigt werden, da der Ausbau der Ludwigsfelder Straße überwiegend tagsüber erfolgt.

Da die Wechselkröte nördlich und südlich der Ludwigsfelder Straße nachgewiesen ist, kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass es zu verkehrsbedingten Kollisionen von Wechselkröten kommt. Eine nennenswerte Steigerung dieser Gefahr durch die durchgängige Verbreiterung der Fahrbahn von 0,5 m ist allerdings gemäß der saP des Gutachters auch im Bereich der Linksabbiegespuren zu Krauss-Maffei und zum Betonwerk auszuschließen. Damit ist eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos zu verneinen.

Einwendungen des LBV

Der LBV hat mit seiner Stellungnahme hingegen die Befürchtung geäußert, dass die vorgesehenen Bordsteine für nachtaktive Amphibien und die Eidechse zur Nachtzeit eine erhebliche neue Barriere im Vergleich zum Istzustand bilden wird. Der tägliche Verkehr bilde bisher schon eine Barriere, die aber nachts, wenn das Verkehrsaufkommen abflaut, wegfallt und die Bordsteine behinderten nun auch diese nächtlichen Wanderungen. Hinzu kämen noch die neuen Sickerschächte, die als Kleintierfallen wirken würden. Die Schlussfolgerung der saP werde daher nicht geteilt und ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sei sehr wohl denkbar.

Die Erwiderung des Vorhabensträgers mit Hinweis auf die Entscheidung des BVerwG vom 08.03.2007 - 9 B 19.06-, die noch zur vorherigen Fassung des BNatSchG ergangen ist, dass Wanderkorridore eben keine Lebensstätten seien und damit der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu verneinen sein, übersieht womöglich, dass das Tötungsverbot nach Nr. 1 individuenbezogen ist. Maßgeblich ist vielmehr der Umstand, dass die Bordsteine vergleichsweise niedrig ausgeführt werden und zudem in regelmäßigen Abständen mit einem Durchlass geöffnet werden. Dies ist auch nach Auffassung der UNB ausdrücklich ausreichend, um das Kollisionsrisiko zuverlässig auszuschließen.

Die Sickerschächte werden an der Oberseite mit kleinmaschigen Abdeckungen geschlossen und kommen in den Sickermulden mit einer Überhöhung zur Muldensohle von 25 cm in Position. Bei dieser Sachlage erscheint es mit

ausreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen, dass Wechselkröten zu Schaden kommen.

An dieser Stelle ist der Hinweis angebracht, dass sich der Vorhabensträger schriftlich bereit erklärt hat, vom LBV zur Verfügung gestellte Unterlagen mit Informationen zu den Amphibienhabitaten und deren Vernetzung bei der Erstellung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Es erscheint außerordentlich sinnvoll, wenn die besonderen Kenntnisse der örtlichen Gegebenheiten, die der LBV bei dem Artenhilfsprojekt im Auftrag der HNB gewonnen hat, über das engere Projekt hinaus nutzbar gemacht werden.

Europäische Vogelarten nach der Vogelschutzrichtlinie

Als potentiell von dem Vorhaben betroffene Vogelarten wurden Feldsperling, Goldammer, Grünspecht, Kuckuck, Mauersegler und Rauchschwalbe näher untersucht. Eine Schädigung von Nist- und Brutplätzen als Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nrn. 3 und 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden; hinsichtlich bodenbrütender Arten wie der Goldammer ergibt sich das daraus, dass das Baufeld nicht während der Nist- und Brutzeit geräumt werden darf und die Goldammer alljährlich neue Nistplätze baut. Für baumbrütende Arten ist festzustellen, dass es sich bei den straßenbegleitenden Gehölzstrukturen nicht um älteren Baumbestand handelt, der Baumhöhlen oder Spalten aufweist. Infolge der Maßnahme werden daher keine Fortpflanzungs-, Ruhe- und Brutstätten zerstört. Für sämtliche Vogelarten schließt der Gutachter betriebsbedingte Störungen, die über die bestehenden hinaus gehen, aus, weil die Maßnahme zu keiner Steigerung der Verkehrsbelastung führt. Auch bauzeitbedingte Beeinträchtigungen sind vernachlässigbar, da Baumaßnahmen nur im unmittelbaren Trassenbereich erfolgen und temporär stark eingegrenzt sind.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Unterlage 9.5 saP S. 15 ff. verwiesen, zumal Einwendungen im Zusammenhang mit dem Schutz der Europäischen Vogelarten weder von privater Seite noch von den Naturschutz- und Umweltverbänden erhoben worden sind.

3.3.4.2 Naturschutz als öffentlicher Belang/Eingriffsregelung

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt zu schonen (Art. 9 Abs. 1 S. 4 BayStrWG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund

und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

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

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

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

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

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im

landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 9) verwiesen. Danach dient bereits der am Bestand orientierte Ausbau, der schon der Ausgangsplanung zu Grunde lag, in erheblichem Maße der Eingriffsvermeidung. Mit der Tektur sind noch weitere Änderungen, die auch der Eingriffsvermeidung dienen, hinzugekommen:

- Der Baumgraben wurde durch einen Grünstreifen geringerer Breite ersetzt.
- Im Bereich des FFH-Gebietes wurde die Ausrundung der Kurve reduziert.

Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst im Übrigen die Schutzmaßnahmen S1 bis S4 sowie die Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G3 als Bestandteil der Maßnahme.

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 9.1T und 9.2T des Plangeftes beschrieben. Trotz der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen verbleiben folgende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in 5 Konfliktbereichen:

- Verlust mehrerer Flächen von artenreichem Extensivgrünland, Grünlandbrache, naturnahem Feldgehölz, Baumgruppen und naturnahen Hecken, wärmeliebender Ruderalflur
- randlicher Verlust von Biotopflächen, randliche Beeinträchtigung des FFH- und Naturschutzgebiets
- Versiegelung von Boden, überwiegend Ackerflächen

Diese Beeinträchtigungen sind auf den Bau und den Betrieb der Ludwigsfelder Straße zurückzuführen und nicht zu vermeiden. Insgesamt werden durch Eingriffe ca. 1,8 ha beeinträchtigt; die Einzelheiten ergeben sich aus Unterlage 9T (S. 47ff.). Diese Eingriffe können ausgeglichen und ersetzt werden.

Zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs für diese Eingriffe hat der Vorhabensträger die zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben („Gemeinsame Grundsätze“) herangezogen. Danach ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt gerundet 0,9 ha. Zur Kompensation sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Maßnahme A1 Magerrasenentwicklung südlich der Ludwigsfelder Straße; durch Abschieben der nährstoffreichen humosen Oberbodenschicht bis auf den kiesigen Schotter mit anschließender Heumulchsaat (0,17 ha)
- Maßnahme A2 Magerrasenentwicklung östlich der Krauss-Maffei-Straße; durch Abschieben der nährstoffreichen humosen Oberbodenschicht bis auf den kiesigen Schotter mit anschließender Heumulchsaat (0,22 ha)

- Maßnahme A3 Neuanlage von Wechselkröten-Laichgewässern nördlich der Angerlohe;
Entfernen des Oberbodens, Herstellen eines nach unten abgedichteten Kleinreliefs mit 3 Mulden mit 0,3 bis 0,5 m Tiefe (0,1 ha)
- Maßnahme E 1 Ökologische Aufwertung und Wiederherstellung von Magerrasen und Rohbodenflächen in der Fröttmaninger Heide
Entbuschen, Schaffen von Kiesrohbodenstandorten für trockenheitsliebende Schmetterlingsarten (0,82 ha)

Von den Ausgleichsflächen A1 und A2 sind 0,29 ha als Kompensation für die Inanspruchnahme der Ausgleichsfläche für die Bahnausbaustrecke München – Ingolstadt vorgesehen, so dass insoweit nur 0,1 ha effektiv verbleiben, insgesamt wird aber der Kompensationsbedarf durch die 4 Maßnahmen erreicht.

Die Eingriffe werden durch die vorgesehenen Maßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG kompensiert. Eine Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Die festgesetzten Auflagen sind zum Schutz der Belange von Natur und Landschaft erforderlich (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Die Belange der Landwirtschaft wurden bei der Dimensionierung der Ausgleichsmaßnahmen und bei der Auswahl der Flächen soweit wie möglich berücksichtigt. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich, weil dann die erforderliche Kompensation der Eingriffe nicht gewährleistet werden könnte.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.3. dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Naturschutzrecht steht der Baumaßnahme nicht entgegen.

3.3.5 Gewässerschutz

3.3.5.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Im Östlichen Bereich weist die Gradiente des planfestgestellten Vorhabens nur einen sehr geringen Abstand zum höchsten bekannten Grundwasserstand von 1940 auf. Das Vorhaben ist mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft zu vereinbaren, soweit für den Straßenunterbau im Grundwasserschwankungsbereich kein nach den abfallrechtlichen Bestimmungen, speziell den LAGA Merkblättern unzulässiges Material eingebaut wird. Da die Planunterlagen das ausdrücklich auch so vorgesehen, ist die Beachtung ausreichend sichergestellt.

3.3.5.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und über bewachsene Sickermulden oder Absetzschächte zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen.

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. Das Wasserwirtschaftsamt München hat der wasserrechtlichen Erlaubnis mit Stellungnahme vom 07.09.2010 zugestimmt. Die untere Wasserrechtsbehörde im Referat für Umwelt und Gesundheit der Landeshauptstadt München hat unter der Voraussetzung, dass die fachlichen Anforderungen des Wasserwirtschaftsamtes beachtet werden, das Einvernehmen erteilt.

Etwaige Bauwasserhaltungen sind gesondert zur Genehmigung zu beantragen.

3.3.6 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in geringem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der

Landwirtschaft. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

3.3.7 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3. wird verwiesen.

3.4 Private Einwendungen

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

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 13.760 m² Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht noch weiter verringert werden. Mit der Tektur wurde die Planung unter Zurückstellen von gestalterischen Standards, z.B. dem Verzicht auf die Baumreihe mit Alleecharakter, auf die Verminderung der Grundinanspruchnahme optimiert. Weitere Möglichkeiten, die Eingriffe in das Grundeigentum zu vermeiden, sind nicht gegeben. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards näher eingegangen.

3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

Im Bereich der Teststrecke von Krauss-Maffei Wegmann wird der vorhandene Lärm- und Sichtschutzwall von Bau-km 0+239 bis 0+257 durch eine Lärmschutzwand ersetzt; mit dieser Maßnahme werden sowohl die betrieblichen Belange des Testbetriebs geschützt als auch der Anspruch der im nordwestlichen Bereich der Teststrecke gelegenen Wohnbebauung vor Betriebslärm gesichert. Da diese

Maßnahme Gegenstand der Antragsunterlagen ist und die Beachtung durch den Vorhabensträger daher sichergestellt ist, bedarf es keiner ausdrücklichen Festsetzung des geänderten Lärmschutzes im Tenor dieses Beschlusses.

Der Schutz vor Straßenverkehrslärm ist unter C 2.4.4 behandelt.

3.4.1.3 Umwege und Zufahrten (Bauzeit)

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Dies gilt auch und gerade für die nur nachrichtlich aufgenommene Unterlage 12. Sie stellt dar, dass und wie Zufahrten auch bauzeitlich ermöglicht werden. Eine verbindliche Regelung, insbesondere auch in straßenverkehrsrechtlicher Sicht, wird dadurch nicht getroffen und dürfte auch in diesem Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden. Die Unterlage belegt lediglich, dass im Grundsatz Zufahrten zu Grundstücken auch bauzeitlich möglich sind. Dies gilt auch für die polizeilich zu begleitenden Schwertransporte. Diese Planungen müssen während der Bauzeit ggf. zeitnah angepasst und verändert werden.

Die Stellungnahme der Polizei übersieht, dass derzeit keine Festsetzungen zur Abwicklung von Schwertransporten erfolgen. Etwaige Mehrbelastungen der PI Verkehrsüberwachung anlässlich von nächtlichen Schwertransporten während der Bauzeit können durch Auflagen oder Regelungen in diesem Beschluss nicht abgewendet werden. Es bleibt vielmehr in der Zuständigkeit des Kreisverwaltungsreferats in Abstimmung mit Polizei und Antragstellern Erlaubnisse nach § 29 StVO für alle Beteiligten „verträglich“ auszugestalten und nach Möglichkeit die Belastung der Polizei in einem vertretbaren Rahmen zu halten; etwaige bauzeitliche Erschwernisse, die nicht abgewendet werden können, sind indes von einer Staatlichen Behörde hinzunehmen.

Soweit auch von einzelnen ansässigen Betrieben über die erschwerte Zufahrt während der Bauzeit geklagt wurde, gelten diese Ausführungen sinngemäß. Die nachrichtlich beigefügte Unterlage 12 belegt, dass die Antragstellerin große Mühe auf eine weitgehende Erreichbarkeit der Betriebe gelegt hat. Im Übrigen wird in diesem Verfahren keine Verkehrsregelung während der Bauzeit getroffen.

3.4.1.4 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten für anwaltliche Vertretung kann dem Straßenbaulastträger nicht auferlegt werden, da sich die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, ausdrücklich nur für das förmliche Enteignungsverfahren gelten.

3.4.2 Einzelne Einwender

Hinweis: 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 oder auf Anforderung gemäß Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG zugesandt wird, werden die Nummern direkt mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, etwa hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Trassenauswahl, naturschutzfachlicher Fragestellungen, Ausbaustandard und befürchteter Immissionsbelastungen durch das Bauvorhaben bereits in die Abwägung eingestellt wurden, soweit ihnen nicht ohnehin durch die Tektur abgeholfen wurde. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert eingegangen. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers, durch Rücknahme oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder über die Verweisung auf die unter C.3.4.1 enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwender und/oder Einwendungen in lückenloser Reihenfolge abgehandelt.

3.4.2.1 Einwender 1002

Der Einwender ist in seinem Eigentum insoweit betroffen, als aus den Grundstücken Fl-Nr. 1269 und 1270 nach der Tektur 322 m² dauerhaft benötigt werden und weitere Flächen kleineren Umfangs vorübergehend benötigt bzw. befahren oder betreten werden müssen.

Der Einwendungsführer wendet sich gegen das Vorhaben. An der Ausgangsplanung hat der Einwendungsführer den Umfang der Grundinanspruchnahme und insbesondere die Dimensionierung des Baumgrabens beanstandet. Ferner benötige er zwei Grundstückszufahrten und die geplante Bushaltestelle kollidiere mit den Zufahrten. Der Vorhabensträger hat sämtlichen Einwendungen im Grunde Rechnung getragen. Mit der Tektur, die insoweit auch den Baumgraben aufgibt, reduziert sich die dauerhafte Grundstücksinanspruchnahme von 605 m² auf die oben genannten 322 m². Damit werden etwa 1,5 % der Gesamtfläche beider Grundstücke entzogen. Zur Frage der Zufahrten hat der Vorhabensträger zugesagt, dass eine entsprechende (zweite) Zufahrt in der Planung Berücksichtigung finden werde; allerdings müsse der Einwender noch einen entsprechenden Antrag beim Straßenunterhaltsbezirk (Antrag auf Bordsteinabsenkung) stellen. Damit ist diesem Wunsch des Einwendungsführers hinreichend Rechnung getragen. Hinsichtlich der

Bushaltestelle hat der Vorhabensträger insoweit abgeholfen, als deren Standort mit der Tektur auf die Südseite des Grundstücks FI-Nr. 1271 verlegt wurde.

Zum Tekturverfahren hat der Einwender noch zusätzlich vorgetragen, die Planung gehe ausschließlich zu Lasten der südlichen Anlieger; die Ausweisung des FFH-Gebiets sei gerade in zeitlichem Zusammenhang mit der Ausbauplanung erfolgt. Hierzu wird mit der zutreffenden Erwiderung der Landeshauptstadt München festgestellt, dass die FFH-Feinabgrenzung in Übereinstimmung mit den Grenzen des bereits durch VO der Regierung von Oberbayern vom 28.02.2000 festgesetzten Naturschutzgebiets „Allacher Forst und Angerlohe“ erfolgt ist. Es ist der Regierung bekannt, dass die Feinabstimmung ab Juli 2005 in ganz Bayern sukzessive erfolgt ist. Das zeitliche Zusammentreffen ist damit zu erklären. Dass im Übrigen sehr gewichtige Gründe für die Planlösung in der Fassung der Tektur gegeben sind, ist oben hinreichend ausgeführt. An dieser Stelle werden nur stichpunktartig die Gesichtspunkte aufgeführt, die sachlich gegen eine Nordverschiebung und für die Planlösung sprechen: Naturschutzfachliche Wertigkeit und Schutzstatus der Flächen, Ausbau möglichst im Bestand und Anschluss an den ausgebauten Bestand im Osten, Fahrdynamik sowie Landschafts- und Ortsbildgestaltung. Bei dieser Sachlage ist mit Händen zu greifen, dass keine sachfremden Kriterien der Planlösung zu Grunde liegen. Vielmehr belegt die Tekturplanung, dass der Vorhabensträger unter Hintanstellung mehrerer Teile des ursprünglichen n städtischen Planungskonzepts dem Einwender weitest möglich entgegengekommen ist. Für dieses Verfahren muss die Auffassung des Einwendungsführers, es fänden auch mit Planungsstand Tektur nicht gerechtfertigte Eingriffe in seinen Rechtskreis statt, letztendlich unberücksichtigt bleiben; es ist allein eine objektive Betrachtung zu Grunde zu legen. Mithin waren die Einwendungen zurückzuweisen.

3.4.2.2 Einwender 1006

Der Einwender ist insoweit betroffen, als aus seinem Grundstück FI-Nr. 1261 auf Dauer 330 m² benötigt werden. Er fordert, dass neben den beiden neu vorgesehenen Zufahrten auch die bestehende Zufahrt zu seinem Grundstück wegen der leichteren Erschließung erhalten bleibt, ihm also künftig drei Zufahrten zu seinem Grundstück zur Verfügung stehen.

Dieser Einwand hat sich im Hinblick auf die vorgelegte Vereinbarung vom 20.06.2013 erledigt, die er mit dem Vorhabensträger getroffen hat. Sie fordert allerdings eine Änderung der Entwässerung in diesem Bereich, weil ansonsten die Sickermulde unterdimensioniert wäre. Unter der Maßgabe, dass der Einwender mit einer Grundabtretung von weiteren 44 m² einverstanden ist, damit so ausreichend dimensionierte Sickerflächen geschaffen werden können, hat der Vorhabensträger

mitgeteilt, dass grundsätzlich auch gerade nach Beteiligung des Kreisverwaltungsreferats eine dritte Zufahrt möglich wäre. Wegen der Einzelheiten wird auf die Vereinbarung nebst Lageplan verwiesen. Diese Zufahrt ist aber noch in einem gesonderten Verfahren nach Art. 19 BayStrWG von der Landeshauptstadt München zu genehmigen. Den Einwendungen ist damit weitestmöglich Rechnung getragen.

3.4.2.3 Einwender 2100 bis 2103

Es wird insoweit dauerhaft auf Eigentum bzw. Miteigentum von insgesamt 280 m² aus den zwei Grundstücken Fl.-Nrn. 1259 und 1260 zugegriffen. Auf diesen Grundstücken wird ein Frischbetonwerk betrieben.

Für die Einwender ist unabdingbar, dass die Ausbaumaßnahme der weiteren Bauleitplanung, nämlich der Entwicklung eines Gewerbegebiets, zu der die Eigentümer bereits die Grundzustimmung erklärt hätten, nicht erschwert oder behindert werde. Insbesondere sei zweifelhaft, welche Straßenbreite für die rückwärtige Erschließung nötig sei. Ausweislich der Erwiderung des Vorhabensträgers und der Beurteilung durch die Regierung sind nachteilige „vollendeten Tatsachen“ nicht erkennbar. Eine spätere Bauleitplanung bleibt möglich. Es erscheint auch sachgerecht, zunächst die Zufahrt in der Breite von 6,00 m auszubilden und nur im späteren Bedarfsfall die Fahrbahn auf 9 m zu verbreitern und zunächst nur den Streifen von 3 m von der Bebauung freizuhalten.

Der Einwender 2100 hat ferner auf eine entsprechende Information des Vorhabensträgers, dass Kosten für die Linksabbiegespur von rund 37.000 EUR von ihm zu tragen sind, vorgetragen, die Art. 18 Abs. 3 und 19 BayStrWG seien keine Grundlage für die Kostentragungspflicht, da die Zufahrt keine Sondernutzung darstelle; die Ludwigsfelder Straße stelle zumindest im fraglichen Abschnitt keine Gemeindeverbindungsstraße, sondern eine Ortsstraße dar, weil auf Grund der vorhandenen Bebauung von einer geschlossenen Ortslage i.S.v. Art. 46 Abs. 2 BayStrWG auszugehen sei.

Nach der Auffassung der Regierung handelt es sich bei der Ludwigsfelder Straße, soweit sie Gegenstand dieses Verfahrens ist, um eine Gemeindeverbindungsstraße nach Art. 46 Nr. 1 BayStrWG; zutreffend geht der Einwendungsführer 2001 davon aus, dass das eine andere Straßenklasse als eine Ortsstraße nach Art. 46 Nr. 2 darstellt und damit unterschiedliche Rechtsfolgen ausgelöst werden. Bereits im verfahrensrechtlichen Teil wurde dargelegt, dass eine Gemeindeverbindungsstraße von besonderer Bedeutung gegeben ist. Sie liegt nämlich weder im räumlichen Geltungsbegriff eines Bebauungsplanes noch innerhalb geschlossener Ortslage.

Ob eine geschlossene Ortslage vorliegt, beurteilt sich nach den tatsächlichen Verhältnissen. Unstreitig ist nördlich der Ludwigsfelder Straße keine Bebauung, dort sind Grünflächen mit Biotopen nach der amtlichen Biotopkartierung sowie ein Natura 2000 Gebiet und ein Naturschutzgebiet. Südlich der Straße befinden sich zwar auf den Grundstücken 1260, 1261, 1267 und 1268 jeweils große Gebäude. Sie allein vermitteln aber bei Weitem noch keine zusammenhängende Bebauung von ausreichendem Gewicht, dass das freie Gelände hier unterbrochen wird.

Da die Notwendigkeit der Linksabbiegespur für das Betonwerk objektiv besteht und auch vom Einwender nicht in Abrede gestellt wird, regelt das Bauwerksverzeichnis zu Recht dem Grunde die Kostentragung durch den Grundstückseigentümer. Auf Grund der gesetzlichen Regelung in Art. 14 Abs. 4 BayStrWG ist die Einwendung zurückzuweisen.

3.4.2.4 Einwender 2300

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 1260/3, für das er eine Bebauung anstrebt. In einem Bauvoranfrageverfahren konnte er weder gegenüber der Lokalbaukommission der Landeshauptstadt München noch im Klagewege eine positive Verbescheidung erreichen. Der Einwendungsführer möchte auf dem Grundstück ein Gewerbegebäude mit flexiblen Lagerflächen errichten und befürchtet, dass er sein Vorhaben auch nach Wegfall der bauplanungsrechtlichen Hindernisse nicht mehr realisieren könne, weil bzw. wenn ihm zu viel Teilfläche des Grundstücks entzogen werde.

Die Ausgangsplanung hat vorgesehen, von dem 990 m² großen Grundstück dauerhaft 255 m² und vorübergehend 50 m² in Anspruch zu nehmen und 205 m² während der Bauphase zu betreten.

Im Zuge der Tektur hat der Vorhabensträger die Inanspruchnahme so weit wie möglich vermindert; danach werden nunmehr 91 m² dauerhaft und 45 m² vorübergehend benötigt, für Bautätigkeit zu betreten ist eine Fläche von 150 m². Eine weitere Reduzierung ist unter keinem Gesichtspunkt möglich; das Grundstück liegt nämlich unmittelbar neben dem bereits ausgebauten Bestand der Ludwigsfelder Straße; Veränderungen über die der Tektur hinaus sind im Hinblick auf eine verkehrssichere und stetige Linienführung nicht vertretbar.

In rechtlicher Hinsicht scheint von besonderer Bedeutung zu sein, dass die Bebaubarkeit des Grundstücks nach der Rücknahme der Klage gegen den Vorbescheid unanfechtbar negativ beurteilt war und damit keine besonders geschützte baurechtliche Rechtsposition des Einwenders beeinträchtigt wird. Soweit die Einwendung aufrechterhalten bleibt, weisen wir sie daher zurück.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht noch weiter verringert werden. Mit der Tektur wurde die Planung unter Zurückstellen der ursprünglichen Gestaltungswillens der Landeshauptstadt München, nämlich der alleeartigen Ausgestaltung, so weitgehend auf eine Vermeidung von Eigentumseingriffen hin ausgerichtet, dass ein weiterer „Einsparungsspielraum“ nicht mehr besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen, soweit ihr nicht abgeholfen wurde.

3.4.2.5 Einwender 2201

Die Einwenderin hat vorsorglich an Gespräche mit der Antragsstellerin erinnert, wonach im Zuge einer künftigen Bauleitplanung für das Gebiet südlich der Ludwigsfelder Straße weitere Zufahrten zum Industriebetrieb der Einwenderin hinzukommen sollen. Über diese Zufahrten, die im Übrigen auch noch in keiner Weise konkret projektiert sind, ist nicht in diesem Verfahren zu entscheiden. Die Festlegungen sind vielmehr in der künftigen Bauleitplanung, in der ja ohnehin die Erschließungs- und Zufahrtsituation des Gebiets südlich der Ludwigsfelder Straße verbessert werden soll, zu erarbeiten und letztendlich im Bebauungsplan festzusetzen (vgl. § 9 Abs. 1 BauGB).

3.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der Ludwigsfelder Straße auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Zwingendes Recht ist eingehalten. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

3.6 **Aufschiebende Bedingung in Bezug auf Bahnbetriebsanlagen**

Mit dem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren kann nicht in das Regime der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung eingegriffen werden. Soweit dieser Beschluss mit seinen Regelungen (derzeitige) Eisenbahnbetriebsanlagen der DB AG betrifft, konnte er gem. Art. 36 Abs. 2 Nr. 2 BayVwVfG unter die aufschiebende Bedingung gestellt werden, dass das Eisenbahnbundesamt insoweit eine positive Entscheidung im Freistellungsverfahren nach § 23 AEG trifft. Dem Freistellungsverfahren des EBA ist die konzerninterne Entbehrlichkeitsprüfung der DB AG als zuständigem Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgeschaltet, die 10 fachliche Prüfschritte über die infrastrukturelle Entbehrlichkeit vorsieht.

Die Entbehrlichkeitsprüfung ist, wie zuletzt eine Nachfrage vom 15.05.2014 ergeben hat, noch nicht abgeschlossen. Nach ständiger Übung wird der förmliche

Freistellungsantrag beim EBA erst nach positiv abgeschlossener Entbehrlichkeitsprüfung der DB gestellt. Zur Antragstellung sind nach § 23 Abs. 1 AEG sowohl die Landeshauptstadt München als auch die DB selbst befugt. Die Antragstellerin hat erklärt, nach Abschluss der Entbehrlichkeitsprüfung selbst beim Eisenbahnbundesamt (EBA) die Freistellung der betreffenden Grundstücke zu beantragen.

Der Eintritt des Ereignisses ist in einem überschaubaren Zeitraum zu erwarten. Da der beantragten Planfeststellung des Ausbaus der Ludwigsfelder Straße damit (noch) ein rechtliches Hindernis entgegensteht, gebietet der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, den beantragten Beschluss unter der Nebenbestimmung nach pflichtgemäßem Ermessen zu erlassen, zumal auch der Antragsteller damit einverstanden ist.

Als Bahnbetriebsanlagen, auf die sich die Nebenbestimmung A 7 bezieht, gelten flurstückscharf die Grundstücke der Gemarkung Allach mit den Flur-Nrn. 981, 1287/4, 1287/3, 1287, 1287/7, 1226 sowie 1233/4.

3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

4. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG. Von der Zahlung der Gebühr ist die Landeshauptstadt München nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 des KG befreit. Etwaige Auslagen hingegen sind von der Landeshauptstadt München zu tragen und werden ggf. gesondert geltend gemacht.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

München, 24.07.2014
Regierung von Oberbayern

Schreiber
Regierungsdirektor

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Landeshauptstadt München zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden.