

Aktenzeichen: 4354.32_02-24-4

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

B 472 Bad Tölz - Miesbach

Ausbau Waakirchen - KV Kammerloh

B 472 Abschnitt 1060, Stat. 0,135 bis Stat. 0,795

Bau-km 0+060 bis Bau-km 0+720

München, 07.02.2024

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung.....	5
1.Feststellung des Plans.....	5
2.Festgestellte Planunterlagen.....	5
3.Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen.....	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	8
3.3 Bauausführung	8
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	10
3.5 Verkehrsimmissionen.....	12
3.6 Landwirtschaft.....	13
3.7 Denkmalpflege.....	15
3.8 Militärische Belange.....	17
3.9 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH.....	17
3.10 Belange der Bayernwerk Netz GmbH	17
3.11 Belange der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH	17
3.12 Belange der Energienetze Bayern GmbH & Co.KG	17
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	18
4.1 Gegenstand	18
4.2 Plan	18
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen.....	19
5.Straßenrechtliche Verfügungen	20
6.Entscheidungen über Einwendungen.....	20
7 Sofortige Vollziehbarkeit	21
8 Kostenentscheidung	21
B Sachverhalt.....	22
1.Beschreibung des Vorhabens.....	22
2.Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	22
C Entscheidungsgründe.....	23

1. Verfahrensrechtliche Bewertung	23
1.1 Allgemeines zur Planfeststellung.....	23
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	26
1.3 FFH-Verträglichkeitsprüfung.....	26
2. Materiell-rechtliche Würdigung.....	26
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	26
2.2 Planrechtfertigung	26
2.3 Öffentliche Belange und Belange von allgemeiner Bedeutung	38
2.4 Private Einwendungen	78
2.5 Gesamtergebnis.....	89
2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	89
3. Kostenentscheidung.....	90
Rechtsbehelfsbelehrung.....	90
Hinweis zur Auslegung des Plans	90

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllIMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	24. Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMDV	Bundesminister für Digitales und Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
LULUCF	Land Use Land Use Change & Forest
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an 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
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: 4354.32_02-24-4

**Vollzug des FStrG;
B 472 Bad Tölz - Miesbach
Ausbau Waakirchen - KV Kammerloh
B 472 Abschnitt 1060, Stat. 0,135 bis Stat. 0,795
Bau-km 0+060 bis Bau-km 0+720**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der B 472 Waakirchen - KV Kammerloh von Bau-km 0+060 bis Bau-km 0+720 wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Ergänzungen und Änderungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte (Bl. 1)	1:100.000
3.1	Übersichtslageplan (Bl. 1)	1:25.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
3.2	Übersichtslageplan (Bl. 1)	1:5.000
5	Lageplan zum Regelungsverzeichnis (Bl. 1)	1:1.000
6	Höhenplan (Bl. 1)	1:1.000/ 100
9.1	Maßnahmenübersichtsplan (Bl. 1)	1:25.000
9.2	Maßnahmenplan (Bl. 1)	1:1.000
9.2	Maßnahmenplan Ausgleichsfläche (Bl. 2)	1:1.000
9.3	Maßnahmenblätter (Bl. 1 - 24)	-
9.4	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Teil 1 und Teil 2)	-
10.1	Lageplan Grunderwerb (Bl. 1)	1:1000
10.2	Grunderwerbsverzeichnis (Bl. 1 - 2)	-
11	Regelungsverzeichnis	-
14	Straßenquerschnitt (Bl. 1)	1:50
17.1	Schalltechnische Untersuchung mit Anlagen	-
17.2	Luftschadstoffuntersuchung mit Anlage	-
18	Wassertechnische Untersuchungen mit Anlagen	-
19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	-
19.1.2	Bestandsübersichtsplan (Bl. 1)	1:2.500
19.1.3	Bestands- und Konfliktplan (Bl. 1)	1:1.000

19.1.4	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung mit Anlagen	-
--------	--	---

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim aufgestellt und tragen das Datum vom 07.07.2021, die Ergänzungen bzw. Änderungen (Roteintragungen) das Datum 24.01.2024.

Der Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht (Unterlage 19.2) und die Verkehrsprognose 2030 zum Ausbau der B 472 östlich Waakirchen (Unterlage 21) sind nachrichtlicher Bestandteil der festgestellten Planunterlagen.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig, jedenfalls zu dem im Folgenden benannten Zeitpunkt, bekannt zu geben:

3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH mindestens sechs Monate vor Baubeginn zur Abstimmung gegebenenfalls notwendiger Anpassungsmaßnahmen an Telekommunikationsleitungen.

3.1.2 Der Gemeinde Waakirchen zur Abstimmung der Bauausführung zu gemeindlichen Anlagen.

3.1.3 Dem Landratsamt Miesbach und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim. Das Bauende ist ebenfalls anzuzeigen.

3.1.4 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mindestens vier Monate vorher zur Abstimmung des fachkundlichen Umgangs mit Vermutungsflächen und Bodendenkmälern.

3.1.5 Der Bayernwerk Netz GmbH, Kundencenter Kolbermoor (Geigelsteinstr.2, 83059 Kolbermoor, Tel.: (08031)8099-0; E-Mail: kolbermoor@bayernwerk.de) mindestens drei Monate vor Baubeginn zur Abstimmung gegebenenfalls notwendiger Anpassungsmaßnahmen.

3.1.6 Der Vodafone GmbH/Vodafone Deutschland GmbH, TDR-S-Bayern.de@vodafone.com, mindestens drei Monate vor Baubeginn zur Abstimmung gegebenenfalls notwendiger Anpassungsmaßnahmen.

3.1.7 Der Energienetze Bayern GmbH & Co.KG mindestens drei Monate vor Baubeginn zur Abstimmung gegebenenfalls notwendiger Anpassungsmaßnahmen.

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

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Baumaßnahme plangemäß und auflagengerecht nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik durchzuführen und dabei die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.

3.3 Bauausführung

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

3.3.2 Soweit einschlägig gelten die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung). Die eingesetzten Baumaschinen müssen (-soweit einschlägig -) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.

3.3.3 Es sind die Anforderungen der AVV Baulärm (-Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-) einzuhalten.

3.3.4 Soweit einschlägig gelten für die Baustelleneinrichtungs- und die Bereitstellungsflächen die Bestimmungen der AVV Baulärm und der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechend.

3.3.5 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.

3.3.6 Vor lärm- und erschütterungsintensiven Bauphasen sind die Betroffenen in geeigneter Form zu informieren und es ist ein Ansprechpartner für die Anwohner zu benennen.

- 3.3.7 Für die Bauarbeiten sind geräuscharme Baumaschinen und –verfahren entsprechend dem derzeitigen Stand der Technik vorzusehen.
- 3.3.8 Die Auswirkungen durch den baustellenbedingten Fahrverkehr sind soweit wie möglich zu reduzieren.
- 3.3.9 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) sind zu beachten.
- 3.3.10 Sollten im Nahbereich von schutzwürdigen Gebäuden und Anlagen erschütterungsrelevante Bauarbeiten durchgeführt werden, so ist vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahmen eine gebäude- und anlagentechnische Beweissicherung durch den Vorhabenträger in Abstimmung mit den Eigentümern durchzuführen, um etwaige baubedingte Schäden und Veränderungen an den benachbarten Gebäuden und Anlagen feststellen zu können.
- 3.3.11 Der Vorhabenträger ist zum Schutz der Anwohner verpflichtet, die während der Bauphase auftretenden Schadstoffemissionen an Staub (durch Bautätigkeiten, Baumaschinen, Zwischenlagerung von Material sowie Abbrucharbeiten) und Stickstoffoxiden (durch Motoren der Baumaschinen und Baustellenfahrzeuge) soweit wie möglich zu minimieren.
- 3.3.12 Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die baubedingte Staubbelastung durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z.B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) soweit möglich nach Maßgabe des Merkblatts „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“ zu reduzieren.
- 3.3.13 Es wird empfohlen, die derzeit auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen einzusetzen. Hierauf ist bereits bei der Vergabe zu achten. Als emissionsrelevante Mindestvorgaben sollte bei der Vergabe für Baumaschinen die Einhaltung der Vorgaben der BayLuftV gefordert werden. Lkw sollten die Vorgaben der neuesten Abgasnorm Euro VI erfüllen.
- 3.3.14 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes - einschließlich der begleitenden Regelwerke - sind zu beachten.

3.3.15 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub sowie die ordnungsgemäße Entsorgung ist vorab mit dem Landratsamt Miesbach abzustimmen. Die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen.

3.3.16 Durch den Betrieb der Baufahrzeuge dürfen keine Schadstoffe in den Untergrund eingebracht werden.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.4.1 Die Rodung von Gehölzbeständen ist mit Ausnahme von Habitatbäumen (Bäume mit Höhlen bzw. Spalten) außerhalb der Brutzeit europäischer Vogelarten i.S. von Art. 1 der Richtlinie 2009/147/EG im Zeitraum vom 1. Oktober bis 1. März durchzuführen. Bäume mit Baumhöhlen und Spalten, die als Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder als Quartiere von Fledermäusen dienen können, sind vor deren Beseitigung im Hinblick auf eine aktuelle Besetzung zu kontrollieren und im Fall einer Besetzung ist hierauf in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu reagieren. Außerhalb der Zeit vom 1. September bis 31. Oktober dürfen Bäume mit Quartierpotential nur gerodet werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, sichergestellt ist, dass keine Lebensstätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a) der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.

3.4.2 Die geplante Ausgleichsfläche ist spätestens in der auf die Baufertigstellung folgenden Vegetationsperiode herzustellen. Die Meldung der Ausgleichsfläche mittels des EDV-Programms BLOKAT an das Bayerische Landesamt für Umwelt hat möglichst frühzeitig in einer für das Ökoflächenkataster aufbereitbaren Form i.S. des § 17 Abs. 6 BNatSchG i.V. mit Art. 9 BayNatSchG zu erfolgen, spätestens jedoch dann, wenn alle für die Meldung erforderlichen Angaben vollständig erfassbar sind.

3.4.3 Die in den Unterlagen 19.1.1, 9.1 und 9.2 dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sollen spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der technischen Anlagen fertig gestellt sein. Die in der Unterlage 19.1 und 9.3 enthaltenen Angaben zu Unterhaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind verbindlich. Wesentliche Abweichungen bzw. Änderungen sind nur in Abstimmung mit dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, zulässig.

3.4.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden Landschaftsbestandteile zu erfolgen.

- 3.4.5 Betriebs- und Lagerflächen sind ausschließlich auf versiegelten Flächen oder auf Arealen mit naturschutzfachlich geringem Wert anzulegen.
- 3.4.6 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.4.7 Nachtbaustellen im Bereich des ehemaligen Bahndamms und der Glückaufstraße sind nicht zulässig (Fledermausschutz).
- 3.4.8 Die Nachpflanzung der beiden großkronigen Hop-Over Bäume auf Höhe der Glückaufstraße hat nach Abschluss der Baumaßnahme in Abstimmung mit dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, und der ökologischen Baubegleitung so zeitnah wie möglich zu erfolgen, jedoch in jedem Fall vor Beginn der Hauptaktivitätsphase der Fledermäuse (Anfang Mai). Sollte der Abschluss der Baumaßnahme und die Verkehrsfreigabe in die Hauptaktivitätsphase der Fledermäuse (Anfang April bis Ende September) fallen und eine Pflanzung der Hop-Over Bäume nicht vor Verkehrsfreigabe möglich sein, sind alternative Maßnahmen, die den Anforderungen der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr des BMDV, Stand 2023, und der Arbeitshilfe zur Bewertung der Kollisionsgefährdung von Fledermäusen an Straßen, Bernotat&Dierschke 2021, entsprechen, um eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse im Vergleich zum vorherigen Zustand ausschließen zu können. Die ergriffenen Maßnahmen im vorgenannten Sinn sind der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, sowie der Planfeststellungsbehörde mittels Fotodokumentation unverzüglich mitzuteilen.
- 3.4.9 Bei der Beleuchtung im näheren Bereich der Kreuzung (ca. 50 m) des ehemaligen Bahndamms und der Glückaufstraße sind ausschließlich LED-Lampen zu verwenden. Die Höhe der Lichtquelle ist auf 5 – 6 m Höhe auszurichten und die Lichtquelle darf nur den unmittelbaren Bereich unterhalb der Lichtquelle und nicht in die Umgebung strahlen.

- 3.4.10 Umfang und Qualität der erforderlichen Ersatzpflanzungen (Baumarten, Baumschulware) sind im Einvernehmen mit dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, noch festzulegen.
- 3.4.11 Die Anforderungen des Art. 11a BayNatSchG vom 23.02.2011 (zuletzt geändert am 10.12.2019 - GVBl. S. 686) sowie des Art. 9 BayImSchG vom 10.12.2019 (GVBl. S. 686), die den Naturschutz/Artenschutz (Insekten, Fledermäuse etc.) betreffen, – soweit einschlägig - sind einzuhalten.
- 3.4.12 Der Vorhabenträger hat zum bauzeitlichen Schutz von Natur und Landschaft, zur Sicherung der optimalen Umsetzung aller landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie insbesondere zur Erfolgskontrolle der Kompensationsmaßnahmen rechtzeitig vor Baubeginn eine qualifizierte ökologische Baubegleitung zu bestellen und dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, zu benennen.
- 3.4.13 Beginn und Ende der Bauarbeiten und die Durchführung der vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sind dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, mitzuteilen. Nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabenträger darüber hinaus gemeinsam mit dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, zu prüfen, ob die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind und ob der angestrebte Ausgleich erreicht werden wird. Der Kompensationserfolg ist durch eine ökologische Umsetzungs- und Erfolgskontrolle zu überprüfen und zu dokumentieren und nicht zuletzt zur Steuerung einer optimalen Pflege dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, vorzulegen. Gegebenenfalls festgestellte Defizite sind unverzüglich zu beheben.

3.5 Verkehrsimmissionen

- 3.5.1 Für die geplante Baumaßnahme ist bei allen Straßenabschnitten im planfestgestellten Bereich der im lärmschutztechnischen Gutachten zugrunde gelegte Fahrbahnbelag vorzusehen mit den entsprechenden Straßendeckschichtkorrekturwerten (Splittmastixasphalt SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 sowie Splittmastixasphaltdecke SMA 11 nach Tabelle 4a der RLS19), jedenfalls aber ein dem im Gutachten zugrundegelegten in seiner lärmindernden Wirkung gleichwertiger Belag. Abweichungen von diesen Fahrbahnbelägen sind nur möglich,

wenn der schalltechnische Nachweis erbracht wird, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auch mit einem anderen Belag eingehalten werden.

3.5.2 Bezüglich Lichtimmissionen zum Schutz der Nachbarschaft sind die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) zu beachten.

3.6 Landwirtschaft

3.6.1 Jeder Landwirt, der durch die Baumaßnahme betroffen sein wird, ist vor Aufnahme der Bauarbeiten anzusprechen. Hierbei sind alle für die Landwirte wichtigen Themen zu behandeln (z.B. Zeitraum und Ablauf der Baumaßnahme, Entschädigungen, Drainagen, Feldwege). Soweit möglich sollen Vereinbarungen zu gemeinsamen Lösungswegen getroffen werden. Weiterhin ist den Landwirten ein Ansprechpartner zu nennen, mit dem sie während der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären können.

3.6.2 Nach Abschluss der Baumaßnahme ist ebenso ein Gespräch zu suchen, um offene Themen zu klären und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

3.6.3 Landwirte im vorgenannten Sinn sind nicht nur Grundstückseigentümer, vielmehr auch dinglich oder schuldrechtlich Nutzungsberechtigte in Bezug auf die Flächenbewirtschaftung.

3.6.4 Zur Erleichterung der Antragsstellung und Bearbeitung für staatliche Ausgleichszahlungen im Hinblick auf die Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen stellt der Vorhabenträger ab dem Zeitpunkt der Bestandskraft dieser Entscheidung auf Verlangen betroffener Landwirte dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Shape Dateien zur Verfügung, um eine flächenscharfe Abgrenzung der von der Baumaßnahme temporär und dauerhaft betroffenen Flächen zu ermöglichen.

3.6.5 Der Vorhabenträger ist verpflichtet, vorübergehend beanspruchte Flächen nach Abschluss der Baudurchführung in ihrer Bodenfruchtbarkeit wiederherzustellen. Maßnahmen zum Bodenschutz müssen entsprechend dem BVB Merkblatt „Bodenkundliche Baubegleitung“ und den weiteren einschlägigen Richtlinien, insbesondere der DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Vorhaben“ erfolgen.

- 3.6.6 Die landwirtschaftliche Nutzung nicht dauerhaft für das Vorhaben beanspruchter Flächen darf nach Abschluss der Baumaßnahmen nicht eingeschränkt sein.
- 3.6.7 Die landwirtschaftliche Nutzung darf während der Baumaßnahmen auf außerhalb der für die Baudurchführung erforderlichen Flächen nicht eingeschränkt sein. Vorübergehende bauzeitliche Sperrungen werden mit den Anliegern und betroffenen Landwirten im Vorfeld abgestimmt.
- 3.6.8 Bodengefährdende und/oder ölhaltige Betriebsmittel müssen so gelagert und eingesetzt werden, dass keine Gefahr der Kontamination für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen entsteht.
- 3.6.9 Tritt trotz der Mulden mit Kiesrigolen eine Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen auf, ist örtlich ein Durchstich bis zu den wasserdurchlässigen anstehenden Bodenschichten vorzunehmen.
- 3.6.10 Tritt auf den Straßenböschungen Jakobs-Kreuzkraut auf, muss der Vorhabenträger ohne schuldhaftes Zögern eine zu der Regelmahd hinzutretende Kreuzkrautmähung durchführen. Der Vorhabenträger verwendet für die Bepflanzung der Straßenböschung ausschließlich Saatgut, das kontrolliert frei von für die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen schädlich wirkenden Pflanzenarten (z.B. Jakobs-Kreuzkraut) ist. Der Vorhabenträger benennt im Zuge der Gespräche i.S. von A.3.6.1 dieses Beschlusses einen Ansprechpartner, der Hinweise für ein Aufkommen schädlicher Pflanzenarten entgegennimmt.
- 3.6.11 Die für das planfestgestellte Vorhaben vorübergehend in Anspruch zu nehmende Grundstücke sind von dem Vorhabenträger vor Beginn der Bauarbeiten mit dem jeweiligen Eigentümer bzw. Nutzungsberechtigten im Hinblick auf ihren Zustand zu dokumentieren. Gleiches hat nach Abschluss der Bauarbeiten auf dem jeweiligen Grundstück zu erfolgen. Baubedingte Schäden sind nach Beendigung der Baumaßnahme durch den Vorhabenträger zu beseitigen oder zu entschädigen.
- 3.6.12 Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen (Baugrundstücke, Zuwegungen) müssen unverzüglich nach Beendigung der Bauarbeiten in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Das bedeutet insbesondere, dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Arbeiten vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen, die Flächen gegebenenfalls wieder an das angrenzende Geländeniveau anzupassen und gegebenenfalls zu rekultivieren sind.

- 3.6.13 Bei jeglichen Bauarbeiten ist der Mutterboden getrennt vom Untergrund schonend abzutragen, zu lagern und nach Beendigung der Maßnahme wieder entsprechend dem vorherigen Umfang aufzubringen. Erforderlichenfalls ist eine Tiefenlockerung durchzuführen, um einer Verdichtung entgegenzuwirken.
- 3.6.14 Die Baumaßnahme muss – insbesondere bei schlechtem Wetter – in möglichst bodenschonender Art und Weise ausgeführt werden. Der Bauablauf ist so zu gestalten, dass besonders bodenbeanspruchende Arbeiten auf unbefestigten landwirtschaftlichen Flächen nur bei tragfähigen Bodenständen durchgeführt werden. Baumaßnahmen auf unbefestigten Flächen dürfen nicht bei Wassersättigung der zu befahrenden Böden durchgeführt werden. Bei Wassersättigung sind bereits laufende Baumaßnahmen im Bereich dieser Böden sofort einzustellen. Baustraßen sind, nachdem der Humus abgeschoben und getrennt gelagert wurde, auszukoffern und mit tragbaren Materialien oder durch Lastenverteilungsplatten zu sichern.
- 3.6.15 Beim Befahren unbefestigter landwirtschaftlicher Flächen dürfen nur Fahrzeuge mit möglichst niedriger Gesamtmasse und niedrigem spezifischen Bodendruck eingesetzt werden. Der spezifische Bodendruck darf durch den Einsatz geeigneter Bereifung oder von Raupenlaufwerken 80 kg (PA) nicht übersteigen.

3.7 Denkmalpflege

- 3.7.1 Zur Erlangung von Planungssicherheit in Bezug auf die Vermutungsflächen (Grundstücke-Flurnummern: 430/4, 450, 465, 467, 471, 472, 477, Gemarkung Waakirchen) muss eine archäologische Begleitung vor Baubeginn unter Aufsicht des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege durchgeführt werden. Der Vorhabenträger muss dies mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf von vier Monaten beauftragen.
- 3.7.2 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern und Vermutungen zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage,) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.7.3 Der Vorhabenträger ist verpflichtet, sich frühzeitig mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege in Bezug auf die archäologischen Sicherungsmaßnahmen abzustimmen. Er bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege

mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf von vier Monaten in seinen Bauablauf ein.

- 3.7.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für die Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.7.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.7.6 Alle mit der Durchführung des Projekts betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 BayDSchG Bodendenkmäler, die bei Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 BayDSchG).
- 3.7.7 Sofern sich der Planungsumgriff der Baumaßnahme so ändert, dass Maßnahmen an Baudenkmalern oder in unmittelbarer Nähe davon durchgeführt werden, erfolgt eine Beteiligung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege.

3.8 Militärische Belange

3.8.1 Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge RABS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22/1996) sind einzuhalten.

3.9 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH

3.9.1 Der Vorhabenträger stellt sicher, dass Beschädigungen der Anlagen vermieden werden und sich die bauausführenden Unternehmen vor Baubeginn im Zuge der aktuellen Spartenanfrage vom zuständigen Ressort, Fax: 0391/580213737, mailto: Planauskunft.Sued@telekom.de, in die genaue Lage der Anlagen einweisen lassen.

3.9.2 Der Vorhabenträger stellt sicher, dass die bauausführenden Unternehmen die Kabelschutzanweisungen der Deutschen Telekom Technik GmbH zu beachten haben.

3.10 Belange der Bayernwerk Netz GmbH

3.10.1 Das „Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen“ wird in der Bauausführung beachtet.

3.11 Belange der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH

3.11.1 Der Vorhabenträger stellt sicher, dass das bauausführende Unternehmen vor Baubeginn eine aktuelle Spartenanfrage bei der zuständigen Stelle (TDR-S-Bayern.de@vodafone.de) stellt und sich in die genaue Lage der Anlagen einweisen lässt.

3.11.2 Der Vorhabenträger stellt sicher, die Versorgungsleitungen zu schützen bzw. zu sichern.

3.12 Belange der Energienetze Bayern GmbH & Co.KG

3.12.1 Der Vorhabenträger berücksichtigt in der Ausführungsplanung, dass Anpassungsmaßnahmen an den Versorgungsleitungen nur außerhalb der Heizperiode durchgeführt werden können und eines planerischen Vorlaufs von mindestens drei Monaten bedürfen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers im Bereich der B 472 von Bau-km 0+060 bis Bau-km 0+720 in den Untergrund erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- 4.3.1 Die Baustelleneinrichtung und die Bauarbeiten sind so auszuführen, dass eine Gefährdung des Grundwassers nicht zu besorgen ist.
- 4.3.2 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerke maßgebend.
- 4.3.3 Die geplante Niederschlagswasserbehandlung ist gemäß den festgestellten Planunterlagen auszuführen.
- 4.3.4 Das DWA-Merkblatt M 153 und das Arbeitsblatt DWA-A138 sind zu beachten.
- 4.3.5 Die Entwässerungseinrichtungen (Absetzschacht, Zu- und Ableitungen etc.) sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen, instand zu halten und zu warten. Die Unterhaltung der Straßenentwässerungseinrichtungen außerhalb der Ortsdurchfahrt obliegt dem Straßenbaulastträger, innerhalb der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Waakirchen.
- 4.3.6 Den Vertretern des Landratsamtes Miesbach, Untere Wasserrechtsbehörde, und des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim ist die Besichtigung und Prüfung der Benutzungsanlagen jederzeit zu gestatten. Etwa festgestellte Mängel sind unverzüglich zu beheben.
- 4.3.7 Die fachgerechte Erstellung und Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen muss vor der Inbetriebnahme durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft überprüft und bestätigt werden, sofern die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (Art. 61 Abs. 2 BayWG). Das Abnahmeprotokoll ist der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln.
- 4.3.8 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen und vergleichbaren Ereignissen verunreinigtes Wasser in die Versickerungsanlagen gelangt, so sind unverzüglich das Landratsamt Miesbach, Untere Wasserrechtsbehörde, und das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim zu verständigen und es ist unverzüglich ein wirksames Schutzkonzept auszuarbeiten.

4.3.9 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem Landratsamt Miesbach, Untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen. Werden beim Bau der Entwässerungsanlagen Verhältnisse angetroffen, die den Grundsätzen des Gewässerschutzes entgegenstehen, dürfen die geplanten Anlagen nicht gebaut werden und es muss entweder ein neuer Standort gewählt oder eine angepasste technische Lösung entwickelt werden. Dies ist unverzüglich der Planfeststellungsbehörde, dem Landratsamt Miesbach, Untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim anzuzeigen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) mit dem zugehörigen Lageplan (Unterlage 5). Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

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

7 Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist kraft Gesetzes gem. § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO sofort vollziehbar.

8 Kostenentscheidung

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das Straßenbauvorhaben betrifft den Ausbau der B 472, Miesbacher Straße, zwischen Waakirchen und Kammerloh, im Landkreis Miesbach.

Dabei wird die Bundesstraße verbreitert und auf ganzer Strecke ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut. Südlich der Straße wird ein Geh-/Radweg angebaut. Auf Höhe der Glückaufstraße wird der Knotenpunkt neu gestaltet. Die Länge der Ausbaustrecke beträgt etwa 0,6 km.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) in Verbindung mit den zugehörigen Plänen.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 05.08.2021 beantragte das Staatliche Bauamt Rosenheim für den Ausbau der B 472 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen nach jeweils ortsüblicher Bekanntmachung bei der Gemeinde Waakirchen vom 29.09.2021 bis 28.10.2021 und bei der Gemeinde Warngau vom 04.10.2021 bis 04.11.2021 zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Waakirchen bis spätestens zum 11.11.2021 und in der Gemeinde Warngau bis spätestens 19.11.2021 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Waakirchen
- Gemeinde Warngau
- Landratsamt Miesbach
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerischer Bauernverband

- Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum für Baumanagement (Bonn)
 - Polizeipräsidium Oberbayern Süd
 - Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Miesbach
 - Deutsche Telekom AG
 - Bayernwerk Netz GmbH
 - Energienetze Bayern GmbH & Co. KG
 - Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- sowie den Sachgebieten 31.1 (Straßen- und Brückenbau), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) der Regierung von Oberbayern.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich das Staatliche Bauamt Rosenheim mit Schreiben vom 30.08.2023.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 20.11.2023 in der Gemeinde Waakirchen erörtert. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte durch die Gemeinde Waakirchen ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Allgemeines zur Planfeststellung

(1) Planfeststellungspflicht

Das Straßenbauvorhaben ist als Änderung einer Bundesfernstraße, § 1 Abs. 2 Nr. 2 FStrG, nach § 17 Abs. 1 S. 1, S. 2 Nr. 2 FStrG planfeststellungspflichtig.

Nach § 17 Abs. 1 S. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Eine planfeststellungspflichtige Änderung liegt gemäß § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG vor, wenn eine Bundesfernstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert (Nr. 1) oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird (Nr. 2).

Durch die Anlage des Geh- und Radweges wird der Straßenkörper erheblich verbreitert. Dies stellt für sich genommen schon eine Änderung in Form der erheblichen baulichen Umgestaltung nach § 17 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 FStrG dar, sodass es auf die Voraussetzungen des § 17 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 FStrG nicht ankommt (vgl. Pokorni in Müller/Schulz, FStrG, 3. Aufl., § 17, Rn. 12).

(2) Umfang des Planfeststellungsverfahrens

Soweit einzelne Einwander die Berücksichtigung des geplanten Geh- und Radwegs im Planfeststellungsverfahren beanstanden, haben sie damit keinen Erfolg.

Der Geh- und Radweg ist als funktionales Element des Straßenkörpers ein fester Bestandteil der Bundesfernstraße und somit planfeststellungsfähig. § 17 Abs. 1 S. 1 FStrG enthält insoweit keine Beschränkung.

Maßgebend für die Zugehörigkeit ist vorliegend der verkehrstechnische Zusammenhang des Geh- und Radwegs, der darin besteht, einen Teil der Verkehrsfläche der ausschließlichen Nutzung durch Fußgänger/Radfahrer vorzubehalten und die verschiedenen Verkehrsarten aus Gründen der Verkehrssicherheit räumlich zu entflechten (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.6.1970, VII C 77/68; Sauthoff in Müller/Schulz, FStrG, 3. Aufl., § 1, Rn. 31 f). So werden konflikträchtige Begegnungen auf der viel befahrenen Bundesstraße von vornherein vermieden.

Dem steht auch der Wortlaut des § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG nicht entgegen, der als zu den Bundesfernstraßen gehörig lediglich den Straßenkörper aufführt, auf eine Untergliederung des Straßenkörpers seiner Zweckbestimmung in Straßendamm, Geh-/Radwege aber verzichtet. Bei der Aufzählung dessen, was zu Bundesfernstraßen gehört, bedürfen unselbstständige Geh- und Radwege keiner besonderen Hervorhebung (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.4.1970, B 207.69).

Es handelt sich hier gerade nicht um einen selbstständigen Geh-/Radweg, weil der betreffende Weg nicht unabhängig von der dem Kraftverkehr dienenden Straße

verläuft, sondern unmittelbar straßenparallel geführt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.4.1970, B 207.69).

Sofern vereinzelt die Zugehörigkeit des Geh-/Radwegs deshalb in Zweifel gezogen wurde, weil die Beleuchtung des Geh-/Radwegs als kommunale Aufgabe ausgewiesen wurde und dem Vorhabenträger infolgedessen die Straßenbaulast für den Geh-/Radweg fehle, überzeugt dies nicht.

Die allgemeine Beleuchtungspflicht trifft keine Aussage über die Straßenbaulast i.S. des § 5 FStrG. Die Beleuchtung ist nicht Gegenstand der Straßenbaulast, vielmehr eine eigenständige Aufgabe öffentlicher Daseinsvorsorge (vgl. Heidorn in Kodal, Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl., Kap. 42, Rn. 94; BVerwG NVwZ 1990, 374).

Doch selbst wenn man dies anders sehen wollte, kommt es für die rechtliche Zuordnung als Bestandteil einer Bundesfernstraße i.S. des § 1 Abs. 4 FStrG nicht auf die Straßenbaulast an. Eine einheitliche Straßenanlage kann nämlich selbst dann vorliegen, wenn die Straßenbaulast für einzelne Straßenbestandteile nicht in einer Hand liegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.1.1970, IV C 131.68).

(3) Straßenbaulast

Straßenbaulast- und Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, hier vertreten durch das Staatliche Bauamt Rosenheim gem. § 5 Abs. 1 FStrG, Art. 62a Abs. 1 S. 2 lit. a) BayStrWG.

(4) Zweck des Planfeststellungsverfahrens

Zweck der Planfeststellung ist es, das Straßenbauvorhaben einer einheitlichen Regelung zuzuführen.

Dabei wird die Zulässigkeit des Vorhabens durch den Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgestellt, und zwar einschließlich aller vom Plan erfassten notwendigen Folgemaßnahmen und im Hinblick auf alle davon berührten öffentlichen Belange (vgl. Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 21. Aufl., § 75, Rn. 8; NZV 2002, 303).

Gemäß Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG entfaltet der Planfeststellungsbeschluss formelle Konzentrationswirkung. Im Planfeststellungsverfahren werden daher die Zuständigkeitsgrenzen zwischen der Straßenbau- und anderen Behörden überbrückt. Neben der Planfeststellung entfallen mithin alle nach anderen Vorschriften erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder

sonstige Hoheitsakte (BeckRS 2000, 22661, BVerwG 4 B 94.99). Ausgenommen hiervon sind lediglich wasserrechtliche Genehmigungen sowie straßenrechtliche Verfügungen. Gemäß §§ 19 Abs. 1, 3 WHG und 2 Abs. 6 S. 4 FStrG kann jedoch auch darüber im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden.

(5) Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern

Die Regierung von Oberbayern ist für das Planfeststellungsverfahren sachlich und örtlich nach Art. 39 Abs. 2 BayStrWG, Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG zuständig.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war nicht erforderlich. Wir verweisen hierzu auf die Vorprüfung, veröffentlicht im Oberbayerischen Amtsblatt Nr. 26/2021, Seite 255.

1.3 FFH-Verträglichkeitsprüfung

Einer umfassenden Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG bedurfte es nicht. Das nächstgelegene FFH Gebiet Nr. DE 8235-371.03 „Attenloher Filzen und Mariensteiner Moore“ ist 1,1 km entfernt. Schon deshalb ist das Vorhaben nicht geeignet, das FFH Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben ist dem Fachplanungsgesetz - dem FStrG - zu entnehmen. Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und dienen einem weiträumigen Verkehr. Nach § 3 Satz 1 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Bei der Planrechtfertigung

des Bauvorhabens muss allerdings nicht darauf abgestellt werden, dass das Bauvorhaben zum Erreichen der Ziele des Fachplanungsgesetzes unausweichlich ist. Es reicht vielmehr aus, dass das Bauvorhaben gemessen an den Zielen des § 3 Abs. 1 FStrG erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten ist (vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 30.06.2014 – 9 B 6.14; OVG Magdeburg, Urteil vom 22.02.2012 – 3 K 313/11; VGH München, Urteil vom 07.06.2016 – 8 A 14.4001; VG München, Urteil vom 01.02.2011 – M 2 K 10.1262).

Ziele der vorliegenden Planung sind:

- der Ausbau der Straße entsprechend dem Stand der Technik,
- die bauliche Umgestaltung des Knotenpunkts, insbesondere durch die Anlage einer Linksabbiegespur und Querungshilfe,
- die Trennung der Verkehrsarten durch die Anlage des Geh- und Radwegs

unter größtmöglicher Umwelt- und Flächenschonung zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Das Bauvorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr auf der B 472 sicher und reibungslos bewältigen zu können.

2.2.1 Aktuelle Verkehrsverhältnisse

Auf der fraglichen Strecke ist die Fahrbahn mit 6,00 m zu schmal, wohingegen vergleichbare Bundesfernstraßen durchschnittlich mindestens 7,50 bis 8,00 m breite Fahrbahnen haben. Für den Schwerlastverkehr besteht vermehrt Anlass, sicherheitsrelevante Ausweichmanöver bis hin auf den äußersten Fahrbahnrand durchzuführen. Die Strecke ist auf nahräumigen Verkehr ausgelegt, wohingegen die hohe Verkehrsstärke sich sowohl aus regionalem als auch überregionalem Verkehr zusammensetzt. Zugleich ist der Anteil an Schwerverkehr hoch. Erschwerend kommt hinzu, dass der Knotenpunkt jede Ordnung der Verkehrsströme vermissen lässt, weshalb sich hier regelmäßig Unfälle ereignen.

Der Straßenzustand bleibt hinter den Anforderungen aus § 4 S. 1 FStrG zurück.

Danach sind Bundesfernstraßen so auszubauen, dass sie allen Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung genügen (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.07.2019, 9 A 14/18). Die Richtlinien zur Anlage von Landstraßen 2012 (nachfolgend: RAL) konkretisieren die Anforderungen des § 4 S. 1 FStrG auf untergesetzlicher Ebene

und geben technische Standards vor (vgl. VGH München, Urteil vom 06.12.2022 8 A 20.40015).

Hinter diesen Anforderungen bleibt der Ausbauzustand zurück, sodass weder der gegenwärtige noch der künftige Verkehr die Straße sicher nutzen kann.

a) Querschnitt

Der Querschnitt ist unzureichend. Er ist zu schmal für die hohe Verkehrsbelastung.

Laut den RAL endet die Leistungsfähigkeit des Querschnitts mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 Metern und Banketten von 0,50 Metern bei einer maximalen Verkehrsbelastung von 3.000 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil von 150 Fz/24 h, vgl. Ziffer 4.3-4, Bild 8, RAL).

Bereits für das Jahr 2015 ergab die Zählstelle an der Miesbacher Straße (B 472, 8236 9217) eine deutlich höhere Durchschnittsbelastung: **8.105 Kfz/24 h** mit einem Schwerverkehrsanteil von **671 Fz/24 h**.

Künftig ist mit einer noch höheren Verkehrsbelastung zu rechnen. Dies geht aus der Verkehrsuntersuchung, Unterlage 21, i.V. mit der Darstellung in Unterlage 1, Ziffer 2.5.2 hervor.

Für das Prognosejahr 2030 ist eine durchschnittliche Verkehrsstärke von **10.530 Kfz/24 h** (Schwerverkehrsanteil von **840 Fz/24 h**) zu erwarten.

Für eine Überlastung der B 472 spricht auch die Unfallstatistik.

Der Bauabschnitt war mitunter von den Jahren 2000 bis 2002 als Unfallhäufungsstrecke gelistet (vgl. Unterlage 1, Ziffer 2.5.3). Das bedeutet, binnen drei Jahren ereigneten sich auf einer Länge von 1 km mindestens drei Unfälle mit schweren Personenschäden.

Seit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h konnten im gesamten Bauabschnitt die Unfallereignisse auf leichte Unfälle mit Sachschäden bzw. Unfälle mit leicht Verletzten reduziert werden. Die Gemeinde Waakirchen wies im Erörterungstermin gleichwohl darauf hin, dass trotz der Geschwindigkeitsbeschränkungen regelmäßig Beinahe-Unfälle zu beobachten seien.

b) Schwerverkehr

Für die Abwicklung von Schwerlastverkehr ist die Straße aufgrund der derzeit geringen Breite ungeeignet.

Aufgrund der schmalen Fahrbahn sind Begegnungsfälle von Schwerlastfahrzeugen nicht, jedenfalls nicht ohne verkehrsgefährdende Ausweichmanöver bzw. reduzierte Geschwindigkeit, möglich. Die Bankette sind so abgefahren, dass der Fahrbahnrand seitlich abfällt. Zuletzt führte das im Juli 2020 zu einem Unfall, bei dem ein Lkw in das angrenzende landwirtschaftliche Grundstück kippte.

c) Streckencharakteristik

Erschwerend kommt hinzu, dass die B 472 keine einheitliche Streckencharakteristik aufweist. Im Zuge der letzten Jahre wurde die B 472 im Raum von Bad Tölz bis Miesbach richtlinienkonform ausgebaut, sodass die außerörtlichen Streckenabschnitte, abgesehen vom gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt, bereits über eine Fahrbahnbreite von 7,50 m verfügen.

Auch der östlich der Glückaufstraße angrenzende Streckenabschnitt unterscheidet sich mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m merklich vom Bauabschnitt. Im Übrigen sind die Entwurfselemente im Höhenplan, insbesondere die Ausrundungshalbmesser, im Bauabschnitt unzureichend. Ohne Weiteres ist dies aber aufgrund der gestreckten Linienführung nicht erkennbar, weshalb häufig mit hohen Geschwindigkeiten in den Bauabschnitt eingefahren wird, für die die baulichen Voraussetzungen nicht gegeben sind.

d) Knotenpunkt: Glückaufstraße

Gefahrenträchtig ist außerdem der Knotenpunkt auf Höhe der Glückaufstraße.

Dort mündet nördlich u.a. auch der Wanderweg („Alpenregion Tegernsee Schliersee“) in die B 472 ein, der vorwiegend von Schulkindern und Freizeitsportlern, aber auch landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt wird. In der Glückaufstraße befinden sich die Grundschule, die gemeindliche Turnhalle, eine Wertstoff- und eine Sportanlage. Östlich der Glückaufstraße grenzt ein Geh- und Radweg an. Für Kinder aus Schaftlach und Piesenkam ist die Miesbacher Straße die Hauptverbindungsachse zu den Schul- und Sportanlagen. Entsprechend häufig kommt es zu Kreuzungsverkehr von Fußgängern und Radfahrern über die B472.

Entsprechende Beschilderungen weisen auf den Querungsverkehr hin („Radverkehr kreuzt“, „Gefahrenstelle“). Der Querungsverkehr ist allerdings bautechnisch nicht gesichert.

Im Knotenpunkt herrschen zu den Hauptverkehrszeiten, gerade wenn der Schulverkehr auf den allgemeinen Verkehr trifft, durch die vielen verschiedenen Verkehrsteilnehmer unübersichtliche Verhältnisse.

Die Glückaufstraße ist stumpf an die B 472 angeschlossen. Eine Linksabbiegespur oder Aufweitung gibt es für den in die Glückaufstraße von Osten einfahrenden Kraftverkehr nicht.

Neben der ohnehin stark geminderten Leistungsfähigkeit der Bundesstraße mit einer für den fließenden Verkehr nur nutzbaren Breite von 6,00 m gilt die in § 9 Abs. 3 StVO normierte Wartepflicht für die Linksabbieger. Überholvorgänge für dahinter befindliche Autos sind mit dem nötigen Sicherheitsabstand nicht möglich. Ein zügiger Verkehrsfluss ist im Knotenpunkt dann nicht mehr gewährleistet. Regelmäßig zu beobachten ist ausweislich der Erläuterungen des Staatlichen Bauamtes Rosenheim im Erörterungstermin gleichwohl, dass sich Autofahrer im Längsverkehr an den abbiegenden Fahrzeugen auf dem Fahrbahnrand, den stark ausgefahrenen Banketten und den anliegenden landwirtschaftlichen Grundstücken vorbeidrängen, um zügiger an den wartenden abbiegenden Fahrzeugen vorbeizukommen.

Infolgedessen sind Kraftfahrer darauf konzentriert, Zeitlücken für Abbiegevorgänge oder das Weiterfahren in Längsrichtung auszunützen, sodass dem Querungsverkehr teilweise nicht die nötige Beachtung geschenkt wird. Für Fußgänger und Radfahrer besteht daher die latente Gefahr, übersehen zu werden.

(1) Verkehrsqualität

a) Verkehrsbedeutung der Bundesfernstraßen

Die verkehrliche Begründung des Vorhabens liegt weiter darin, den Bauabschnitt in eine der Verkehrsbedeutung von Bundesfernstraßen entsprechenden Ausbauqualität zu versetzen.

Die Verkehrsbedeutung von Bundesfernstraßen besteht gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 FStrG darin, als Bestandteil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes einen weiträumigen Verkehr abzuwickeln. Bundesfernstraßen binden den Freistaat Bayern in das nationale und internationale Straßennetz ein, indem sie die Hauptlast des überregionalen Personen- und Güterverkehrs tragen. Der danach von

Bundesfernstraßen aufzunehmende Verkehr erstreckt sich teilweise über weite Distanzen. Deshalb müssen die Straßen so ausgebaut sein, dass sich der Verkehr zügig und bei gleichbleibender Qualität der Straßen in dem Verkehrsnetz fortbewegen kann (vgl. NordÖR 2023,8; NVwZ-RR 2000, 253; NordÖR 2011, 517).

Die B 472 ist Bestandteil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes, das über regionale Verbindungen hinausgeht.

Zwar wird die B 472 im Landkreis Miesbach stark vom lokalen Berufs-, Wirtschafts-, Freizeit-/Naherholungs- und Fremdenverkehr beansprucht, dennoch hat die Bundesstraße darüber hinaus auch als West-Ost-Achse eine bedeutende überregionale Verkehrsfunktion im Bayerischen Voralpenraum. Von der B 12 bei Marktoberdorf kommend, führt sie vom Ostallgäu über die Landkreise Weilheim-Schongau-Bad Tölz–Wolfratshausen-Miesbach zur Anschlussstelle Irschenberg der BAB A 8 München-Salzburg. Zudem stellt sie auch eine Verbindung zwischen der BAB A 8 und A 95 her.

b) Bautechnische Gestaltung der Bundesfernstraßen

Der derzeitige bautechnische Ausbauzustand weist im Planungsabschnitt nicht die Merkmale auf, die eine Bundesfernstraße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung aufweisen muss.

Die Straße verfügt über Entwurfsmerkmale nach der niedrigsten Entwurfsklasse 4 der RAL. Dies entspricht einer Strecke mit geringer Verkehrsrelevanz, durchschnittlichen Geschwindigkeiten von 70 km/h und ausschließlich nahräumigen Verkehrsbeziehungen.

Vergleichbare Bundesfernstraßen liegen im Allgemeinen je nach Verkehrsbedeutung jedoch in der Entwurfsklasse 2, zumindest aber in der Entwurfsklasse 3, und sind demnach mit Geschwindigkeiten bis 100 km/h befahrbar.

Die Einstufung in die Entwurfsklassen erfolgt nach der Verbindungsfunktion und Verkehrsbedeutung anhand der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen bzw. Städtebau für die Straßenbaubehörden der Länder verbindlich vorgegebenen bundeseinheitlichen Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).

Die B 472 liegt danach in der Verbindungsfunktionsstufe II, weil sie die beiden Mittelzentren, Bad Tölz und Miesbach, verbindet. Die Verbindungsfunktionsstufe II entspricht der Straßenkategorie LS II, demnach der Entwurfsklasse 2 nach den RAL.

Maßgebenden Einfluss auf die bautechnische Gestaltung nimmt daneben die Verkehrsbelastung.

Im bundesweiten Durchschnitt hatten Bundesstraßen im Jahr 2022 eine DTV von 9.816 Kfz/24 h. Demzufolge bewegen sich Strecken mit Fernstraßenrelevanz üblicherweise zwischen den Entwurfsklassen 2 und 3 und entsprechenden Mindestfahrbahnbreiten von 8,00 m zuzüglich 1,50 m breiten Banketten.

Mit einer nur 6,00 m breiten Fahrbahn bei einer DTV über 8.000 Kfz weicht der betreffende Streckenabschnitt deutlich nach unten ab und entspricht dadurch der Entwurfsklasse 4, die i.d.R. bei einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung DTV von unter 3.000 Kfz/24h bzw. 150 Schwerverkehrfahrzeuge/24h heranzuziehen ist.

2.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse

Durch die Verbreiterung der B 472 kann die Straße sicher genutzt und einheitlich an den angrenzenden Streckenabschnitt übergeben werden. Der Querschnitt wird so bemessen, dass Schwerlastverkehr im Begegnungsfall ungehindert fahren kann. Der Knotenpunkt wird durch die Abbiegespur entstört.

Für Fußgänger und Radfahrer erhöht sich die Attraktivität des Streckenabschnitts, weil verkehrssichere Bedingungen für sie geschaffen werden. Dadurch wird dem Trend zunehmender Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen entsprochen.

Positive Wirkungen zeigt auch der Einbau des lärmindernden Straßenbelags, wodurch die Geräuschentwicklungen auf der Fahrbahn gedämpft werden sowie die Erneuerung der Entwässerungsanlagen, die stoffliche Belastungen für das Grundwasser zurückhalten.

2.2.3 Einwendungen gegen den Ausbau

a) Höhere Geschwindigkeiten

Sofern einzelne Einwender vorbringen, infolge des Ausbaus sei die Straße mit höheren Geschwindigkeiten befahrbar, ist dies sachlich richtig. Zweifel daran, dass das Vorhaben aus Gründen des Allgemeinwohls gerechtfertigt ist, folgen daraus jedoch nicht.

Zum einen ist es vom Gesetzgeber nach § 3 Abs. 3 Nr. 2 lit. c) StVO gewollt, dass Straßen außerhalb geschlossener Ortslagen so beschaffen sind, dass sie für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5t mit bis zu 100 km/h befahrbar sind. Nach Durchführung des Vorhabens ist die Straße mit 100 km/h befahrbar, weil dann die Begründung für die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h entfällt.

Angesichts der defizitären Ausbauqualität verbunden mit der Verkehrsstärke, der Abweichung zum angrenzenden Streckenabschnitt und der unübersichtlichen Verhältnisse im Knotenpunkt musste sich die Straßenverkehrsbehörde hier zum Handeln gedrängt sehen. Nach der Beseitigung der Baumängel entfällt der Rechtfertigungsgrund für die Geschwindigkeitsbeschränkung (§ 45 Abs. 9 StVO).

b) Gefährliche Verkehrssituationen infolge höherer Geschwindigkeiten

Kommt es nach dem Ausbau infolge höherer Geschwindigkeiten zu gefährlichen Verkehrssituationen oder Unfällen, führt das nicht auf die Straßenplanung, sondern auf fehlerhafte Verhaltensweisen einzelner Verkehrsteilnehmer zurück.

Hier entspricht die Planung den Vorgaben der technischen Regelwerke i.S.d. § 4 S. 1 FStrG, sodass den Erfordernissen der Verkehrssicherheit in der Straßenplanung in vollem Umfang entsprochen wird.

Ein Mehr ist nicht zu fordern, weil der Gesetzgeber in den §§ 3 bis 5 FStrG umfassend und abschließend alle mit dem Bau und der Unterhaltung von Bundesstraßen zusammenhängenden Aufgaben geregelt hat. Dabei hat der Gesetzgeber inhaltliche Regelungen für die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung in § 4 S.1 FStrG getroffen (VGH München, Urteil vom 06.12.2022, 8 A 20.40015). Hier entspricht das Vorhaben diesen Anforderungen.

Es mag sein, dass der Verkehr auf dem betreffenden Streckenabschnitt insbesondere für Querungsverkehr mit hohen Risiken verbunden ist, allerdings muss vorliegend ein verkehrswidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmer hinzutreten, dass sich diese verwirklichen.

Die Querungshilfe ist deutlich abgesetzt und bündelt den Querungsverkehr räumlich auf eine Linie. Für Fahrzeugführer ist sie in beide Richtungen bei einer Haltesicht von mindestens 200 m so frühzeitig erkennbar, dass Autofahrer bei Ansichtigwerden von Personen, insbesondere Kindern, am Fahrbahnrand, die sich häufig nicht auf die

Fahrbahn konzentrieren oder Verkehrsgeschehen nicht umfassend überblicken, eine Angleichsbremmung durchführen und sich in weiterer Beobachtung der Situation für eine Vollbremsung bereithalten können. Ähnlich verhält es sich im Hinblick auf die Querungssituation im innerörtlichen Bereich von Waakirchen. Angesichts der offensichtlichen Ortsbebauung können sich Autofahrer auf der ganzen Strecke in ihrer Fahrweise auf die mit der Innerörtlichkeit verbundene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO) einstellen.

Hinzu tritt, dass die gefährliche Querungsstelle nicht etwa erst mit dem Vorhaben geschaffen wird, sondern es diese vielmehr auch vorher schon gab. Sie ist nicht das Ergebnis der Planung. Im Übrigen bedingt der Ausbau auch für den Querungsverkehr eine höhere Sicherheit. Der Querungsbereich wird durch die Herstellung eindeutiger Sichtverhältnisse im Hinblick auf die baulich erkennbare Linksabbiegespur verkehrssicherer (vgl. Ziffer 2, ERA, Ausgabe 2010). Die Linksabbiegespur ordnet die Verkehrsströme so, dass für Fußgänger/Radfahrer erkennbar wird, welche Autos ihnen auf Höhe der Querungshilfe begegnen können.

c) Beibehaltung des Ausbauszustands („Null-Variante“)

Die Forderung, den jetzigen Ausbauszustand in Verbindung mit der Geschwindigkeitsbeschränkung als sicherere Lösung beizubehalten, wird abgelehnt.

Die sog. „Null-Variante“ kann die Planungsziele nicht erreichen. Weder würde für Fußgänger/Radfahrer Übersichtlichkeit im Knotenpunkt geschaffen noch ein flüssiger Verkehr gefördert noch die Leistungsfähigkeit der hohen Verkehrsauslastung angepasst.

d) Geschwindigkeitsbeschränkungen

Es besteht entgegen der Ansicht einzelner Einwender kein Anlass, Geschwindigkeitsbeschränkungen zu treffen.

Grundsätzlich ist es zwar möglich, im Planfeststellungsbeschluss Geschwindigkeitsbeschränkungen zu treffen (vgl. NVwZ 2014, 730; ZUR 2014, 689). Aufgrund der formellen Konzentrationswirkung aus Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG werden insbesondere auch die Zuständigkeitsgrenzen zwischen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde überwunden (BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000, 4 B 94.99).

Vorliegend veranlasst die vorgelegte Planung des Vorhabenträgers allerdings nicht dazu, sicherheitsrechtliche Konflikte aus der baulichen Gestaltung durch

Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsbeschluss zu lösen. Es bleibt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde unbenommen, nach Maßgabe des Straßenverkehrsrechts Geschwindigkeitsbeschränkungen zu treffen, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu regulieren.

2.2.4 Fußgänger und Radfahrer

a) Verkehrssicherheit

Darüber hinaus soll mit dem Ausbau des hier in Rede stehenden Abschnitts, der zu schmal und nicht ausreichend ausgebaut ist, um den Nutzungsansprüchen von Fußgängern und Radfahrern ohne Sicherheitsdefizite gerecht zu werden, eine Fläche für die schwächeren Verkehrsteilnehmer geschaffen und so deren Sicherheit erhöht werden.

Die Begegnung von Pkw mit Radfahrern auf der B 472 ist derzeit nicht mit ausreichendem Sicherheitsabstand möglich, weil die Fahrbahn hierfür zu schmal ist (Empfehlungen für die Radverkehrsanlagen, ERA, Ziffer 9, Radverkehr an Landstraßen). Aufgrund ihrer hohen Sensibilität sind die ungeschützten Verkehrsteilnehmer auf die räumliche Trennung angewiesen. Dies gilt umso mehr, als der Streckenabschnitt wiederholt Auffälligkeiten in dem Unfallgeschehen zeigte (vgl. „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“).

Die wirksame Entflechtung der Verkehrsarten ist auch angesichts der hohen Verkehrsstärke, der hohen Geschwindigkeitsdifferenzen sowie des hohen Schwerverkehrsanteils notwendig. Mischverkehr ist aus Gründen der Verkehrssicherheit bei der prognostizierten Verkehrsstärke für das Prognosejahr 2030 mit über 10.000 Kfz/24 h nicht vertretbar (vgl. Ziffer 4.7 der RAL). Doch selbst bei einer geringeren Verkehrsstärke kann die Straße derzeit nicht verkehrssicher genutzt werden. Die RAL setzen für die verkehrssichere Abwicklung von Mischverkehr bei Verkehrsbelastungen unterhalb des Schwellenwerts eine in jeglicher Hinsicht aktuell technischen Regelwerken entsprechende Straßen voraus, woran es hier fehlt.

b) Lückenschlussfunktion

Daneben ist die Herstellung des Geh- und Radwegs sinnvoll, um das regionale Radverkehrsnetz zu ergänzen und zu erweitern. An den Bauabschnitt schließen in

nördlicher (Wanderweg), östlicher (Geh- und Radweg entlang der B 472) und westlicher (Gehweg in Waakirchen) Richtung Verkehrsanlagen für nicht motorisierten Verkehr an. Insoweit trägt der Geh- und Radweg zum Lückenschluss bei, weil dadurch die infrastrukturellen Bedingungen geschaffen werden, den Bauabschnitt mit nicht motorisierten Verkehrsarten zu nutzen und in das angrenzende Wegenetz zu gelangen.

c) Schulwegeverbindung

Gleichzeitig entsteht für Grundschulkindern aus Waakirchen eine sichere und direkte Schulwegeverbindung, ohne dass diese die Straße queren müssen.

Dies entspricht der Aufgabe aus § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG, Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, wozu auch Kinder gehören, mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, in der Straßenplanung besonders zu berücksichtigen. Die Anlage des Geh- und Radwegs eröffnet für die Schulkinder die Möglichkeit, den Schulweg selbst zu bewältigen und fördert die Entwicklung der Gesundheit, der Eigenständigkeit und die Teilnahmefähigkeit am öffentlichen Straßenverkehr.

Bekräftigt wird dies in den ERA, Ausgabe 2010, Ziffer 9.1.4, wonach die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage mit dem Auftreten besonders schutzwürdiger Verkehrsteilnehmer, z.B. Schüler, steigt. Kinder sind besonders schutzwürdig, weil sich bei ihnen erst allmählich die volle Konzentrationsfähigkeit entwickelt und sie naturgemäß auf das Radfahren konzentriert sind, um eigene Fahrfehler zu vermeiden. Deshalb sind Kinder im Begegnungsfall mit Autos schnell überfordert und auf eine räumliche Trennung angewiesen.

d) Klimaschutzaspekte, § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG

Darüber hinaus leistet der Geh- und Radweg einen unverzichtbaren Beitrag zur Umlagerung emissionsträchtiger Verkehrsarten auf umweltschonende Alternativen.

Gemäß § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG finden in der Straßenplanung auch Umweltschutzbelange, darunter das globale Klima, besondere Berücksichtigung.

Der sich allmählich einstellende Klimawandel fordert auf allen Verwaltungsebenen rasche Eindämmungsmaßnahmen, die zur Reduzierung anthropogener verursachter

THG-Emissionen i.S. des § 2 Nr.1 KSG beitragen können. Im Zentrum einer klimazugewandten Verkehrspolitik stehen dabei vor allem die volkswirtschaftlich bedeutendsten Wege, die Fernstraßen (vgl. Steiner: „Die Planung der Verkehrswende“ ZUR 2023, 221).

Dementsprechend muss bei Planungen die Frage in den Blick genommen werden, ob und inwieweit dies Einfluss auf die Abmilderung des globalen Klimawandels haben kann. Überall dort, wo die Möglichkeit besteht, einen faktisch unverzichtbaren Beitrag zu der verfassungsrechtlich durch Art. 20a GG und grundrechtliche Schutzpflichten gebotenen Begrenzung des Klimawandels zu leisten, sind die Grundlagen hierfür zu schaffen (vgl. Muffler: „Klimaschutz in der Abwägung von Verwaltungsentscheidungen“ KlimR 2023, 240).

Durch den Geh- und Radweg wird die Verkehrsachse der B 472 für umweltschonende Mobilitätsformen geöffnet. Die Erschließung der Verkehrsnetze mit Geh-/Radwegen ist umso bedeutsamer, als sich der allgemeine Trend dahin entwickelt, dass nicht mehr nur Privatpersonen Räder als alltagstaugliches Verkehrsmittel etablieren, sondern auch in der Mikrologistik von Lieferdiensten, Paketzustelldiensten oder Postdiensten immer häufiger Lastenräder eingeführt werden.

Dem steht auch nicht entgegen, dass Radfahren als alltagstaugliches Verkehrsmittel im ländlichen Raum längst nicht so etabliert ist wie in städtischen Ballungsräumen mit verhältnismäßig kürzeren Distanzen. Insoweit mögen lokale Klimaschutzmaßnahmen, etwa in Form des Radwegebaus, angesichts der weltweit emittierten Gesamtmengen an CO₂ verhältnismäßig unbedeutend erscheinen.

Begrenzt werden kann der Vorgang der Erderwärmung im Bereich des Straßenbaus jedoch nur durch den Verzicht auf die Verbrennung fossiler Energieträger durch die Ermöglichung umweltfreundlicher Verkehrsformen. Gerade weil der Klimawandel nur angehalten werden kann, wenn all die vielen, für sich genommen oft kleinen Mengen von CO₂-Emissionen lokal vermieden werden, kann einzelnen Klimaschutzmaßnahmen nicht entgegengehalten werden, sie würden sich nur geringfügig auswirken (vgl. „Das Gebot der Berücksichtigung des Klimaschutzes auf Vorhabenebene“ NVwZ 3/2023; BVerfG, Beschluss vom 23.03.2022, NVwZ 2022, 861).

2.3 Öffentliche Belange und Belange von allgemeiner Bedeutung

Das Vorhaben ist mit öffentlichen Belangen vereinbar.

2.3.1 Raumordnung und Landesplanung

Ziele der Raumordnung stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (Stand 2023) (vgl. §§ 1 Abs.1 S.1 der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern) enthält unter Nr. 4.1.1 die als „Ziel“ gekennzeichnete Aussage: „Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen“.

Wenn in diesem „Ziel“ eine nachhaltige Ergänzung festgelegt wird, kann dies nicht allein im Sinn einer ökologischen Nachhaltigkeit verstanden werden, sondern auch im Sinn einer Langfristigkeit in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes (VGH München, Urteil vom 25.10.2019, 8 A 16.40030).

Zur sicheren Bewältigung des Verkehrsaufkommens musste die bautechnische Gestaltung der Straße überplant werden. Dabei konnte weitgehend auf die bestehende Straße zurückgegriffen werden (vgl. LEP Ziffer 4.2.(G)). Darüber hinaus werden Nutzungsansprüche von Radfahrern und Fußgängern durch den Geh-/Radweg umgesetzt (vgl. LEP 4.1.1 (G)).

2.3.2 Planungsalternative

Die planfestgestellte Variante ist die vorzugswürdige Lösung i.S. des § 17 Abs. 1 S. 4 FStrG.

Zwischen verschiedenen Varianten ist gemäß § 17 Abs. 1 S. 4 FStrG diejenige zu wählen, die sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, Lösung darstellt (BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, 9 A 11.03).

Für die Straße kommt keine alternative Trassenführung in Betracht.

Für den Geh- und Radweg kommt eine nördliche Führung, für die Querungshilfe eine Unterführung alternativ in Betracht. Die planfestgestellte Lösung erweist sich jedoch als die eindeutig bessere Variante.

2.3.2.1 Straße

(1) Straßenführung

Gegenstand der Planung ist der Ausbau einer bestehenden Bundesstraße, sodass eine andere Trassenführung ausscheidet.

(2) Dimensionierung der Straße

Soweit die Einwender im Allgemeinen bemängeln, das Vorhaben beanspruche zu viel Fläche, kann dem durch eine weitere Flächenreduzierung nicht entsprochen werden.

Die Planung der baulichen Gestaltung erfolgte nicht überschießend, sondern nach Maßgabe der RAL.

Die Entwurfselemente der RAL sind so ausgelegt, dass sie sich flächenmäßig auf das notwendige Maß beschränken, das für die sichere verkehrliche Nutzung benötigt wird. Die technischen Maße, insbesondere die Querschnitte, wurden dabei unter besonderer Berücksichtigung des gestiegenen Stellenwerts des Umweltschutzes, namentlich dem Schutz vor Bodenübernutzung, der Aspekte der Wirtschaftlichkeit und der Auswertung gesammelter Erfahrungswerte über verkehrssichere Abläufe entwickelt (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, 9 A 35/10).

Nach den RAL ist für die B 472 die Entwurfsklasse 2 mit Regelfahrbahnbreiten von 8,50 m einschlägig.

Hier wurde für die Planung zur Flächenschonung und zur Vereinheitlichung der Streckencharakteristik die niedrigere Entwurfsklasse 3 mit einem reduzierten Regelquerschnitt 10,5 bei einer Fahrbahnbreite von 7,50 m gewählt.

Bei einer weiteren Herabsetzung würde die Straße sich dem jetzigen Zustand in der Entwurfsklasse 4 annähern, in dem die Straße erheblich überlastet ist, und der ihrer nach den RIN zgedachten Verkehrsfunktion nicht entspricht.

2.3.2.2 Geh- und Radweg

(1) Alternativen

In der weiteren Prüfung war zwischen einer nördlichen und südlichen (planfestgestellten) Rad-/Fußgängerverkehrsanlage zu entscheiden.

Bautechnisch sind beide Alternativen denkbar. Auch finanziell und raumstrukturell unterscheiden sich die Varianten nicht.

Ein Vorteil der südlichen Führung des Geh- und Radwegs zeigt sich darin, dass Schüler und Kinder aus dem Einzugsbereich von Waakirchen kommend ohne Querung der Bundesstraße und ein dadurch bedingtes höheres Unfallrisiko zur Glückaufstraße gelangen können. Dadurch wird der staatlichen Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG Rechnung getragen, die dem Staat aufgibt, Leben und Gesundheit bestmöglich zu schützen.

Weiter wiegt bei der nördlichen Variante die Wohnbebauung auf dem Grundstück, Flurnummer 11, Gemarkung Waakirchen, besonders schwer, weil die Wohnung den Mittelpunkt der privaten Existenz des Grundeigentümers bildet, die südlich betroffenen landwirtschaftlichen Flächen hingegen nur einen Anteil der wirtschaftlichen Bewirtschaftungsflächen ausmachen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 26.05.1993 – 1 BvR 208/93).

In der planfestgestellten Lösung werden von dem Grundstück, Flurnummer 450, Gemarkung Waakirchen (Gesamtgröße von 62.610 m²), 2.240 m² und von dem Grundstück, Flurnummer 465, Gemarkung Waakirchen (Gesamtgröße von 5.790 m²), 930 m² für die Radanlage beansprucht.

In diesem Umfang wird auf das verfassungsrechtlich geschützte Grundeigentum des Art. 14 Abs. 1 GG enteignend zugegriffen.

Das Eigentum ist im Gefüge des Grundgesetzes ein elementares Grundrecht, das zur eigenverantwortlichen Lebensgestaltung Privater in erster Linie den Bestand des Eigentums schützt, sodass jede Enteignung einen schweren Eingriff in das Recht aus Art. 14 Abs. 1 GG verursacht (vgl. Bundesverfassungsgericht, Urteil vom 17.12.2013, NVwZ 2013, 211; BVerfGE 31, 229; BVerfGE 50, 290).

Vorliegend wird auf ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Produktionsflächen zurückgegriffen. Die Eingriffe liegen dabei im Randbereich der Grundstücke. Es ist zuzugestehen, dass es nicht zu einer Zerschneidung von Flächen kommt, allerdings wiegt jeder Flächenentzug für den Einzelnen schwer. In besonderem Maße gilt dies angesichts der begrenzten Verfügbarkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen, die immer knapper werden.

Dem steht bei nördlicher Führung des Radweges eine ähnlich große Flächeninanspruchnahme auf den Grundstücken, Flurnummer 11 und 477, Gemarkung Waakirchen, gegenüber.

Zusätzliche Schwere erlangt der Zugriff auf die nördlich gelegenen Flächen aber dadurch, weil er nördlich nicht ausschließlich auf landwirtschaftliche Flächen, sondern auch auf Eigentum, das dauerhaftem Wohnen dient, mithin auf damit gewachsene prägende und soziale Beziehungen zu dem örtlichen Umfeld, trifft (vgl. BVerfG, Urteil vom 17.12.2013 – 1 BvR 3139/08, 1 BvR 3386/08).

Vor diesem Hintergrund müssen die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzflächen weichen. Es ist nicht erkennbar, dass es zu nennenswerten Einbußen in der Nutzbarkeit geschweige denn zur Aufgabe der Bewirtschaftung der Gesamtfläche kommt.

(2) Dimensionierung

Die technische Gestaltung und bauliche Ausführung des Geh- und Radweges erfolgt unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und dem Fahrkomfort.

Vorliegend wird der Geh- und Radweg mit einer Regelbreite von 2,50 m als einseitiger, gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr ausgeführt (vgl. „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“; ERA, Ausgabe 2010, Ziffer 2.2.1; RAL, Ziffer 4.2.4).

Eine schmalere Geh- und Radwegbreite scheidet hier aus, weil im Zweirichtungsverkehr ausreichend Platz für Fußgänger und Radfahrer bestehen muss, sodass sich beide Personengruppen ungehindert fortbewegen können. Bei zu schmalen Geh-/Radwegen stören sich Radfahrer und Fußgänger gegenseitig, insbesondere kann es dazu kommen, dass Radfahrer Fußgänger verunsichern oder auf die Randbereiche drängen, sodass sich diese auf Restflächen oder auf angrenzenden Grundstücken bewegen müssen.

Auch die Breite des Sicherheitstrennstreifen (2,00 m) zwischen befestigter Fahrbahn und Geh-/Radweg ist aus folgenden Gründen nicht zu beanstanden. Die Breite des Sicherheitstrennstreifens hängt insbesondere von der angrenzenden Verkehrsnutzung ab. Je höher diese und der Schwerlastverkehr ist, desto breiter muss der Abstand sein, um den Radfahrern und Fußgängern ein sicheres Gefühl zu vermitteln und diesen hinreichend Schutz vor Lärm, Abgasen und Spritzwasser zu gewähren. Vorliegend findet auf der Fahrbahn eine hohe Verkehrsnutzung, mitunter

durch breite Schwerlastfahrzeuge statt, sodass der Vorhabenträger den Trennstreifen mit 2,00 m ansetzen durfte. Dies gilt umso mehr, als für außerorts geführte Geh-/Radwege in dem Einführungsschreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 16.07.2020 zu den Grundsätzen zu Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes eine Regelbreite des Sicherheitstrennstreifens von 2,50 m empfohlen wurde und die ERA unter Ziffer 2.2.1 für außerörtlich an allen Straßenklassen geführte Geh-/Radwege eine Mindestbreite von 1,75 m als verkehrssicher würdigen. Unter Berücksichtigung des Gebots, mit Flächen schonend umzugehen, wich die Planung hier von der Regelbreite für Radwege an Bundesstraßen nach unten ab. Schmäler muss der Trennstreifen allerdings nicht gestaltet werden, weil es sich zum einen um eine Schulwegeverbindung von Kindern handelt, die ein gesteigertes Bedürfnis nach sicheren Verhältnissen haben, im Übrigen ausreichend Platz für Straßenausstattung bereitgehalten werden muss.

2.3.2.3 Querungsstelle

Für die bauliche Gestaltung der Querungsstelle wurde vergleichsweise auch eine Unterführung der B 472 östlich des Bahndammes untersucht

Die planfestgestellte Lösung führt den von Norden kommenden Fußgänger-/Radverkehr über einen Geh- und Radweg an die Bundesstraße heran und diesen im Schutz einer abgesetzten Querungsinsel in die Glückaufstraße hinüber.

Diese Variante stellt sich im Vergleich zu einer Unterführung als öffentliche wie auch private Belange schonender dar.

Im Allgemeinen sind höhenfreie Lösungen sicherer als höhengleiche Querungshilfen, weil der Querungsverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht in Kontakt kommt.

Wegen des deutlich höheren Flächenbedarfs, der höheren Kosten für die Errichtung einer Unterführung und der schwer realisierbaren sozialen Sicherheit im außerörtlichen Bereich kommen Unterführungen vor allem dort in Frage, wo sie durch topografische Gegebenheiten begünstigt werden und die plangleiche Querung von Verkehrswegen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar ist (vgl. Ziffer 5.3, ERA, Ausgabe 2012).

Dies ist hier nicht der Fall. Durch die Unterführung müssten zusätzlich private Grundstücke östlich des Bahndammes in nicht unerheblichem Umfang beansprucht

und zusätzliche Flächen der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen werden, ohne dass damit im konkreten Fall eindeutig verkehrssicherere Verhältnisse verbunden wären. Aufgrund der steilen Längsneigung, mit der die Unterführung geplant werden müsste, sind vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass viele Schulkinder die Straße queren, gefährliche Durchschuss- und Begegnungssituationen nicht unwahrscheinlich.

Gegen den höheren Flächenbedarf spricht auch der verallgemeinerungsfähige Grundsatz in § 1a BauGB, wonach mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden soll. Gemäß § 1 Abs. 5 S. 1 bis 3 BNatSchG ist die Anlage der Querungshilfe auf der bestehenden Verkehrsfläche als landschaftsgerechter zu bewerten als die Verwendung größerer, unberührter Flächen (vgl. LT-Drs. 18/5170).

Im Übrigen kann nicht von einer topografisch begünstigenden Situation die Rede sein. Südlich der B 472 liegt das Schul- und Sportgelände auf einer Anhöhe. Die Unterführung müsste eine Steigung von mehr als 13 % aufweisen, um den Höhenunterschied zu dem bestehenden Gebäudekomplex zu überwinden.

Steigungen sollen dem Grunde nach so flach wie möglich ausgebildet werden, dass sie ohne größere Anstrengungen bewältigt werden können, maximal aber 6 % betragen.

Steigungen von mehr als 6 % sollen, auch um den Belangen von mobilitätseingeschränkten Menschen Rechnung zu tragen, in der Regel nicht angewandt werden.

Mit mehr als 13 % ist die in einem durchschnittlich flüssigen Verkehrsfluss überwindbare Steigung bei Weitem überschritten. Dies wird dem Bedürfnis aus § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG, behinderte und andere Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen unter weitgehender Barrierefreiheit in den Straßenverkehr zu integrieren, nicht gerecht. In § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG hat der Gesetzgeber den Träger der Straßenbaulast in besonderer Weise dazu verpflichtet, im Straßenbau das Ziel zu verfolgen, Straßen für behinderte Menschen bzw. Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen möglichst ebenso problemlos nutzbar zu machen wie für nicht behinderte Menschen (vgl. VGH München, Urteil vom 09.07.2008, 8 A 07.40020). Die bevorzugte Lösung ist für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen weitgehend ebenso problemlos nutzbar wie für nicht behinderte Menschen. Unter vorgenannten Bedingungen könnten behinderte

Menschen die Unterführung hingegen gar nicht nutzen. Die Bewältigung der Steigung ist aber auch für Menschen ohne Mobilitätsbeeinträchtigungen mit erhöhten Anstrengungen verbunden, sodass davon ausgegangen werden muss, dass die Unterführung nur eingeschränkt wahrgenommen würde.

2.3.3 Ausbaustandard

2.3.3.1 Linienführung

Die B 472 verläuft vom östlichen Ortseingang Waakirchens Richtung Kreisverkehr am Knotenpunkt der B 472 mit der Kreisstraße MB 6. Die plangleiche Einmündung der Glückaufstraße wird in Lage und Höhe ohne Lichtsignalanlage übernommen.

Die Linienführung orientiert sich an der bestehenden Straßenführung. Die Achse muss richtlinienkonform zu dem östlich angrenzenden Abschnitt hin angepasst werden.

Im Übrigen kann aufgrund der Kleinräumigkeit der Baumaßnahme vereinzelt von Trassierungsparametern für Radien und Übergangsbögen aus den RAL für die Entwurfsklasse abgewichen werden.

Im Ortsbereich von Waakirchen beginnt die B 472 mit einer kurzen Gerade, die mittels Übergangsbogens am Ortsausgang in einen Radius 420m führt. Mit Übergangsbogen schließt ein Radius 3200 m an, der aufgrund der Größe als Gerade zu würdigen ist. Mit einem Übergangsbogen endet die Trassierung dann in dem bestehenden Radius 775 m. Die Länge des Kreisbogens $R=420$ m beträgt geringfügig mehr als 40 m und unterschreitet damit die Mindestlänge von 50 m, die die RAL vorsehen. Dies ist möglich, weil im Hinblick auf die Ortseinfahrt die Geschwindigkeit ohnehin angepasst sein wird.

Die Radiuslänge 3200 m, die mit einer Geraden vergleichbar ist, beträgt knapp 280 m und liegt somit gemäß den RAL im Anschluss an den Radius 420m im brauchbaren, im Anschluss an den Radius 775 m im guten Bereich.

Die Höhenlage der B 472 kann weitestgehend den Bestand der Straße übernehmen. Durch die Verlängerung der schwachen Längsneigung von 0,43 % wird eine Senke der Gradienten entfernt.

Die Unterschreitung der Kuppenausrundung im Bereich der Einmündung Glückaufstraße mit 2500 m statt der für eine Entwurfsklasse 3 vorgesehenen

Mindestausrundung von 5000 m wird als hinnehmbar erachtet, da die erforderliche Haltesichtweite auf der gesamten Strecke nach den RAL eingehalten werden kann.

2.3.3.2 Querschnitt, Fahrbahnbefestigung, Böschungen

(1) Querschnitt

Der Querschnitt wird dem angrenzenden Querschnitt angepasst mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 7,5 m ausgeführt. In Dammlagen werden Bankette mit 1,5 m ausgebildet, in Einschnittslagen mit 1,0 m und anschließender 2,0 m breiter Entwässerungsmulde. Der Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg erhält eine Breite von 2,0 m.

Fahrstreifen neben der Querungshilfe im Knotenpunkt sind mit einer Breite von mindestens 3,75 m vorgesehen. Die Querungsstelle selbst besteht aus einer 3,0 m breiten Aufstellfläche.

Details des Regelquerschnitts finden sich in Unterlage 14.

(2) Fahrbahn

Der Planung für die Fahrbahnbefestigung liegt gemäß RStO 12 eine Belastungsklasse 10 zugrunde. Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus liegt bei mindestens 0,7 m.

Für den lärmindernden Fahrbahnbelag ist der Einbau einer lärmindernden Straßendeckschicht vorgesehen, die mindestens dem Korrekturwert für Splittmastixasphalt SMA 8 nach ZTV Asphalt StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 gem. RLS-19 Tabelle 4a entspricht.

(3) Böschungen

Böschungen erhalten eine Neigung von mindestens 1 : 1,5. Bei Damm- oder Einschnittshöhen unter 2,0 m Höhe werden die Böschungen auf 3,0 m Breite ausgezogen und das bestehende Gelände angeglichen. Bei Damm- oder Einschnittshöhen, die größer als 2,0 m sind, wird die Böschung am Geländeschnitt mit einer Ausrundung von 1,0 m ausgeführt.

Bei Entwässerung der Fahrbahn der B 472 über die Dammschulter wird am Dammfuß eine Mulde von 1,0 m mit darunterliegender Kiesrigole angebracht, um das anstehende Gelände vor Vernässung zu schützen.

Einschnittsbereiche neben der Fahrbahn erhalten ein Bankett von 1,0 m Breite sowie eine 2,0 m breite Mulde zur Aufnahme von Oberflächenwasser. Einschnittslagen des Geh- und Radweges werden mit einem Bankett von 0,5 m und einer Mulde von 1,0 m versehen.

2.3.3.3 Knotenpunkt, Einmündungen

Im Zuge der baulichen Neugestaltung des Knotenpunkts auf Höhe der Glückaufstraße erhält dieser einen Linksabbiegestreifen mit geschlossener Einleitung und gegenüberliegender Sperrfläche ohne Lichtsignalanlage. Der Linksabbiegestreifen wird 3,25 m breit und verfügt über eine Verziehungsstrecke von 100 m, einer Aufstellstrecke von 20 m und einer Verzögerungsstrecke von 10 m.

Für den Knotenpunkt erfolgte eine Prüfung der Sichtweiten aus der Glückaufstraße gemäß RAST06. Die Haltesichtweite kann bei einer Schenkellänge von 110 m in der übergeordneten Miesbacher Straße und einem um 6m vom Fahrbahnrand wegen des querenden Geh- und Radweges zurückgesetzten Augpunkt eingehalten werden.

Die Querungsstelle (Bau-km 0+550) passt sich im Schatten der Linksabbiegespur gut in den Verkehrsraum und in die Streckencharakteristik ein. Die Haltesichtweiten auf die Querungsstelle sind beidseits eingehalten. Die Querungsstelle wird abgesetzt in der Sperrfläche gegenüber der Linksabbiegespur geführt. Sie wird mit einer Breite von 3,0 m und einer Länge von 4,0 m geplant. Dieselben Maße sind für die Aufstellflächen vor der Querungsstelle vorgesehen.

Für die Querungsstelle ist eine ortsfeste Beleuchtung vorgesehen.

Es ist vorgesehen, im Zuge der Bauausführung den Streckenabschnitt in Zusammenarbeit mit der Polizei und der unteren Verkehrsbehörde neu zu beurteilen. Die Kompetenz der Straßenverkehrsbehörde, auf Grundlage der StVO straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu erlassen, bleibt von dieser Entscheidung unberührt.

Der nördlich einmündende Feldweg (Wanderweg „Alpenregion“) schließt stumpf an die B 472 an.

Der Geh- und Radweg wird bevorrechtigt über die Glückaufstraße geführt. Weitere Anpassungen von Wegen und Zufahrten finden sich detailliert in Unterlage 11 und dem dazugehörigen Lageplan 5.

2.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes, der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar.

2.3.4.1 Technischer Immissionsschutz

2.3.4.1.1 Baubedingte Lärmeinwirkungen und Erschütterungen

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern, Technischer Umweltschutz, wies auf das Fehlen von Aussagen bzw. Untersuchungen zur Abschätzung baubedingter Lärm- und Erschütterungseinwirkungen hin.

Der Vorhabenträger war nicht verpflichtet, eine dokumentierte Abschätzung in Form von Immissionsprognosen über Lärm- und Erschütterungswirkungen vorzulegen.

Unzumutbare Belastungen, die besondere Schutzvorkehrungen nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG rechtfertigen, sind nicht absehbar. Die Überschreitung von Richtwerten der AVV Baulärm, §§ 3 Abs. 1, 66 Abs. 2 BImSchG ist nicht zu besorgen.

Die Bauarbeiten sind vom Umfang her überschaubar und erfolgen überwiegend außerhalb der geschlossenen Ortschaft. Dabei bringt der Vorhabenträger nur solche Geräte und Baumaschinen zum Einsatz, die den Anforderungen aus der 32. BImSchV entsprechen, und, soweit möglich, die am Markt verfügbaren emissionsärmsten Maschinen. Lärmintensive Bauverfahren und der Einsatz von Baumaschinen mit hohem Bodendruck sind angesichts des verhältnismäßig geringen Eingriffs nicht geplant. Der Vorhabenträger reduziert überdies emissionsträchtige Bauarbeiten auf das notwendige Minimum. Wendet er entgegen der Planung erschütterungsrelevante Bauverfahren an, werden dabei die einschlägigen Vorschriften beachtet.

2.3.4.1.2 Lichtimmissionen

Die Forderung des Sachgebiets 50, die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen zum Schutz der Nachbarschaft zu beachten, wurde beauftragt.

Grundsätzlich sprechen sich die LAI-Hinweise selbst keine Geltung für die Beleuchtung des Straßenraums, Beleuchtungsanlagen von Kraftfahrzeugen und

dem Verkehr zuzuordnende Signalleuchten zu, da diese Beleuchtungsformen nicht zu den Anlagen i.S.von § 3 Abs. 5 BImSchG gehören (vgl. VGH München, Beschluss vom 24.07.2019, 22 ZB 19.132).

Mögliche Abwehransprüche von Anliegern gegen Lichtimmissionen werden aus der analogen Anwendung der §§ 906,1004 BGB hergeleitet. Zwar fehlen bislang rechtsverbindliche Regelungen zur näheren Bestimmung der immissionsschutzrechtlichen Erheblichkeitsschwelle von Lichtimmissionen i.S.d. §§ 906,1004 BGB. Die Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes können aber von Art und Umfang der Lichtimmissionen von Straßen, die Straßenanlieger zu dulden haben, einen gewichtigen Anhalt bieten. Deshalb sind die LAI-Hinweise bei der Frage der (Un)Zumutbarkeit bzw. Erheblichkeit i.S. v. § 906 BGB von Lichtimmissionen als sachverständige Beurteilungshilfe heranzuziehen (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 27.2.2009 -7 B 1647/08; VGH Mannheim, Urteil vom 27.03.2012 – 3 S 2658/10; NordÖR 2018,410).

2.3.4.2 Verkehrslärmschutz

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben des Verkehrslärmschutzes.

Das Trennungsgebot nach § 50 S.1 BImSchG wird nicht verletzt.

Ansprüche auf Verkehrslärmschutz bestehen nicht. Die Grenzwerte für aktiven Lärmschutz nach §§ 41 Abs.1 BImSchG, 2 Abs.1 Nr.1, Abs.2, Abs.3 16.BImSchV werden nicht überschritten, sodass Ansprüche auf passiven Lärmschutz gemäß § 42 Abs. 1 BImSchG schon deshalb ausscheiden.

2.3.4.2.1 § 50 BImSchG - Trennungsgebot

§ 50 S.1 BImSchG steht im Regelungszusammenhang mit § 41 Abs. 1 BImSchG. Bereits aus dem Wortlaut dieser Vorschrift ergibt sich, dass Schutz gegen Verkehrslärm abgestuft möglichst durch Flächenzuordnung und erst danach durch Maßnahmen des aktiven und/oder passiven Lärmschutzes gewährt werden soll (vgl. Schink NVwZ 2003, 1041/1043; NuR 2001, 465/467).

Nach § 50 S.1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem

Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Danach sind die Trassen und Höhenlagen der Verkehrswege so zu planen, dass schädliche Umwelteinwirkungen in schutzbedürftigen Gebieten so weit wie möglich vermieden werden.

Gegenstand der Planung ist eine bestehende Bundesstraße, sodass eine andere Trassenführung ausscheidet. Die Höhenlage und Linienführung wird weitgehend durch die bestehende Straße vorgegeben. Auf weitere Teile der Maßnahme und die Beanspruchung von Flächen kann nicht verzichtet werden, weil dies zum einen keine räumliche Trennung i.S. des § 50 S. 1 BImSchG bewirkt, im Übrigen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Planungsziele führt.

2.3.4.2.2 Lärmschutzansprüche nach §§ 41 f BImSchG

Die Voraussetzungen für Lärmschutzansprüche nach § 41 Abs. 1 f BImSchG sind nicht erfüllt.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Grenzwerte für die Schädlichkeit, Berechnungsmethoden und wann eine Änderung wesentlich ist, sind in der auf § 43 Abs. 1 BImSchG beruhenden 16. BImSchV geregelt (, vgl. Bracher in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 101.EL, Vorbemerkung Rn. 7,8; BVerwG, Beschluss vom 25.01.2013 - 7 B 21.12).

Die Änderung der B 472 ist wesentlich gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 Nr. 2 Alt. 1 der 16. BImSchV. Die dadurch ausgelösten Verkehrsgläusche sind aber nicht schädlich, § 41 Abs. 1 BImSchG i.V. mit § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV.

(1) Anwendungsbereich

Die Änderung einer Straße ist wesentlich gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i.V. mit 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, wenn

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

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen baulichen Eingriff erhöht wird.

Die Änderung der Straße ist vorliegend ausschließlich nach § 1 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 Alt. 1 der 16. BImSchV wesentlich.

§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr.1 der 16. BImSchV ist nicht einschlägig, weil die Straße um keinen Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert wird.

§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 Alt. 2 der 16. BImSchV ist nicht einschlägig, weil das Planungsgebiet nicht so vorbelastet ist, dass jede weitere Geräuschzunahme den Lärmpegel auf 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) erhöht. § 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV ist nicht einschlägig, weil das Vorhabengebiet im Bestand nicht Lärmpegel von mindestens 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) aufweist.

Für die Beurteilung der Straßengeräusche wurden Beurteilungspegel aufgrund der zu erwartenden verkehrlichen Durchschnittsbelastung gemäß § 3 S.1, Abschnitt 3 der 16. BImSchV i.V. mit den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019- RLS-19 (VkBf. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S.698,) berechnet (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.08.2023 - 7 A 1.22; BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 - 3 A 1.16; BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 A 10/95).

Die danach erstellte Lärmprognose erfolgte aufgrund der Annahme, dass im Prognosejahr 2030 der DTV Wert 10.530 Kfz/24h beträgt. Berücksichtigt wurde zudem der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem dem Splittmastixasphalt SMA 8 nach ZTV Asphalt StB 07/13 (Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3) i.S. des § 3a der 16. BImSchV.

Im Ergebnis führte die auf diesen Daten basierende Prognose an nur zwei Immissionspunkten (Immissionsorte 4 und 5) zu einer Erhöhung von 3 dB(A), somit zur Überschreitung der Relevanzschwelle nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV.

Für die übrigen Immissionsorte ergab die Lärmprognose keine wesentlichen Geräuschzunahmen i. S. d. 16. BImSchV.

(2) Immissionsgrenzwerte aus § 2 der 16. BImSchV

Die Geräuschzunahme an den Immissionsorten 4 und 5 ist jedoch nicht schädlich, da es zu keinen Grenzwertüberschreitungen nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV kommt.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche bei der wesentlichen Änderung muss sichergestellt werden, dass die Beurteilungspegel den in § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV benannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten.

Die Immissionsorte bilden die Schul- und Sportanlagen im Außenbereich ab. Gemäß § 2 Abs. 2 sind die baulichen Anlagen im Außenbereich entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV anhand der Immissionsgrenzwerte für Schulen zu beurteilen, weil die Schulnutzung die verhältnismäßig störepfindlichere Anlage ist.

Die Schul- und Sportanlagen werden nur tagsüber genutzt. Nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV kommt es deshalb ausschließlich auf den Immissionsgrenzwert, den § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV mit 57 dB(A) für den Tag bestimmt, an. Dieser wird mit den hier berechneten 55 bzw. 56 dB(A) nicht erreicht.

(3) Weiterer Lärmschutz

Die Gemeinde Waakirchen regte den Einbau lärmindernden Fahrbahnbelags auch in der Ortsdurchfahrt von Waakirchen über den planfestgestellten Bereich hinaus an.

Der Vorhabenträger ist hierzu nicht verpflichtet. Die Einbeziehung unverändert gebliebener Straßen widerspräche dem Wortlaut und Zweck der hier maßgeblichen Vorschrift in § 41 Abs. 1 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 5.04; BVerwG, Urteil vom 19.03.2014 - 7 A 24.12).

Aus dem Wortlaut des § 41 Abs.1 BImSchG ergibt sich, dass dem Grundsatz nach Lärmsanierung außerhalb des planfestgestellten Gebiets nicht bezweckt ist (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 21.06.2000 - 7 K 3716/98).

Denn danach heißt es, dass „bei dem Bau“ oder „der wesentlichen Änderung von Straßen“ keine schädlichen Umwelteinwirkungen „durch diese“ hervorgerufen werden sollen, sodass die Zurechnung der Lärmverantwortlichkeiten auf den

planfestgestellten Bereich beschränkt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005 - 9 A 28.04).

2.3.4.3 Schadstoffbelastung

Die Unterlage 17.2 enthält eine Luftschadstoffuntersuchung im Hinblick auf Stickstoffdioxid und Feinstaub. Sie wurde nach Maßgabe der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RuLS, Ausgabe 2012, Fassung 2020) erstellt.

Diesbezüglich waren keine Schutzvorkehrungen i.S. des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG veranlasst.

Die lufthygienische Zusatzbelastung durch das Vorhaben ist sehr gering; dominierend ist die Vorbelastung des Planungsgebiets. Für sich genommen führt das Vorhaben jedenfalls nicht zur Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV, sodass nach dem System der Luftreinhalteplanung i.S. des § 47 BImSchG die lufthygienischen Grenzwerte immissionsquellenunabhängig und nicht durch Schutzvorkehrungen gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG einzuhalten sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2004 - 4 CN 11/03; OVG Magdeburg, Urteil vom 10.10.2013 - 2 K 99/12).

2.3.4.4 Bodenschutz

Die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung nach §§ 7 S. 1, 2 Abs. 3 BBodSchG besteht nicht. Die Überschreitung von in der Bundesbodenschutzverordnung (vgl. § 8 Abs. 2 BBodSchG) festgelegten Vorsorgewerte ist nicht zu erwarten. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn diese Prognose ist unter Heranziehung von Untersuchungsergebnissen bei deutlich stärker belasteten Straßen zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in allgemeinen Untersuchungen festgestellten Werten an deutlich stärker belasteten Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei der Verkehrsbelastung von 10.530 Kfz/24 h eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Landschaftsschutzgebiet

Die betreffende Straße liegt im Landschaftsschutzgebiet „Egartenlandschaft um Miesbach“.

Das Landschaftsschutzgebiet ist ein gemäß §§ 22 Abs. 1, 3, 26 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. Art. 12 Abs. 1 BayNatSchG einstweilen unter Natur- und Landschaftsschutz gestelltes Gebiet, das die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege des § 1 Abs. 1 BNatSchG gebietspezifisch konkretisiert.

Dabei zeichnet sich der Gebietscharakter nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung durch eine vielfältig ausgeprägte Naturausstattung aus, die zahlreiche für die Biodiversität i.S. d. §§ 1 Abs. 1 Nr. 1, 2, 26 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bedeutende Biotope und Landschaftselemente beinhaltet. Weiter wird das Gebiet als für das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion bedeutsam erklärt, §§ 1 Abs. 1 Nr. 3, 26 Abs. 1 Nr. 2, 3 BNatSchG, vgl. § 1 Abs. 1 der Verordnung.

In dem Landschaftsschutzgebiet sind gem. § 26 Abs. 2 BNatSchG nach Maßgabe der näheren Bestimmung in der Verordnung diejenigen Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern und dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, § 26 Abs. 2 BNatSchG i.V. mit § 4 Abs. 1 der Verordnung.

(1) Verbotstatbestände des § 4 der Verordnung

Aufgrund der Vermutungswirkung in § 5 Abs. 1 S. 1, S. 2 Nr. 2 der Verordnung ist davon auszugehen, dass das Vorhaben Wirkungen i.S. des § 4 Abs. 1 der Verordnung hervorruft, die dem Schutzzweck der Verordnung zuwiderlaufen oder den Charakter des Gebiets verändern.

(2) Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG

Allerdings konnte der Vorhabenträger gemäß §§ 67 Abs. 1 BNatSchG, 7 Abs. 1 der Verordnung i.V. mit Art. 56 S. 3 BayNatSchG im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Miesbach) von den Verbotstatbeständen des § 4 Abs. 1 der Verordnung befreit werden, vgl. § 7 Abs. 2 der Verordnung.

Nach § 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG kann eine Befreiung erteilt werden, wenn dies aus Gründen überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Die verkehrliche Begründung des Vorhabens liegt im öffentlichen Interesse und geht den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege hier vor. Es steht zwar außer Zweifel, dass Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen der Abwägung i.S. des §§ 17 Abs. 1 S. 4 FStrG i.V. mit 2 Abs. 3, 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eine erhebliche Rolle spielen (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997 – 4 C 10.96; Bt-Drs. 16/12274, S. 51). Dies gilt umso mehr, als das Vorhaben in einem Gebiet liegt, in dem ein besonderer Schutz der Natur und Landschaft erforderlich ist, § 26 Abs. 1 BNatSchG.

Allerdings erfahren die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege aus nachstehenden Gründen eine Relativierung.

Wegen der großräumigen Perspektive, die das Gesetz in § 26 BNatSchG einnimmt, handelt es sich bei Landschaftsschutzgebieten regelmäßig – so auch hier - um großflächige Gebiete, in denen sich auch Flächen befinden, die keine oder nur einzelne Kriterien für die Schutzgebietsausweisung erfüllen und nur eingeschränkt zu den Schutzgebietszielen beitragen können (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.11.2018 – 4 CN 12/17, NVwZ 2019, 1047).

Die betroffene Eingriffsfläche weist nicht die für die Schutzgebietsausweisung typischen Landschaftselemente auf und trägt deshalb nur eingeschränkt zu den Schutzgebietszielen bei.

Gemäß § 3 Abs. 1 der Verordnung zeichnet sich das Landschaftsschutzgebiet im Voralpenraum durch eine vielfältig ausgeprägte Naturlandschaft aus, die zahlreiche für den Biotop- und Artenschutz sowie das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion bedeutsame Biotope und Landschaftselemente beinhaltet.

Daran fehlt es hier. Die einzig bedeutsamen Habitatstrukturen finden sich in den Gehölzbeständen entlang des Bahndammes sowie nördlich des Sportplatzes. Diese werden aber unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen aufrechterhalten.

Gesetzlich geschützte Biotope, Gewässer oder wertvolle Flächen finden sich im Umgriff des Baufeldes ansonsten nicht. Hinzu tritt, dass es im Bauabschnitt keine Erholungseinrichtungen gibt, vielmehr die Naherholungsfunktion durch die Anlage des Geh- und Radwegs verbessert wird.

Zudem handelt es sich um eine gewöhnliche Außenbereichsfläche ohne besonderen landschaftlichen Reiz. Durch die Bestandsstraße ist das Gebiet so vorbelastet, dass gerade nicht davon gesprochen werden kann, dass die Baumaßnahmen in eine in

ihrer ursprünglichen Form noch vorhandenen Umgebung platziert würden. Durch die Vorbelastungen hat die Landschaft vorliegend schon ihre natürliche Eigenart zu erheblichen Teilen verloren.

Durch die Überbauung und Versiegelung kommt es zwar zur Inanspruchnahme neuer Flächen, dies ist aber deshalb hinnehmbar, weil sich der Gebietscharakter des Landschaftsschutzgebiets nicht verändert und Schutzziele nicht unterlaufen werden (vgl. § 4 Abs. 1 der Verordnung).

Das Schutzgebiet erstreckt sich auf eine Gesamtfläche von insgesamt ca. 12.590 ha, wohingegen die betroffene Eingriffsfläche auf 2,09 ha verhältnismäßig klein ist. Die mit der Straßenverbreiterung verloren gehenden Flächen werden im räumlich funktionalen Zusammenhang wiederhergestellt. Auf der Flurgrundstücknummer 559 der Gemarkung Warngau erfolgt ein umfassender Ausgleich. Die Gemeinde Warngau ist Teil des Landschaftsschutzgebiets, § 2 Abs. 1 der Verordnung, sodass die betroffene Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts innerhalb des Landschaftsschutzgebiets nicht verlorenght.

2.3.5.2 Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile, Art. 16 BayNatSchG

Im Zuge des Vorhabens werden Gehölzbestände auf einer Gesamtfläche von rund 35 m² beseitigt.

Vorliegend kann der Vorhabenträger die Gehölzbestände beseitigen, ohne gegen Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BayNatSchG zu verstoßen, weil dies zur Gewährleistung der öffentlichen Verkehrssicherheit (vgl. Ziffer 2.2, Planrechtfertigung,) erforderlich ist. Die Beseitigung der Gehölzbestände findet in den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen 3.1 G, 3.4 G/V und 4 A ausreichend Berücksichtigung (vgl. Art. 16 Abs. 2 BayNatSchG, § 17 Abs. 8 S. 1 Alt. 2 BNatSchG).

2.3.5.3 Allgemeiner Artenschutz, § 39 BNatSchG

Neben dem besonderen Artenschutz i.S. des § 44 BNatSchG sind Belange des allgemeinen Artenschutzes i.S.d § 39 BNatSchG betroffen, weil es durch die Überbauung, Versiegelung und bauzeitliche Flächeninanspruchnahme zur Beeinträchtigung von Arten und Lebensräumen kommt, die nicht europarechtlich geschützt (vgl. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG) und daher den europarechtlich

geschützten Arten nicht gleichgestellt sind (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 13 und Nr. 14 BNatSchG).

Die insoweit hervorgerufenen Beeinträchtigungen sind jedoch für § 39 Abs. 1 BNatSchG nicht von tatbestandlicher Relevanz, weil durch die sachliche Planrechtfertigung ein vernünftiger Grund i.S. des § 39 Abs. 1 BNatSchG gegeben ist (vgl. Gellermann in Landmann/Rohmer, 102. EL, § 39 Rn. 4 f).

Entsprechendes gilt für die durch § 39 Abs. 5 S. 1 BNatSchG geregelten Verbote zum Schutz bestimmter Strukturen, die von Tierarten im vorgenannten Sinne als Lebensstätten genutzt werden und deren Erhaltung dem Anliegen des Artenschutzes entspricht, weil das Vorhaben als Eingriff i.S. d. §§ 17 Abs. 1 i.V. mit 15 BNatSchG zugelassen wird (§ 39 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG).

2.3.5.4 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs.1, 5 BNatSchG sind nicht erfüllt.

2.3.5.4.1 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme und Bewertung sowohl der im Bereich des Vorhabens vorhandenen Arten, die in den Anwendungsbereich der Verbotstatbestände fallen, als auch ihrer Lebensräume erfolgte nach Maßgabe der Arbeitshilfe des Landesamts für Umwelt (LfU, Stand 2018), „Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung“, Unterlage 19.1.4.

Das naturschutzrechtlich definierte Artenspektrum des § 7 Abs. 2 Nrn. 13 und 14 BNatSchG konnte durch eine allgemeine Datenrecherche deutlich reduziert und über eine vorhabenspezifische Abschichtung auf Arten beschränkt werden, für die die Verwirklichung der Verbotstatbestände nicht vorab mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden konnte.

Prüfungsrelevant waren im Ergebnis nur mehrere Fledermaus- (Rauhaut-, Zwergfledermausarten sowie eine unbestimmte Art der Gattung Mausohren) und Vogelarten (Amsel, Kleiber, Buchfink, Hausrotschwanz, Kohlmeise, Zilpzalp, Rohrkehlchen). Die verschiedenen Gattungen wurden aufgrund derselben Wirkungsempfindlichkeit und Habitatpotenziale zusammengefasst.

2.3.5.4.2 Verbotstatbestände Fledermäuse

(1) Tötungsverbot

Die planfestgestellte Maßnahme verstößt in Bezug auf die Fledermäuse nicht gegen das Tötungsverbot aus § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, weil es im Fall der Realisierung des Vorhabens nicht zu einem signifikant erhöhten Verletzungs- und Tötungsrisiko i.S. des § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG von Fledermäusen kommt.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, zu denen die hier betroffenen Fledermausarten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 lit.b) aa) BNatSchG i.V. mit Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG gehören, nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Infolge des Vorhabens erhöht sich für (bedingt) strukturgebunden fliegende Fledermäuse das Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko.

Die Fledermäuse nutzen die Gehölzstrukturen entlang des ehemaligen Bahndamms sowie nördlich des Sportplatzes als Leitstruktur. Dabei nehmen insbesondere zwei straßennahe Großbäume eine sog. Hop-Over-Funktion ein, weil sie das Flugniveau der Fledermäuse über dem Verkehrsraum halten.

Infolge der Verbreiterung der Straße und der Beseitigung dieser Bäume wird der Abstand zwischen der Leitstruktur so vergrößert, dass die Fledermäuse möglicherweise in den Verkehrsraum absinken und tödlich mit Autos kollidieren.

Weitere Tötungsrisiken entstehen durch die Baufeldräumung, weil Gehölze beseitigt werden, die als Fledermausquartiere dienen können. Eine weitere Gefahrenquelle birgt die Beleuchtung der Querungsstelle, wenn diese nicht mit LED-Lampen versehen und nicht in einer Höhe von 5 - 6m angebracht ist, weil dann im Verkehrsraum eine künstliche Nahrungsquelle geschaffen wird.

Unter Berücksichtigung des planfestgestellten Schutzkonzepts wird das Tötungsrisiko vorliegend aber nicht in signifikanter Weise erhöht und damit nicht vom Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfasst, vgl. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14.07).

Maßgebend hierfür sind die Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V, 3. 4 G/V sowie die Auflagen unter A.3.4.1, 3.4.7, 3.4.8, 3.4.9 und 3.4.10, die insoweit den gesetzlichen

Vorgaben des § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG entsprechen, als sie das Tötungsrisiko unter Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen auf ein unvermeidbares Maß zurückdrängen und eine gesteigerte Gefährdungssituation für Fledermäuse ausschließen.

Die Beleuchtung des Querungsbereichs wird fledermausgerecht ausgestaltet (vgl. A.3.4.9 dieses Beschlusses).

Die beiden Bäume, die die Hop-Over-Funktion einnehmen, werden nach Maßgabe der Auflage unter A.3.4.8 dieses Beschlusses und der Maßnahme 3.4 G/V an Ort und Stelle nachgepflanzt. Dabei geschieht dies noch vor Beginn der Hauptaktivitätsphase der Fledermäuse Anfang Mai, jedenfalls aber werden bis zur Nachpflanzung alternative Maßnahmen ergriffen, die das Flugniveau der Fledermäuse auf Baumkronenniveau halten. Der Schutz dahinter liegenden Gehölzbestände, die Bestandteil der Leitstruktur sind, wird durch eine räumliche Abgrenzung des Baufeldes bewirkt (vgl. Maßnahme 2.1 V).

Das Tötungsrisiko kann auch für die Baufeldräumung durch Maßnahme 1.1 V und die Auflage unter A.3.4.1 dieses Beschlusses auf ein unvermeidbares Niveau zurückgedrängt werden. Danach werden alle Gehölzbestände mit Höhlen oder Spalten, die sich als Fledermausquartier eignen, außerhalb des Zeitraums vom 01.09. bis 31.10. erst nach einer vorherigen Begutachtung der Bäume in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde beseitigt. Werden dabei besetzte Quartiere entdeckt, kann darauf reagiert werden, beispielsweise durch das Abwarten des Ausflugs oder eine Vergrämung der Tiere.

(2) Störungsverbot

Das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist vorliegend nicht erfüllt, weil es nicht zu erheblichen Störungswirkungen kommt.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten, zu denen sämtliche hier betroffene Fledermausarten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 lit. b) BNatSchG gehören, u.a. während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Störungswirkungen können durch optische Irritationen, Geräusche und Bewegungen während der Bauphase auftreten. Störungsempfindlich reagieren Fledermäuse

allerdings nur auf nächtliche Bauaktivitäten, die vorliegend aber nicht geplant und unter A.3.4.7 dieses Beschlusses ausgeschlossen sind. Gegenüber tags erfolgenden Bauaktivitäten weisen die Fledermäuse eine hohe Störtoleranz auf, sodass es zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen kommt.

(3) Schädigungsverbot

Schädigungen von Lebensstätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sind nicht zu erwarten.

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.

Gehölzbestände, die nicht beseitigt werden und Quartierpotential haben, werden durch die räumliche Abgrenzung des Baufeldes geschützt (vgl. Maßnahme 2.1 V).

Die Beseitigung der übrigen Gehölzbestände erfolgt bis zum 31.10., wobei jedenfalls bis Mitte Oktober der Bezug von Winterquartieren noch nicht erwartbar ist. Rodungen außerhalb dieses Zeitraums werden nur vorgenommen, wenn eine Begutachtung ergeben hat, dass keine Lebensstätten beschädigt bzw. zerstört werden.

2.3.5.4.3 Verbotstatbestände Vogelarten

Bei den potentiell betroffenen Vogelarten handelt es sich um weit verbreitete „Allerweltsvogelarten“ (vgl. Arbeitshilfe „Spezielle artenschutzrechtliche Arbeitshilfe“, LfU).

In den Gehölzbeständen auf Höhe der Glückaufstraße, treten diese entweder als Freibrüter, die in jeder Brutsaison ihr Nest neu bauen, oder als Höhlen- bzw. Halbhöhlenbrüter auf. Die Vögel nutzen den betreffenden Bereich als Brutrevier, sodass sich die Nutzungszeiten auf die Brut- und Aufzuchtphasen beschränken. Außerhalb dieser Zeiten halten sich die Vögel dort nicht auf.

Im Hinblick auf das Ziel, wildlebende Vogelarten zu erhalten, vgl. Art. 1 RL 2009/147/EG, dessen Umsetzung die Verbotstatbestände aus § 44 Abs. 1 i.V. m. Abs. 5 BNatSchG zu dienen bestimmt sind, sind keine Verschlechterungen des Erhaltungszustands i.S. d. § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG i.V. mit Anhang I der Richtlinie 2009/147/EG, lokaler und somit auch nicht der nationalen bzw. biogeografischen

Populationen zu befürchten. Selbst dann, wenn eine größere Anzahl an Individuen oder Brutpaaren betroffen ist, wird durch Maßnahme 1.1 V eine Verschlechterung des Erhaltungszustands verhindert.

Eine Beschädigung bzw. Zerstörung der Nester als Lebensstätten i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist dadurch ausgeschlossen, dass die Beseitigung der Gehölzbestände außerhalb der Zeiten, in dem die Lebensstätten bewohnt werden, erfolgt (vgl. Maßnahme 1.1 V).

Zudem ändert sich an der ökologischen Gesamteignung des betreffenden Vorhabenbereichs als Brutrevier nichts, weil die Vögel als nicht standorttreue Tiere nicht auf bestimmte Nester angewiesen sind und ausreichend Gehölze bestehen bleiben, auf die die Vögel in folgenden Brutsaisons ausweichen können (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG).

Störungen während der Aufzucht- und Brutzeit sind während der Bauphase durch visuelle und erschütternde Reize denkbar, wirken sich aber deshalb nicht erheblich i.S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aus, weil die Vögel eine hohe Störtoleranz haben und durch nur vorübergehende Einwirkungen keine Verschlechterung des Erhaltungszustands bewirkt wird.

Zusätzliche Störungen infolge des Betriebs der Straße treten in einem zu vernachlässigendem Umfang auf, weil aufgrund der starken Vorbelastung keine neuen Störwirkungen auftreten. Jedenfalls besitzen die Vögel die Fähigkeit, sich an die verkehrsbedingten Störungen zu gewöhnen, sodass der Erhaltungszustand auch insoweit gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht verschlechtert wird.

2.3.5.5 Naturschutzrechtliche Folgenbewältigung

Das Vorhaben stellt einen Eingriff i.S. des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil es infolgedessen zu Veränderungen der Gestalt von Grundflächen, mithin zu Änderungen des äußeren Erscheinungsbildes der Erdoberfläche kommt.

Unter Berücksichtigung des vorgelegten landschaftspflegerischen Begleitplans greift die Verpflichtung zur Vollkompensation i.S.d. § 13 S. 2 BNatSchG vorliegend allerdings nur für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und die Verkleinerung von Lebensräumen für Tier- und Pflanzenarten durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme während der Bauphase sowie die dauerhafte Versiegelung und Überbauung. Im Übrigen konnten die Beeinträchtigungen von

Natur und Landschaft durch die Vermeidungsmaßnahmen (1 V, 2 V, 3.4 G/V) soweit zurückgedrängt werden, dass diese nicht als erheblich und damit nicht als kompensationspflichtig i.S.d. §§ 13 S. 2, 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG zu würdigen sind.

(1) Landschaftsbild

In Bezug auf das Landschaftsbild kommt es im Zuge der Baufeldräumung zur Beseitigung von zwei straßennahen Großbäumen sowie anderer Gehölzstrukturen auf einer Gesamtfläche von rund 35 m², der Entnahme von mäßig artenreichen Säumen im Bereich des nördlich verlaufenden Bahndammes und durch die Versiegelung bzw. Überbauung zur Beanspruchung straßenbegleitender Grünflächen und landwirtschaftlich genutzter Flächen, wodurch das Landschaftsbild beeinträchtigt wird.

Es kann dahingestellt bleiben, ob sich die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes angesichts der Vorbelastung des Planungsgebiets als erheblich i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG darstellt, weil jedenfalls durch die Maßnahmen unter Ziffer 3 G (Unterlage 9.3) ein hinreichender Ausgleich gem. § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG stattfindet.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes gem. § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG, wenn und sobald das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Die Maßnahme 3.3 G legt die Wiederherstellung von mäßig artenreichen Säumen trocken-warmer Standorte im Bereich des ehemaligen Bahndamms in nördlicher Anbindung zur Glückaufstraße, die Maßnahme 3.4 G/V die Wiederherstellung der beiden Großbäume an Ort und Stelle fest.

Im Übrigen werden die Entwässerungsmulden und Straßenbegleit- und Nebenflächen über den gesamten Streckenverlauf mit artenreichen Wiesenmischungen begrünt.

Durch die Verwendung gebietseigenen Saatguts wird die Straße auch nach dem Eingriff in die Landschaft, so wie sie vorgefunden wird, übergeben, sodass die Überbauung und Versiegelung durch die Verbreiterung der Straße sowie Anlage des Geh-/Radwegs von einem Durchschnittsbetrachter als nicht nachhaltig störend empfunden werden muss (vgl. Gellermann in Landmann/Rohmer, 102. EL, § 15, Rn. 17 ff).

(2) Naturhaushalt

In Bezug auf die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts ergeben sich kompensationspflichtige Beeinträchtigungen vorliegend für die Schutzgüter Arten und Lebensräume durch die Versiegelung, Überbauung und bauzeitliche Flächeninanspruchnahme.

Für das Schutzgut Mikroklima und Luft sind aufgrund der Geringfügigkeit des Vorhabens und des Ausbleibens höherer Verkehrsbelastungen keine Nachteile zu befürchten, Grund-/Schicht- und Oberflächengewässer finden sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens nicht und das Schutzgut Boden kann ausreichend über die Biotopnutzungstypen der Schutzgüter Arten und Lebensräume abgedeckt werden (vgl. § 7 Abs. 3 BayKompV).

Dabei durften vorbenannte Beeinträchtigungen flächenbezogen bewertet und der Kompensationsbedarf in Wertpunkten ermittelt werden, §§ 4 Abs. 3 Nr.1, 7 Abs. 1 i.V. mit Anlage 3.1 der BayKompV, weil erhebliche Beeinträchtigungen nicht flächenbezogen bewertbarer Habitatstrukturen in Form der Gehölzbestände vorrangig in Gemäßheit des § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG vermieden werden können.

a) Vermeidungsmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 1 S. 1, 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen, wobei Beeinträchtigungen vermeidbar sind, wenn sich nachteilige Einwirkungen durch eine andere Art der Vorhabenrealisierung am gleichen Ort ganz oder teilweise verhindern lassen (vgl. Gellermann in Landmann/Rohmer, 102. EL, § 15, Rn.4 ff).

Im Zuge der Baufeldräumung müssen die beiden Großbäume gefällt und weitere Gehölzbestände beseitigt werden, wodurch es grundsätzlich zu einer Schädigung, Störung und Tötung von Fledermäusen, Brutvögeln und anderen gehölzbewohnenden Tierarten kommen kann.

Allerdings können die baubedingt nachteiligen Einwirkungen durch die

- bauzeitliche Beschränkung der Baufeldräumung (Maßnahme 1 V),
- den Biotop- und Habitatschutz an das Baufeld angrenzender Gehölzbestände durch die Abgrenzung des Baufeldes (Maßnahme 2 V)

soweit vermieden werden, dass möglicherweise verbleibende Beeinträchtigungen als geringfügig vernachlässigt werden können (vgl. Kloepfer in Umweltrecht, 4. Aufl, § 12, Rn. 1).

Gleiches gilt in Anbetracht der Leitstruktur („Hop-Over-Funktion“) der beiden Bäume für strukturgebunden bzw. bedingt strukturgebunden fliegende Fledermäuse, weil Maßnahme 3.4 G/V i.V. mit der Auflage unter A.3.4.8 dieses Beschlusses zur ununterbrochenen Erhaltung der Leitfähigkeit des Baumkronenniveaus im Straßenbereich verpflichtet.

b) Kompensationsmaßnahmen

Demzufolge verbleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen für Arten und Lebensräume durch die Überbauung, Versiegelung und bauzeitliche Flächenbeanspruchung von Intensivgrünland, straßenbegleitenden Grünflächen, artenarmen Säumen, trocken-warmen Säumen, Schnitthecken und Einzelbäumen im Umfang von rund 1,46 ha. Dies entspricht einem Kompensationsbedarf von 19.467 Wertpunkten. Durch die Betroffenheit vorbenannter Flächen werden zugleich die diesen Biotop- und Nutzungstypen typischen, üblichen Artenspektren beeinträchtigt.

Diesbezüglich war eine weitere Eingriffsminimierung nicht erreichbar, weil die Planung ohnehin unter größtmöglicher Flächenschonung von dem für Bundesstraßen üblichen Ausbaustandard abwich und soweit wie möglich auf die vorhandene Bestandsstraße zurückgriff.

Vorliegend sind die Beeinträchtigungen allerdings Gegenstand der Ausgleichsmaßnahme 4 A, wonach

- die Entwicklung einer artenreichen Extensivwiese mit Saum (4.1 A) sowie
- die Entwicklung eines strukturreichen Waldmantels (4.2 A)

auf dem Grundstück Flurnummer 559, Gemarkung Warngau, vorgesehen ist.

Damit wird der Vorhabenträger der ihm in § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG auferlegten Pflicht gerecht, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 Alt. 1 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind.

Dies ist hier der Fall. Hier wird eine landwirtschaftlich intensiv genutzte Fläche zu mäßig extensiv genutztem, artenreichen Grünland frischer bis mäßig trockener Standorte, artenreichem Extensivgrünland frischer bis mäßig trockener Standorte aufgewertet sowie Block- und Schutthalden in Aufschüttungsbereichen mit naturnaher Entwicklung und mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren frischer bis mäßig trockener Standorte geschaffen. Weiter werden Waldmäntel frischer bis mäßig trockener Standorte hergestellt. Dabei befindet sich die Fläche in der Gemeinde Warngau, Landkreis Miesbach, sodass der Ausgleich seine Wirkung im räumlich-funktionalen Bereich entfaltet, wo die Beeinträchtigungen auftreten. Insgesamt wird die Ausgleichsmaßnahme gemäß § 8 Abs. 1 BayKompV mit 19.467 Wertpunkten bewertet, weshalb eine umfassende 1:1 Realkompensation vorliegend bejaht wird. Dabei sind aufgrund der unmittelbar funktionalen Beziehung des üblichen Artenspektrums der Biotopnutzungstypen von der Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen mitumfasst.

Des Weiteren befindet sich das Eigentum an der Fläche schon in öffentlicher Hand, weshalb die dauerhafte Pflege und Unterhaltung der Maßnahme durch das Staatliche Bauamt Rosenheim gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG rechtlich gesichert ist (vgl. Vollzugshinweise für die BayKompV für den staatlichen Straßenbau, Stand 2014 zu § 11).

Die Fläche kann weiterhin extensiv genutzt werden, sodass sie der derzeit darauf stattfindenden landwirtschaftlichen Nutzung nicht entzogen werden muss, und agrarstrukturellen Belangen i.S. des § 15 Abs. 3 BNatSchG ausreichend Rechnung getragen ist.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Belange des Gewässerschutzes

Belange des Gewässerschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Überschwemmungs- und Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen. Oberflächengewässer gibt es im Bauabschnitt nicht. Grund- und Schichtwasser sind erst unterhalb des Einflussbereichs der geplanten Baumaßnahme zu erwarten.

2.3.6.2 Entwässerung

Für den Ortsbereich von Waakirchen (Entwässerungsabschnitt 1) ergeben sich im Hinblick auf die Entwässerung keine Änderungen. Anfallendes Oberflächenwasser wird in das Regenwasserkanalsystem der Gemeinde Waakirchen geführt, wobei die Menge des zuzuführenden Wassers gleich bleibt und dies rechtlich gesichert ist, sodass weitere Genehmigungen nicht veranlasst waren.

Ferner bedarf es für den Entwässerungsabschnitt 3 keiner wasserrechtlichen Genehmigung, weil hier das Niederschlagswasser flächenmäßig über das Bankett und die belebte Bodenzone der Dammböschungen in den Untergrund versickert bzw. die angrenzenden Flächen abgeleitet wird. Zur Verhinderung dessen, dass angrenzende landwirtschaftliche Nutzflächen vernässen, ist am Böschungsfuß eine Mulde mit Kiesrigolen geplant. Kommt es trotzdem zu Staunässe, kann ein Durchstich bis in die versickerungsfähigen Schmelzwasserschotterschichten vorgenommen werden. Hierdurch kann das Niederschlagswasser unter Ausnutzung der natürlichen Bodenverhältnisse dem Grundwasser zugeführt und zur Erreichung eines guten mengenmäßigen Grundwasserzustands i.S. der §§ 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG, 4 Abs. 2 Nr. 1 GrwV beigetragen werden.

In den Entwässerungsabschnitten 2, 4 und 5 wird das Niederschlagswasser gesammelt in den Untergrund, somit das Grundwasser, eingeleitet.

Die Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser erfüllt den Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 4 Alt. 2 WHG, weshalb es hier der Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedurfte, weil für den Fall des § 9 Abs. 1 Nr. 4 Alt. 2 WHG die Erteilung einer Bewilligung gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG ausgeschlossen ist.

Nachdem das Landratsamt Miesbach, Untere Wasserbehörde, sein Einvernehmen zu der geplanten Entwässerung nach § 19 Abs. 3 WHG erteilt hat, wurde vorliegend eine gehobene Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 WHG gewählt, weil für die Beseitigung des Niederschlagswassers der betreffenden Verkehrsflächen ein öffentliches Interesse besteht.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erlaubnis sind erfüllt, wobei die Anforderungen des § 12 Abs. 1 WHG für die Einleitung von Abwasser in ein Gewässer in § 57 WHG eine Konkretisierung erfährt (vgl. Czychowski/Reinhard in WHG, 13. Aufl, § 57, Rn. 1).

Nach § 57 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 WHG darf eine Erlaubnis erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers, wobei unter Abwasser auch das von Niederschlägen stammende, aus dem Bereich von befestigten Verkehrsflächen gesammelt abfließende Wasser zählt (§ 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG) gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (Nr. 1), die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist (Nr.2) und Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Anforderungen nach den Nrn. 1 und 2 sicherzustellen.

Die Einleitung des Niederschlagswassers gestaltet sich i.S.d. § 3 Nr. 7 WHG als schadlos.

Schädliche Gewässerveränderungen i.S.d. § 3 Nr. 10 i.V.m. § 6 Abs. 1 Nr. 3 WHG sind nicht zu erwarten. Weder kommt es zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands noch des chemischen Zustands der örtlichen Grundwasserverhältnisse (§ 57 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Vorliegend hat das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim die Planungen überprüft und keinen Änderungs- oder Ergänzungsbedarf erkannt, vielmehr bestätigt, dass die Entwässerung den aktuell gültigen Regeln der Technik entsprechend geplant wurde (§ 57 Abs. 1 Nr. 1, 3 WHG).

Im Entwässerungsabschnitt 2, 4 und 5 wird das Niederschlagswasser in der belebten Bodenzone einer Rasenmulde vorgereinigt, mittels einer Rohrrigole einem Versickerungsschacht zugeführt und dann in den Untergrund eingeleitet. In den Entwässerungsabschnitten 2 und 4 findet zudem bei Starkregenereignissen durch Absetzschächte über einen Leichtflüssigkeitsabschieber eine Vorreinigung statt, bevor das Niederschlagswasser in den Untergrund gelangt.

Auf Grundlage des Merkblatts der Wasserwirtschaft M153 wurde die Reinigungsleistung der Entwässerungsanlagen i.S. des § 57 Abs. 1 Nr. 3 WHG als ausreichend erachtet. Danach ist eine Oberbodenandeckung von 10 cm vorgesehen, wobei eine Mächtigkeit der Bodenpassage der versickerungsfähigen Schicht von mehr als 3m und der Flurabstand selbst bei einem Grundwasserhöchststand bei 20m angesetzt werden. Durch die Muldengestaltung sowie den großen Flurabstand können Schadstoffbelastungen zurückgehalten und

das Niederschlagswasser gereinigt abgegeben werden. Eine Verschlechterung des chemischen Grundwasserzustands i.S. des § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG i.V. mit § 7 GrwV durch die Verunreinigung ist angesichts der Rückhaltewirkung nicht zu befürchten.

Auch im Hinblick auf die anfallende Menge ergeben sich keine Bedenken. Für den Entwässerungsabschnitt 5 wird die Einzugsfläche durch den Ausbau des Linksabbiegestreifens um etwa 50 m² vergrößert. Auf Grundlage des Merkblatts A 138 konnte jedoch der Nachweis geführt werden, dass die Leistungsfähigkeit der Muldenversickerung ausreichend bemessen ist.

Überdies entspricht es dem Verbesserungsgebot i.S. d. § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG, wenn Niederschlagswasser in den natürlichen Wasserkreislauf eingeführt wird (vgl. Ganske in Landmann/Rohmer, Umweltrecht § 55 WHG, Rn. 21 ff). Hier kann das Niederschlagswasser genutzt werden, um das angesichts steigenden Klimawandels immer knapper werdende Grundwasser anzureichern (vgl. § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG und Art. 4 Abs. 1 b) ii) Richtlinie 2000/60/EG).

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Vom Vorhaben und seinen Folgewirkungen sind keine landwirtschaftlichen Betriebe ernstlich in ihrer Existenz gefährdet.

Ferner wird die Ausgewogenheit der Gesamtplanung auch nicht durch die Beanspruchung von Böden mit hoher Ertragsfähigkeit in Frage gestellt.

Durch das Vorhaben wird eine Fläche von 11.044 m² versiegelt, davon 5.643 m² neu beansprucht und eine Fläche von 3.444 m² überbaut. Temporär werden ca. 6.383 m² benötigt. Die beanspruchten Flächen im Umfeld der Trasse sind landwirtschaftlich genutzte Böden mit hoher Ertragsfähigkeit. Nach den Vollzugshinweisen zu § 9 Abs. 2 BayKompV liegen die durchschnittlichen Acker- und Grünlandzahlen für den Landkreis Miesbach bei 40.

In dem Landesentwicklungsprogramm Bayern ist unter Ziffer 5.4.1 der Grundsatz ausgewiesen, für die Landwirtschaft besonders geeignete Flächen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch zu nehmen.

Der Ausbau erfolgt bestandsorientiert unter größtmöglicher Schonung von Flächen. Die Zerschneidung neuer Flächen ist nicht geplant. Die Flächensubstanz der landwirtschaftlich unterhaltenen Grundstücke bleibt im Wesentlichen erhalten. Es kommt nur in Randbereichen angrenzender Grundstücke zu Verlusten von

Produktionsflächen, weil andere Flächen für die Verbreiterung der Straße nicht in Betracht kommen. Zudem erfolgt die Flächeninanspruchnahme teilweise zugunsten eines landwirtschaftlichen Betriebs, indem ein Privatweg zur Bewirtschaftung aller dem Betrieb zugehörigen Flächen errichtet wird. Im Übrigen steht eine weitere Reduzierung der Trassierungselemente nicht im Verhältnis zu dem mit der weiteren Flächenschonung erzielbaren Nutzen. Der Vorhabenträger trassierte den Querschnitt ohnehin schon unterhalb des für Bundesstraßen üblichen Standards. Eine weitere Herabsetzung würde verkehrssichere Verhältnisse nachhaltig erschweren. Der Flächenverlust wiegt für die einzelnen Eigentümer schwer, in einer Gesamtschau ist der öffentliche Belang der Landwirtschaft aber nur kleinflächig betroffen.

2.3.8 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Vorliegend konnte die hier gemäß Art. 7 Abs. 1 S. 1 BayDSchG erforderliche Erlaubnis erteilt werden.

Danach bedarf derjenige, der auf einem Grundstück Erdarbeiten vornehmen will, obwohl er weiß oder vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, der Erlaubnis.

Ausweislich der Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege müssen für die Grundstücksflächen Flurnummer 430/4, 450, 465, 467, 471, 472 und 477, Gemarkung Waakirchen, Bodendenkmäler i.S. d. Art. 1 Abs. 4 BayDSchG vermutet werden, weil der 400m östlich der Planfeststellungsgrenzen liegende Friedhof aus der Bronzezeit auf eine Besiedlung des Planungsgebiets im 2. Jahrtausend vor Christus hindeutet.

Im Zuge der Bauarbeiten wird Oberboden abgenommen bzw. Boden entnommen, wodurch Bodendenkmäler zerstört werden können.

Gleichwohl musste die Erlaubnis nicht versagt werden. Gemäß Art. 7 Abs. 1 S. 3 BayDSchG kann die Erlaubnis versagt werden, wenn dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist.

Unter Beteiligung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege wurde ein ausreichendes Schutzkonzept festgelegt, das eine Beeinträchtigung der

Bodendenkmäler verhindert, jedenfalls aber die Erhaltung ihres archäologischen Wertes sicherstellt, sodass der Schutz der Bodendenkmäler nicht über die Versagung des Vorhabens zu bewirken war.

Da für vorbenannte Grundstücksflächen weder das Vorhandensein noch die genaue Lage noch die Abmessungen noch die möglicherweise zu gewinnenden Erkenntnisse aus den Erd- bzw. Gesteinsschichten oder den im Boden verborgenen Sachen bekannt ist, erfolgt spätestens vier Monate vor Baubeginn eine fachkundliche Prospektion der Vermutungsflächen unter Aufsicht des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege (Art. 12 BayDSchG).

Anhand der daraus gewonnenen Erkenntnisse können Bauarbeiten umgeplant bzw. Bodendenkmäler überdeckt werden, sodass diese in ihrer Substanz unzerstört im Erdreich erhalten bleiben können. Hierfür erfolgt eine Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege unter Berücksichtigung der „Hinweise zum Umgang mit Bodendenkmälern bei Planung und Bau von Straßen in staatlicher Verwaltung“ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 26.10.2010.

Stellt sich jedoch heraus, dass die Bodendenkmäler im Rahmen der Detailplanung nicht verschont bleiben können, gewährleistet der Vorhabenträger zumindest eine fachgerechte Freilegung und Ausgrabung. Dadurch wird dem Zweck von Bodendenkmälern, der gem. Art. 1 Abs. 4 BayDSchG darin besteht, früh-/vorgeschichtliche Zeitgeschehnisse zu überliefern, insoweit entsprochen, als der archäologische Wert dokumentiert werden kann.

Werden in der Voruntersuchung nicht alle vorhandenen Bodendenkmäler entdeckt, sondern werden diese als sog. Zufallsfunde während der Bauphase gefunden, gewährleistet der Vorhabenträger eine unverzügliche Anzeige an die Denkmalschutzbehörde bzw. das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege. Diese kann das Bodendenkmal dann bewerten und dessen Freilegung anordnen oder die Fläche für die weitere Bauausführung freigeben (Art. 8 Abs. 1, 2 BayDSchG).

2.3.9 Wald

Wald i.S. von Art. 2 Abs. 1 BayWaldG wird vom Vorhaben nicht beansprucht. Versagensgründe i.S.d. Art. 16 Abs. 2 BayWaldG gegen die Anlage eines Waldrandes (Maßnahme 4.2A) auf der Flurnummer 559, Gemarkung Waakirchen, sind nicht ersichtlich.

2.3.10 Kommunale Belange

Beleuchtung im Querungsbereich

Eine Beleuchtung im Querungsbereich der B 472 ist vorgesehen.

Ampelanlage

Die Gemeinde Waakirchen regte eine Planänderung dahin an, die vorgesehene Querungshilfe über die B 472 mit einer Ampelanlage zu versehen.

Der Forderung kann nicht nachgekommen werden. Für die Gestaltung einer außerörtlich gelegenen Querungsanlage gibt es keine unmittelbar einschlägigen technischen Regelwerke. Vergleichsweise zog der Vorhabenträger die R-FGÜ 2001 heran und plante in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der Polizei eine Querungshilfe ohne Lichtsignalanlage. Im Nachgang zu diesem Verfahren wird in selber Besetzung eine Beurteilung der Querungsstelle im Hinblick auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgenommen.

Besondere Auffälligkeiten im Unfallgeschehen mit Querungsverkehr konnten bislang nicht verzeichnet werden. Der Vorhabenträger ist nicht dazu verpflichtet, im Zuge einer Ausbaumaßnahme in jeder Hinsicht optimale Lösungen zu bewirken.

Gegen die Einrichtung von Lichtsignalanlagen spricht zudem, dass der gesamte Knotenpunkt mit Lichtsignalanlagen versehen werden müsste. Die Installation sowie Wartung der Lichtsignalanlagen würde zu deutlich höheren Kosten führen, wobei zusätzlich der öffentliche Feld- und Waldweg, Flurnummer 480, Gemarkung Waakirchen, auf die beidseits angrenzenden privaten Nutzflächen verbreitert werden müsste. Dies deshalb, weil aufgrund der Breite von nur 3,80 m derzeit kein Begegnungsverkehr möglich ist. Bei einer Beampelung muss es für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge jedoch möglich sein, von der B 472 in den Feld-/Waldweg abzubiegen, während dort möglicherweise ein anderes Fahrzeug an der Haltelinie wartet. Für die Feldzufahrt von dem Feld- und Waldweg auf Flurnummer 477, Gemarkung Waakirchen, und für die Zufahrt auf Flurnummer 449, Gemarkung Waakirchen (Glückaufstraße), müssten im Fall der Signalisierung außerdem Ersatzzufahrten geschaffen werden. Aus vorgenannten Gründen durfte der Vorhabenträger eine Ampelanlage ablehnen.

Unterführungslösung und Geschwindigkeitsbeschränkungen

Den Forderungen wird nicht entsprochen. Hierzu wird auf die Entscheidungsgründe unter C.2.2.3 und C.2.3.2.3. dieses Beschlusses verwiesen.

Lärmmindernder Fahrbahnbelag in der Ortsdurchfahrt

Der Forderung wird nicht entsprochen. Auf die Ausführungen unter C.2.3.4.2 dieses Beschlusses wird hiermit verwiesen.

Viehtrieb

Der Forderung wird nicht entsprochen. Auf die Ausführungen unter C.2.4 dieses Beschlusses, Einwender-Nummer 3000, wird hiermit verwiesen.

Bestandsleitungen

Eine Unterrichtung und Abstimmung diesbezüglich wird erfolgen (vgl. unter A.3.1 und A.3.1.2 dieses Beschlusses).

Nutzbarkeit landwirtschaftlicher Flächen

Diesbezüglich wird auf die Entscheidung unter A.3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

2.3.11 Globaler Klimaschutz

Das Vorhaben ist mit Aspekten des Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit vereinbar.

Das Vorhaben zeigt als solches emissionserhöhende Wirkung und läuft für sich betrachtet den Minderungszielen des Klimaschutzgesetzes i.S.von § 3 Abs. 1, 2 KSG entgegen, bei Abwägung aller betroffenen Belange überwiegen die zugunsten des Projekts sprechenden Gründe aber die mit ihm verbundenen Nachteile.

Das Vorhaben verhält sich im Hinblick auf verkehrsbedingte THG-Emissionen i.S.von § 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG und den sog. LULUCF Sektor klimaneutral, im Hinblick auf die THG-Lebenszyklusemissionen i.S. von § 4 Abs. 1 Nr. 1 KSG Sektor emissionserhöhend. Dies steht der Zulassung des Vorhabens aber nicht entgegen.

2.3.11.1 Das Gebot der Berücksichtigung des Klimaschutzes auf Vorhabenebene

Nach § 13 Abs.1 S. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Dies betrifft den in § 1 KSG niedergelegten Zweck des Gesetzes und insbesondere die Auswirkungen des

Vorhabens auf die nationalen Klimaschutzziele, die in §§ 3 und 3a KSG näher definiert werden.

Zweck des Klimaschutzgesetzes ist es nach § 1 S.1 KSG, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung nationaler Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Das Bundesklimaschutzgesetz sucht mithin der angenommenen Notwendigkeit verstärkter Klimaschutzanstrengungen Rechnung zu tragen und damit völkervertraglich (durch das Pariser Abkommen von 2019 aufgrund der UN-Klimarahmenkonvention) eingegangenen Verpflichtungen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur in bestimmtem Umfang zu begrenzen, und dem gegenüber den Vereinten Nationen abgegebenen Bekenntnis zu entsprechen, Treibhausgasneutralität bis 2045 als langfristiges Ziel zu verfolgen (vgl. NJW 2021, 1723; v.Weschpfennig in Fellenberg/Guckelberger, Klimaschutzrecht, 1.Aufl.2022, § 3, Rn. 29).

2.3.11.2 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen auf Klimaziele

Der Behörde kommt insoweit die Pflicht zu, die zu erwartende Menge an Treibhausgasen, welche aufgrund des Projekts emittiert werden, zu ermitteln (vgl. BVerwG 7 VR 6/23; NVwZ 3/2023; Schink NuR 2021, 1 (4)).

Danach sind alle mit dem Vorhaben verbundenen THG-Emissionen aus den Sektoren Verkehr und Industrie i.S. von §§ 3, 4 Abs. 1 Nr. 2, 3 i.V. mit 2 Nr. 1 KSG (Kohlendioxid, Methan, Distickstoffoxid) quantitativ, landnutzungs- und landnutzungsänderungs- und forstwirtschaftlichbedingte THG-Emissionen (,sog. LULUCF,) durch Versiegelungswirkung bzw. die Beseitigung von Klimaschutzquellen und -senken qualitativ i.S.von § 3a Abs. 1 S. 1 KSG i.V.mit Art. 4 der Verordnung (EU) 2018/841 (ABl.L 156 vom 19.6.2018), zu ermitteln.

Der Vorhabenträger reichte einen Klimaschutzbeitrag nach, in dem er vorgenannte Betrachtung anstellte. Der Beitrag wurde auf Grundlage des Methodenpapiers zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (Stand: 17.11.2022) unter Berücksichtigung der Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung (Stand:16.12.2022) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) erstellt. In Bezug auf den Industriesektor muss von nachteiligen THG-Emissionen ausgegangen und diese einer Klimazielverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, im Übrigen ist von jedenfalls neutralisierten THG-Emissionen auszugehen, sodass für den LULUCF-/Verkehrssektor eine weitere Klimazielverträglichkeitsprüfung entbehrlich war.

Verkehr, §§ 3 Abs. 1, 2, 4 Abs.1 Nr. 3 KSG

Aufgrund der Kleinräumigkeit der Maßnahme werden keine neuen Verkehrsströme angezogen. Die vorhabenbedingte Zusatzbelastung durfte mit 0 angesetzt und deshalb der Sektor Verkehr für die weitere Klimazielverträglichkeitsprüfung außer Acht gelassen werden.

LULUCF, § 3a KSG

Im Hinblick auf die für Klimaschutz wertvolle Flächen und Gehölze, die für die Einbindung von Kohlenstoffvorräten bedeutsam sind, muss eine Fläche von rund 0,0198 ha angesetzt werden.

Allerdings werden Vegetationsstrukturen im vorgenannten Sinne auf einer Fläche von rund 0,0087 ha nur bauzeitlich benötigt und nach Abschluss der Bauarbeiten umfassend (Fläche: 0,0087 ha) wiederhergestellt (vgl. Maßnahme 3.3 G). Diesbezüglich kann die Bilanz zwischen dem durch die vorübergehende Beseitigung emittierten Treibhausgasen und dem nach Wiederherstellung der Vegetationskomplexe erfolgenden Abbau der Treibhausgasemissionen als neutral betrachtet werden.

Auf der restlichen Fläche (0,0111 ha) werden klimarelevante Vegetationen (Intensivgrünland, straßenbegleitende Grünflächen, artenarme Säume, trocken-warme Säume, Schmitthecken/Gehölze) dauerhaft beseitigt. Allerdings werden im Wege des naturschutzrechtlichen Ausgleichs (vgl. Maßnahme 4A) Co₂-Senken durch das Vorhaben geschaffen, welche die Emissionen durch die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ausgleichen, sodass sich auch insoweit keine in die weitere Prüfung einzustellenden Emissionen ergeben (vgl. „Das Gebot der Berücksichtigung des Klimaschutzes auf Vorhabenebene“ - NVwZ 3/2023).

Dabei erfolgt auf einer Fläche von 0,2499 ha die Neuanlage von Extensivgrünland, indem die bislang als Intensivgrünland (Flurnummer 559, Gemarkung Warngau,) genutzte Fläche aufgewertet wird (vgl. Maßnahme 4.1A). Überdies wird auf einer Fläche von 0,0370 ha ein Waldsaum angelegt, sodass in jedem Fall eine 1:1 Kompensation der betroffenen Senkenflächen gegeben ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - NVwZ 2022, 1549).

Industrie, §§ 3 Abs.1, 2, 4 Abs. 1 Nr. 2 KSG

Aus dem Bau, der Unterhaltung und dem Betrieb der in Rede stehenden Infrastrukturf lächen resultieren klimaschädliche THG-Emissionen in Höhe von 34.707 kg Co₂-eq/a i.S. des § 2 Nr. 1, 2 KSG (, sog. „Lebenszyklusemissionen“). Dies wurde durch die Multiplikation der Baulänge mit den Infrastrukturf lächen der B 472 ermittelt.

Namentlich widerspricht dies dem Ziel aus § 3 Abs. 1 KSG, wonach Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 schrittweise gemindert werden, bis 2030 um mindestens 65% (i.V.m. der gesetzlich zulässigen Jahresemissionsmenge für den Sektor Industrie, § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 KSG i.V.m. der Anlage 2 zum Klimaschutzgesetz).

Nach den vom Umweltbundesamt gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 KSG vorgelegten Emissionsdaten sind die gesetzlich zulässigen Jahresemissionsmengen bereits für die Jahre 2021 und 2022 bei Weitem überschritten, wobei es kein hinreichendes Minderungskonzept i.S. der §§ 8 f. KSG gibt, das zurück auf den vorgesehenen Reduktionspfad führt. Schon deshalb tragen alle zusätzlichen THG-Emissionen zwingend dazu bei, dass noch weiter von dem Reduktionspfad abgerückt wird.

2.3.11.3 Klimazielverträglichkeitsprüfung

Gleichwohl ist dem Interesse an der Vorhabenrealisierung der Vorzug vor den Belangen globalen Klimaschutzes einzuräumen.

Klimaschutz genießt trotz seiner fortschreitenden Bedeutung keinen unbedingten Vorrang gegenüber den verkehrlichen Interessen des Vorhabens, sondern ist in einen Ausgleich mit anderen Interessen von Verfassungsrang zu bringen (vgl. BVerfGE 157,30; NVwZ 2022, 1549).

Durch die gesetzliche Regelung in § 4 Abs. 4 S. 1 KSG, wonach für die Einhaltung der Jahresemissionsmengen i.S.d. § 3 Abs. 1, 2 KSG i.V. mit Anlage 2 das aufgrund seines Geschäftsbereichs für einen Sektor überwiegend zuständige Bundesministerium verantwortlich ist, hat der Gesetzgeber bewusst in Kauf genommen, dass es trotz klimanachteiliger Wirkungen zu planerischen Entscheidungen zugunsten solcher Vorhaben kommen kann (vgl. grdl. BT-DrS 19/14337). Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG soll nämlich nur dann zur Anwendung kommen, wenn es um die Ausfüllung planerischer Entscheidungsspielräume geht und nicht zwingendes Recht begründen.

Dabei wurde vorliegend die verfassungsrechtliche Dimension des Klimaschutzes erkannt. Die geplanten Reduktionsschritte aus Gründen der Generationengerechtigkeit sollen gewährleisten, dass künftige Generationen eines Tages nicht unangemessen belastenden Klimaschutzmaßnahmen ausgesetzt werden, weil Treibhausgasemissionen gegenwärtig in zu großen Mengen zugelassen werden und darum künftig in Deutschland zur Sicherung der natürlichen

Lebensgrundlagen i.S. des Art. 20a GG umso schärfere Maßnahmen ergriffen werden müssen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 - 1 BvR 2656/18).

Demgegenüber waren die nachfolgenden Überlegungen anzustellen:

Im Zuge der Versiegelung und Überbauung neuer Flächen kommt es zum Ausstoß klimaschädlicher THG-Emissionen. Allerdings wird im Zuge des Vorhabens ein Geh- und Radweg angelegt. Dieser Geh- und Radweg ist im Sinne der dringend angezeigten Transformation der Mobilitätsformen in ein System, das zum Klimaschutz neutrale Fortbewegung ermöglicht, notwendig und wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus. Weiter können Rückstaus, die im Sektor Verkehr häufig Ursachen für erhöhte Verbrennungsvorgänge und daraus emittierenden Triebhausgasen sind, durch die Ordnung der Verkehrsströme im Knotenpunkt reduziert werden.

Zudem sprechen auch Güter von Verfassungsrang für das Vorhaben. Die Straßenverhältnisse sind nicht ausreichend bemessen, um im Hinblick auf die Gesundheit, das Leben (vgl. Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG) und das Eigentum (vgl. Art. 14 Abs. 1 GG) sichere Verkehrsvorgänge zu verwirklichen. Eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ist in dem betreffenden Ausbauabschnitt nicht gewährleistet, wofür nicht nur die tatsächlich verzeichneten Verkehrsunfälle, sondern auch regelmäßig zu beobachtende Beinaheunfälle stehen. Es handelt sich um keine Bodenübernutzung, die angesichts fortschreitender Klimawirkungen unvertretbar wäre, vielmehr einen bedarfsorientierten Ausbau, wobei der Vorhabenträger Flächen soweit wie möglich verschonte.

2.3.12 Leitungsträger

(1) Telekommunikationsleitungen

In der Planfeststellung wird darüber entschieden, ob und wie Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung sowie Telekommunikationslinien geändert (z.B. verlegt, gesichert) oder beseitigt werden. Über die Kosten wird in der Planfeststellung hingegen nicht entschieden.

Handelt es sich um Telekommunikationslinien, ist jedoch von Gesetzes wegen die Kostenregelung des § 130 Abs. 3 TKG anzuwenden. Danach haben die Nutzungsberechtigten, namentlich die Leitungsträger, in den Fällen des § 130 Abs.1

TKG die gebotenen Änderungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationslinien auf eigene Kosten zu bewirken.

Hier ist die Bestimmung des § 130 Abs. 1 Alt. 3 TKG einschlägig, weil sich nach der Errichtung der Telekommunikationsleitungen ergeben hat, dass sie der Ausführung der vom Vorhabenträger als Unterhaltungspflichtigen beabsichtigten Änderung des Verkehrswegs, nämlich der planfestgestellten Änderung der B 472, möglicherweise entgegenstehen (vgl. VGH München, Urteil vom 22.12.2011 - 8 BV 10.1795).

Insoweit ist sowohl der Hinweis der Vodafone GmbH/Vodafone Deutschland GmbH auf den hier offenkundig nicht einschlägigen § 150 Abs. 1 BauGB als auch der Hinweis der Deutschen Telekom Technik GmbH auf das Veranlasserprinzip verfehlt, weil sich die umfassende Gesetzesregelung in § 130 TKG eines Rückgriffs auf das Veranlasserprinzip versperrt (vgl. Geppert/Schütz, Beck'Scher TKG Kommentar, 5. Aufl. 2023, § 130, Rn. 22; BeckRS 2009, 40152).

(2) Gasmitteldruckleitung: Energienetze Bayern GmbH & Co. KG

Der Einwand der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG, der Vorhabenträger hätte es zu Unrecht unterlassen, eine technisch und wirtschaftlich günstigere Alternativtrasse für die Gasmitteldruckleitung zu prüfen, wird zurückgewiesen.

Die Verlegung der Trassenführung bedurfte keiner weiteren Klärung, weil sie keine notwendige Folgemaßnahme des hier planfestgestellten Bauvorhabens i.S.d. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG ist. Danach wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen festgestellt.

Eine alternative Trassenverlegung geht jedoch weit über das von der Rechtsprechung als notwendige Folgemaßnahme Anerkannte hinaus.

Danach ist eine notwendige Folgemaßnahme nur gegeben, wenn sie für eine angemessene Entscheidung über die durch die anlassgebende Maßnahme aufgeworfenen Konflikte erforderlich ist und keine Maßnahme beinhaltet, die ein umfassendes Planungskonzept benötigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.1999 – 11 A 31.98; BVerwG, Beschluss vom 13.07.2010 - 9 B 103.09; BeckRS 2023, 22429).

Ein durch die anlassgebende Planfeststellung aufgeworfener Konflikt in dem Sinne, dass die Verlegung der Trasse erforderlich ist, ist nicht erkennbar. Es besteht kein Bedürfnis, die Trasse entlang der Tegernseer Straße neu zu verlegen, weil die Trasse in den Verkehrsflächen der Miesbacher Straße (Geh-/Radweg) nach Maßgabe des Nutzungsvertrages vom 01.02.1988 zwischen ehemals Erdgas Südbayern GmbH und dem Straßenbauamt Rosenheim angepasst werden kann.

Des Weiteren verlangt die Trassierung von Versorgungsleitungen ein umfassendes Planungskonzept, das eine Vielzahl betroffener Aspekte abdeckt (vgl. BeckRS 1986, 5960). Dabei ist es schon von Gesetzes wegen nicht Aufgabe des Vorhabenträgers, ein solches zu erarbeiten, vielmehr verpflichtet § 11 EnWG den Leitungsträger, ein sicheres, zuverlässiges und leistungsfähiges Energieversorgungsnetz zu verstärken bzw. auszubauen.

Sofern die Energienetze Bayern GmbH & Co. KG die Auffassung vertritt, man könne im Zuge der straßenrechtlichen Planfeststellung eine solche Planung miterledigen, muss dem schon deshalb widersprochen werden, weil von der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG kein konkretes Planungskonzept vorgelegt wurde, auf das der Vorhabenträger auch und insbesondere mit den Folgemaßnahmen hätte Rücksicht nehmen können (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13.07.2010 - 9 B 103.09).

2.4 Private Einwendungen

2.4.1 Allgemeine Bemerkungen

Bezüglich der Modalitäten der Enteignung einschließlich der Entschädigungsfrage sind die Einwender auf das nachfolgende Enteignungsverfahren nach § 19 Abs. 5 FStrG zu verweisen (vgl. BVerwG NJW 1981, 1000; Maas in Kodal, Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl., Kap. 38, Rn. 39 ff). Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen (BVerwG 4 C 9/89).

2.4.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Gemeinde Waakirchen und der Gemeinde Warngau, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt.

Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommune Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt. Bei Zustellung durch öffentliche Bekanntmachung, wenn der Planfeststellungsbeschluss nach Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG angefordert wird, und direkter Zustellung werden den Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern durch die Regierung von Oberbayern mitgeteilt.

2.4.2.1 Rechtsanwälte Schönefelder, Ziegler, Lehnert

Die Rechtsanwaltskanzlei vertritt den Einwender Nr. 2000.

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Flurnummer 450, Gemarkung Waakirchen. Dabei handelt es sich um eine landwirtschaftliche Nutzfläche mit einer Gesamtgröße von 6,26 ha, wovon dauerhaft 2.240 m² und vorübergehend 1.630 m² beansprucht werden.

Der Einwender bemängelt, ihm sei bislang kein tragfähiges Angebot für die teilweise Inanspruchnahme seines Grundstücks dargelegt worden. Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung, vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren vorbehalten.

Im Übrigen zieht der Einwender die Planfeststellungsfähigkeit des Geh- und Radweges in Zweifel. Der Geh- und Radweg nimmt als Bestandteil der Bundesfernstraße am Planfeststellungsverfahren teil, ist erforderlich und in seiner Lage und Größe nicht zu beanstanden. Auf die Ausführungen unter C.1.1, C.2.2 und C.2.3.2.2 dieses Beschlusses wird hiermit verwiesen.

2.4.2.2 Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, RA Daseking

Herr Rechtsanwalt Daseking, Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, vertritt die Einwender Nr. 3000.

Die Einwender sind Eigentümer der Grundstücke mit den Flurnummern 467 (Gesamtgröße 18.692 m²), 471 (Gesamtgröße 1.630 m²) und 472 (Gesamtgröße 10.355 m²) der Gemarkung Waakirchen.

Von der Flurnummer 467 werden dauerhaft 15m², vorübergehend 860m², von Flurnummer 471 dauerhaft 15m², vorübergehend 160m², von Flurnummer 472 dauerhaft 450m², vorübergehend 1.310m² beansprucht.

Die Einwender wenden sich im Allgemeinen gegen die Planrechtfertigung und den Verbrauch landwirtschaftlicher Bewirtschaftungsflächen. Es wird hiermit auf die Ausführungen unter C.2.2, C.2.3.2.1 und C.2.3.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Insoweit die Einwender die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und sonstigen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen geltend machen, wird dies abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.2.2.3 dieses Beschlusses wird hiermit verwiesen. Eine spätere Entscheidung bleibt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

Bezüglich Entschädigungsfragen werden die Einwender auf das nachfolgende Enteignungsverfahren verwiesen.

Soweit die Einwender sich als Pächter gegen die Schließung der Zufahrt auf dem Grundstück Flurnummer 11, Gemarkung Waakirchen, wenden, werden sie auf die Ausführungen zur Einwendernummer 1001 unter 2.4.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Forderungen bezüglich des Erhalts und der Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter Flächen wurden umfangreich beauftragt (vgl. A.3.6 dieses Beschlusses).

Einvernehmliche Herstellung eines Privatweges

Zwischen dem Vorhabenträger und den Einwendern konnte im Laufe des Anhörungsverfahrens eine einvernehmliche Lösung zur Herstellung eines Erschließungsweges für die Grundstücke Flurnummern 467, 471 und 472, Gemarkung Waakirchen, gefunden werden. Diesbezüglich wird auf die Darstellungen im Lageplan und im Regelungsverzeichnis unter der Ziffer 1.13 verwiesen.

Strom- und Wasserleitungen

Dem Vorhabenträger sind Strom- und Wasserleitungen im geplanten Vorhabenbereich bekannt. Im Zuge der Bauausführung wird eine Abstimmung mit den betroffenen Spartenträgern über gegebenenfalls notwendige Änderungsmaßnahmen erfolgen. Überdies erfolgt im Gespräch mit den Landwirten eine Information über kurzfristige baubedingte Einschränkungen der Wasser- bzw. Stromversorgung (vgl. A.3.6 dieses Beschlusses).

Viehtrieb

Der Vorhabenträger ist rechtlich nicht verpflichtet, einen Viehtrieb unter der B 472 herzustellen, weil die Voraussetzungen der insoweit einzig in Betracht kommenden Grundlage aus Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG nicht gegeben sind.

Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

In den Blick genommen sind damit vorhabenbedingte Nachteile und damit verbundene Situationsveränderungen (vgl. Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 21. Aufl., § 74, Rn.141; BVerwGE 41 180, 85,49).

Daran fehlt es hier. Für die Einwender treten keine Veränderungen ein, weil sie selbst im Erörterungstermin einräumten, derzeit kein Vieh über die Straße zu treiben. Mögliche künftige Entwicklungen sind nach der Gesetzessystematik des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG unbeachtlich. Die straßenrechtliche Planfeststellung dient der rechtlichen Überprüfung des Vorhabens und dazu, die dadurch verursachten Eingriffe in rechtliche oder tatsächliche Gegebenheiten zu bewältigen (vgl. Numberger in Zeitler, 32. EL, Art. 38, Rn. 12a).

Soweit die Einwender darauf hinweisen, im Zuge des Ausbaus sollten landwirtschaftliche Wegenetze verbessert werden, dringen sie damit nicht durch. Es ist nicht Aufgabe des Vorhabenträgers, landwirtschaftliche Flächen zu vernetzen, wenn diese es auch vor der Baumaßnahme nicht waren. Infolge des Vorhabens werden die landwirtschaftlichen Betriebe hier nicht vor neue, geschweige denn unlösbare Probleme gestellt, zumal der Ausbau keine unberührten Flächen zerschneidet.

Ein Viehtrieb ist weiterhin nach Maßgabe des Straßenverkehrsrechts über die Straße möglich (§ 28 StVO). Dass dies mit Erschwernissen verbunden ist, ist nicht der Planung des Vorhabenträgers zuzurechnen, weil die nördlich und südlich der B 472 gelegenen Flächen auch vor dem Vorhaben schon räumlich getrennt waren.

Lärmschutz

Den Einwendern steht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zu.

§ 42 Abs. 1 BImSchG ist schon deshalb nicht einschlägig, weil die Voraussetzungen des § 41 Abs. 1 BImSchG nicht gegeben sind (vgl. unter C.2.3.4.2 dieses Beschlusses).

Es kann dahingestellt bleiben, ob die betreffende Hofstelle unter den Schutzbereich der Nachbarschaft i.S. des § 41 Abs. 1 BImSchG i.V. mit § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV fällt. Bereits aufgrund der weiteren Entfernung der Hofstelle zu dem in Rede stehenden Bauabschnitt können die gefundenen Ergebnisse für die Immissionsorte übertragen und die Lage der Hofstelle im Ausstrahlungsbereich der Lärmwirkungen verneint werden. Für die Immissionsorte 1 bis 3 und 6 bis 9 wird nicht einmal die Relevanzschwelle des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 Alt. 1 der 16. BImSchV erreicht, für die Immissionsorte 4 und 5 liegen die Beurteilungspegel unterhalb der Lärmgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV. Dies gilt umso mehr, als die Geräuschentwicklungen auf dem längeren Ausbreitungsweg zur Hofstelle weiter reduziert werden (vgl. § 3 Abs. 2 Nr. 3 der 16. BImSchV).

Auch unter Berücksichtigung einer etwa bestehenden Vorbelastung auf dem unverändert fortbestehenden Streckenabschnitt in östlicher Richtung besteht kein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

Insoweit sind die Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG nicht gegeben. Danach lassen sich Lärmschutzmaßnahmen außerhalb der Planfeststellungsgrenzen begründen, wenn der Lärmzuwachs dort mehr als nur unerheblich und auf einen unmittelbaren Ursachenzusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben zurückzuführen ist.

Dies haben die Einwender nicht dargelegt. Sie beriefen sich ohne weitere Differenzierung auf höhere Lärmbelastungen infolge höherer Geschwindigkeiten.

Auch wenn die 16. BImSchV im Rahmen des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG tatbestandlich nicht greift, bietet sie doch eine Orientierung dessen, wann Lärmeinwirkungen erheblich bzw. gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet sind (vgl. BVerwGE 109, 314).

Die Einwender haben nicht vorgebracht, dass es bei summierender Betrachtung zu zusätzlichen Lärmbelastungen kommt, die die Erheblichkeitsschwelle des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, geschweige denn die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV (64 db(A) bzw. 54 dB(A)) erreichen können.

2.4.2.3 Einwender Nr. 1000

Der Einwender ist Eigentümer des Flurgrundstücks Flurnummer 477, Gemarkung Waakirchen (Gesamtgröße 16.245 m²), wovon dauerhaft 940 m² und vorübergehend 460 m² beansprucht werden.

Zufahrten

Der Einwender forderte, zwei Zufahrten zu seinem Grundstück zu erhalten.

Der Forderung wird entsprochen. Bei Bau-km 0+573 und 0+475 werden unter Berücksichtigung der sich aus dem Vorhaben ergebenden Änderungen zur Erschließung des Grundstücks zwei Zufahrten, so wie es im Regelungsverzeichnis unter Ziffer 1.12 und im Lageplan (Unterlage 5) jeweils in den Roteinträgen dargestellt ist, angelegt.

Die beiden Zufahrten werden so angepasst, dass sie mit großen landwirtschaftlichen Maschinen (z.B. Tieflader, Güllefässer oder Erntemaschinen) befahrbar sind und eine angemessene Bewirtschaftung der Grundstücksfläche möglich ist. Die genaue Festlegung der Zufahrten erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Einwender.

Eine dingliche Sicherung der Zufahrten, etwa durch die Bestellung dinglicher Rechte und deren Eintragung im Grundbuch, ist nicht notwendig. Die Zufahrten werden auf dem Grundstück des Einwenders hergestellt. Das Eigentum an den Zufahrten steht dem Einwender zu. Eine dingliche Belastung seines Grundstücks erfolgt insoweit nicht.

Die Erteilung der gemäß §§ 8 Abs. 1 S. 1, 2, 8a Abs. 1 S. 1 FStrG notwendigen Sondernutzungserlaubnis für die in der Südwestecke des Grundstücks gelegene Zufahrt auf die B 472 (Bau-km 0+475) erfolgt durch die zuständige Straßenbaubehörde (Staatliches Bauamt Rosenheim, Art. 62a Abs. 1 S. 2 a) BayStrWG).

Unkraut („Ackerwildkraut“)

Der Einwender forderte, die Böschung von Unkraut wie Brennesseln, Disteln, Springkraut usw. und vor allem von Kreuzkraut freizuhalten, da dieses sonst in kurzer Zeit in die Wiese eingetragen würde. Zudem solle die Straßenböschung ab Mitte Mai alle sechs Wochen gemäht werden.

Der Forderung des Einwenders kann nur insoweit entsprochen werden, als der Vorhabenträger gemäß § 1004 Abs. 1 BGB dazu verpflichtet ist, das Bewuchspotential von Jakobs - Kreuzkraut unschädlich zu stellen. Im Übrigen ist die Forderung des Einwenders als unbegründet zurückzuweisen.

(1) Regelmahd

Der Einwender kann keine bestimmte Häufigkeit der Regelmahd verlangen.

Die Pflege der Straßenbepflanzung, die auf den Straßenböschungen als Bestandteilen der Bundesfernstraßen i.S. des § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG wächst, obliegt dem Straßenbaulastträger nach Maßgabe der Straßenbaulast gemäß § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG. Aufgaben aus der Straßenbaulast liegen im Interesse der Allgemeinheit, nicht hingegen im Interesse einzelner Privater (vgl. VG Würzburg W 6 K11.258). Aus der Straßenbaulast hat der Einwender kein subjektives Recht auf das Ob oder Wie der Aufgabenerfüllung.

(2) Unkraut (Brennesseln, Disteln, Springkraut) und Mähgut

a) Unkraut

Der Einwender hat keinen Anspruch darauf, dass der Vorhabenträger die Straßenböschungen kontrolliert frei von Unkraut hält, selbst wenn dieses in die Wiese eingetragen wird.

Dem Einwender steht ein Anspruch aus §§ 839 Abs. 1, 823 Abs. 1 BGB schon deshalb nicht zu, weil von einem Verschulden des Vorhabenträgers, wenn Unkraut in der angrenzenden Wiese aufkeimt, nicht ausgegangen werden kann.

Die Bepflanzung der Straßenböschungen kann dem Vorhabenträger nicht als schuldhafte Handlung angelastet werden.

Dem Vorhabenträger kommt es nicht darauf an, Unkraut auf den Straßenböschungen anzusäen. Für die Straßenböschungen werden artenreiche Wiesenmischungen aus gebietseigenem Saatgut gewählt. Es ist zwar möglich, dass sich auf den Böschungen Unkrautpflanzen ansäen und in die anliegenden Wiesen austragen, dies ist jedoch nicht in Rechnung des Vorhabenträgers zu stellen. Unkraut keimt durch Selbstaussaat auf. Für den Vorhabenträger ist ebenso wenig wie für den Einwender absehbar, woher die Pflanzen stammen und wo bzw. ob sie aufkeimen.

Auch ein schuldhaftes Unterlassen ist nicht erkennbar.

Mit der Regelmahd, die zweimal im Jahr erfolgt, wird der Vorhabenträger der Anforderungen gerecht, Straßen funktionsgerecht zu halten. Mehr ist auch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherungspflichten nicht geboten.

Verkehrssicherungspflichten verpflichten diejenigen, der in seinem Verantwortungsbereich für eine Gefahrenquelle verantwortlich und in der Lage ist, die zur Gefahrenabwehr notwendigen Maßnahmen zu treffen (vgl. BGH VersR 06, 803). Bei dem Aufkeimen von Unkraut kann nicht von einer Gefahrenquelle gesprochen werden.

Selbst wenn Unkraut aussamt, führt dies nicht zu einer wesentlichen Benutzungsbeeinträchtigung der angrenzenden Nutzflächen (vgl. Herrler in Grüneberg, 81. Aufl, § 906, Rn. 15). Unkraut zeigt in der Futtermittelgewinnung oder Weidehaltung keine für Tiere schädlichen Wirkungen.

Eine wesentliche Benutzungsbeeinträchtigung ist auch nicht deshalb zu befürchten, weil durch das Aufkeimen von Unkraut Organisationsabläufe in der landwirtschaftlichen Produktion erheblich erschwert würden.

Es ist nicht dargelegt, weshalb es den Einwender in seiner Organisation erheblich belastet, Unkrautbefall zu beseitigen. Dies gilt umso mehr, als von der Straßenböschung kein übermäßiger Unkrautbefall zu befürchten ist, weil die zweimal jährlich stattfindende Mahd genügt, um beispielsweise Springkraut zu verdrängen.

Aus denselben Gründen scheidet auch ein Anspruch aus § 1004 Abs. 1 BGB aus, vgl. § 1004 Abs. 2, 906 Abs. 1 BGB.

b) Mähgut

Auch die Forderung, das Mähgut abzutransportieren, wird abgelehnt.

Es ist vorgesehen, das gemähte Schnittgut auf den Straßenböschungen zu belassen, bis dieses dort durch Selbstzersetzung verrottet. Bei dem Mulchen handelt es sich um eine in der Straßenunterhaltung bewährte Praxis.

Kommt es infolge ungewöhnlicher Windverhältnisse dazu, dass Schnittgut verweht wird, ist dies nicht dem Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers anzurechnen. Derartige Windverhältnisse sind zwar denkbar, normalerweise aber nicht zu erwarten.

(3) Jakobs - Kreuzkraut

Für Jakobs - Kreuzkraut hat der Vorhabenträger ein ausreichendes Regulierungskonzept vorgelegt. Jakobs Kreuzkraut ist schnittempfindlich. Durch die zugesagte zusätzliche Kreuzkrautmähung finden bei einem Aufkeimen von Jakobs-Kreuzkraut mindestens drei Mähungen jährlich statt.

Bei einem dreimaligen Schnitt pro Jahr ist die Pflanze so verletzt, dass sie der Konkurrenzkraft der Grasnarbe unterliegt (vgl. Vorläufige Hinweise zum Umgang mit Kreuzkräutern an Straßen der Bayerischen Staatsbauverwaltung, Anlage zum OBBS vom 18.07.2016, Gz. IIZ7/IID1-4024.1-4-2).

2.4.2.4 Einwender Nr. 1001

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Flurnummer 11 (79.783 m²), 419 (35.008 m²), 465 (5.790 m²) und 449 (10.648 m²) (, jeweils: Gemarkung Waakirchen).

Vom Grundstück Flurnummer 11, Gemarkung Waakirchen, werden dauerhaft 1.550 m², vorübergehend 1.830 m² beansprucht, vom Grundstück Flurnummer 419, Gemarkung Waakirchen, werden dauerhaft 5 m², vorübergehend 40 m² beansprucht, vom Grundstück Flurnummer 465, Gemarkung Waakirchen, werden dauerhaft 930 m², vorübergehend 760 m² beansprucht und vom Grundstück Flurnummer 449, Gemarkung Waakirchen, werden dauerhaft 50 m² sowie vorübergehend 160 m² beansprucht.

Zufahrten

Der Einwender fordert die Erhaltung seiner Zufahrten.

Die Zufahrten zu dem Privatanwesen, Grundstück Flurnummer 11, Gemarkung Waakirchen, (Bau-km 0+067, 0+100, 0+132) werden an die veränderte Lage und Höhe der Straße angepasst (Regelungsverzeichnis Ziffer 1.05), bleiben im Übrigen aber erhalten.

Die bisherigen Zufahrten zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen werden aufgelassen. Im Zuge des Vorhabens werden aus Gründen der Verkehrssicherheit zwei Zufahrten auf Höhe von Bau-km 0+343 und 0+475 so hergestellt, wie es sich aus dem Regelungsverzeichnis unter Ziffer 1.06 und dem Lageplan (Unterlage 5) ergibt.

Es begegnet unter Berücksichtigung einer Gesamtbetrachtung der gesetzlichen Regelungen in den §§ 8 f FStrG und unter Auswertung obergerichtlicher Rechtsprechung keinen durchgreifenden Bedenken, dass nur zwei Zufahrten zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen wiederhergestellt werden. Denn die Nutzflächen sind über die gebündelten beiden Zufahrten weiterhin zugänglich. Eine gesetzliche Vorschrift, aus der der Einwender einen Anspruch auf die Beibehaltung aller bisherigen Zufahrten herleiten könnte, existiert nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom

09.07.2003 – 9 A 54/02). Vielmehr ergibt sich aus der gesetzlichen Regelung des § 8a Abs. 4 FStrG; dass lediglich ein Anspruch auf eine Verbindung zum Wegenetz besteht, die eine angemessene Nutzung des Grundeigentums ermöglicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2003 – 9 A 54.02). Im Übrigen können Zufahrten allein dann schon geschlossen werden, wenn es – so wie hier – keine Sondernutzungserlaubnis gem. § 8 Abs. 1 S. 1, 2, Abs. 7a i.V.m. § 8a Abs. 1 S. 1 FStrG gibt. Grund hierfür ist, dass das Gesetz im Außenbereich anders als für den innerhalb einer Ortsdurchfahrt i.S.d. § 5 Abs. 4 S. 1 FStrG liegenden Erschließungsbereich nicht von vornherein ein gewisses Maß an Behinderungen des Verkehrsgeschehens durch Anliegerverkehr als zumutbar hinnimmt (vgl. OVG Greifswald, Beschluss vom 11.04.2008 – 1 L 251/07; VGH München, Beschluss vom 27.09.2010 – 8 CS 10.1720). Erst dann, wenn Gründe der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit nicht entgegenstehen, darf das Zu- und Abfahren auf Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten ausnahmsweise erlaubt werden (vgl. Sauthoff in Müller/Schulz, FStrG, 3. Aufl., § 8a, Rn. 36 f).

Vorliegend stehen dem uneingeschränkten Zu- und Abfahren auf die B 472 über die bisherigen Zufahrten jedoch Gründe der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit entgegen. Durch die derzeit enge Abfolge der Zufahrten auf einem verhältnismäßig kurzem Stück wird die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt (vgl. VGH München, Beschluss vom 09.06.2000 – 6 CS 98.557). Dies liegt an den besonderen Gegebenheiten, dass es sich um landwirtschaftliche Nutzflächen handelt, auf die landwirtschaftliche Maschinen langsam ein- und ausfahren, sodass es aufgrund der hohen Geschwindigkeitsdifferenzen zum fließenden Verkehr zu gefährlichen Begegnungsfällen an den Zufahrten kommen kann. Durch die Reduzierung der Zufahrten auf zwei Stellen im Bauabschnitt kann diese Gefahrenlage jedenfalls entschärft werden.

Daraus ergibt sich auch nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs keine erheblich erschwerte Zufahrtsituation, die die bisherige Benutzbarkeit des Grundstücks verändern und infolgedessen den Grundstückswert erheblich mindern würde (vgl. BGH, Urteil vom 02.07.1959, III ZR 76/58; BGH, Urteil vom 21.06.1954, III ZR 11/53). Die Bündelung stellt die Nutzungsberechtigten nicht vor unüberwindbare Organistaionsschwierigkeiten. Denn auch vor dem Hintergrund, dass auf den Teilflächen des Grundstücks unterschiedliche Nutzungen ausgeübt werden, muss die Verbindung über zwei Zufahrten als für die angemessene Nutzung

als ausreichend erachtet werden (vgl. OVG Greifswald, Beschluss vom 11.04.2008 – 1 L 251/07). Dies gilt vorliegend umso mehr, als es dem Einwender bzw. den Pächtern selbst in der Hand liegt, die Nutzungen so zu gestalten, dass allen Nutzungsbedürfnissen hinsichtlich der Erreichbarkeit der Teilflächen ausreichend Rechnung getragen wird. Weitergehende Ansprüche bestehen nicht, weil das Gesetz nicht für jede denkbare Grundstücksnutzung vorteilhafte Zufahrten spricht (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.11.1983 – 4 C 82/80).

Dem wird auch nicht unter dem Gesichtspunkt des Art. 3 Abs. 1 GG insoweit widersprochen, als die Zufahrten zu dem Privatanwesen erhalten bleiben. Der Gleichheitssatz in Art. 3 Abs. 1 GG verbietet, dass ohne sachlich rechtfertigenden Grund wesentlich Gleiches ungleich und in entscheidenden Punkten Ungleiches gleich behandelt wird (vgl. VGH München, Beschluss vom 27.09.2010 – 8 CS 10.1720; BVerfG vom 08.05.2007 NJW 2007, 2537).

Vorliegend handelt es sich jedoch nicht um im Wesentlichen Gleiches. Auf dem Anwesen findet anderer Zugangsverkehr als auf den landwirtschaftlichen Flächen statt. Die Zufahrten zu dem Privatanwesen dienen dem für die alltägliche Haushaltsführung notwendigen Verkehr, etwa Post- oder Paketdiensten. Dadurch wird der fließende Verkehr auf der B 472 nicht gleichermaßen erschwert wie durch die in ihrer Geschwindigkeit von vornherein reduzierten landwirtschaftlichen Maschinen.

Es stellt auch keine Ungleichbehandlung dar, dass dem Einwender 1000, Grundstück Flurnummer 477, Gemarkung Waakirchen, zwei Zufahrten zugestanden werden. Er ist für eine ausreichende Verbindung an das öffentliche Straßennetz auf die direkte Zufahrtmöglichkeit zur B 472 in der Südwestecke seines Grundstücks angewiesen. Die Zufahrt an der Südostecke (Bau-km 0+573) ist aufgrund der Schleppkurven, die für landwirtschaftliche Großmaschinen angesetzt werden müssen, nicht ausreichend. Dies gilt umso mehr, als die Zufahrt an der Südostecke in die Querungshilfe einmündet, wodurch es wiederum zu gefährlichen Situationen kommen kann.

Die Erteilung der gem. §§ 8 Abs. 1 S. 1, 2, 8a Abs. 1 S. 1 FStrG notwendigen Sondernutzungserlaubnis für die Zufahrten auf die B 472 erfolgt durch die zuständige Straßenbaubehörde (Staatliches Bauamt Rosenheim, Art. 62a Abs. 1 S. 2 a) BayStrWG). Die genaue Festlegung der Zufahrten hat im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Einwender zu erfolgen. Die Zufahrten

müssen so ausgestaltet werden, dass sie mit landwirtschaftlichen Großmaschinen befahrbar sind und eine angemessene Bewirtschaftung der Nutzflächen möglich ist.

Schnelleres Internet

Der Einwender fordert für den Außenbereich eine schnellere Internetverbindung. Die Forderung wird abgelehnt. Die Herstellung einer schnelleren Internetverbindung ist nicht Aufgabe der Planfeststellung. Es handelt sich um eine Aufgabe des Telekommunikationswesens nach dem Telekommunikationsgesetz.

Sichtschutz

Der Einwender erklärte im Erörterungstermin, er begehre Sichtschutz zur Abwehr von Lärmeinwirkungen.

Die Forderung wird abgelehnt. Die Voraussetzungen für Lärmschutzansprüche gemäß den §§ 41 f BImSchG sind nicht erfüllt. Für das Anwesen des Einwenders, das in den Immissionsorten 1 und 2 dargestellt ist, ist der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet (vgl. unter C.2.3.4.2 dieses Beschlusses).

Ansprüche auf Sichtschutz aus dem öffentlich-rechtlichen Abwehranspruch aus §§ 906, 1004 BGB (analog) zur Abwehr wesentlich beeinträchtigender Lichtimmissionen macht der Einwender nicht geltend (vgl. zu den Voraussetzungen VG München, Urteil vom 28.11.2018 M 19 K 17.4863; OVG Schleswig, Beschluss vom 05.07.2017 - 1 LA 12/17; VGH München, Beschluss vom 24.07.2019 - 22 ZB 19.132; BeckRS 2023, 15883).

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der B 472 Waakirchen - KV Kammerloh von Bau-km 0+060 bis Bau-km 0+720 unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

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

Die Regelungen zu den Widmungen sind im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) näher beschrieben.

3. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Postfach 34 01 48
80098 München
(Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München)
erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe des § 55a VwGO auch als elektronisches Dokument bei Gericht eingereicht werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind ergibt sich aus § 67 VwGO.

Hinweis zur Auslegung des Plans

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

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung.oberbayern.bayern.de abgerufen werden.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Gegenüber denjenigen, denen individuell zugestellt wurde, gilt der Beschluss mit der unmittelbaren Zustellung als zugestellt. Nach der öffentlichen Auslegung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

München, 07.02.2024

Regierung von Oberbayern

gez.

Melzer

Regierungsrätin

