

Aktenzeichen: 32-4354.2-19-1



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**B 307 Miesbach - Bayrischzell  
Verlegung Bahnübergang Hausham Süd  
Abschnitt 300, Stat. 0,675 (Bahn-km 22,571)**

**München, 08.11.2016**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A Entscheidung.....</b>	<b>5</b>
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) .....	9
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz .....	9
3.4 Bauausführung .....	11
3.5 Verkehrslärmschutz .....	12
3.6 Landwirtschaft .....	13
3.7 Brand- und Katastrophenschutz .....	14
3.8 Belange der Telekom Deutschland GmbH .....	14
3.9 Belange der Bayernwerk AG .....	14
3.10 Belange der E.ON Netz GmbH (jetzt: Bayernwerk AG) .....	15
3.11 Belange der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH .....	15
3.12 Belange der Deutschen Bahn AG .....	16
3.13 Belange des Abwasserzweckverbandes zur Abwasserbeseitigung im Schlierachtal (ZAS).....	18
3.14 Belange der Energienetze Bayern GmbH .....	18
4.Wasserrechtliche Erlaubnisse .....	19
4.1 Gegenstand/Zweck.....	19
4.2 Plan .....	19
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen .....	19
5.Straßenrechtliche Verfügungen.....	21
6.Zurückweisung der Einwendungen.....	22
7.Kostenentscheidung .....	22

<b>B Sachverhalt .....</b>	<b>23</b>
1. Beschreibung des Vorhabens .....	23
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....	24
<b>C Entscheidungsgründe .....</b>	<b>26</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung .....	26
1.1 Allgemeines zur Planfeststellung .....	25
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen .....	28
1.3 FFH-Verträglichkeitsprüfung .....	29
2. Materiell-rechtliche Würdigung .....	30
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen).....	30
2.2 Planrechtfertigung .....	30
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	32
2.4 Private Einwendungen .....	71
2.5 Gesamtergebnis.....	80
2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....	80
4. Kostenentscheidung .....	80
<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>81</b>
<b>Hinweis zur Auslegung des Plans .....</b>	<b>82</b>

**Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen**

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVI	Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABl	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: 32-4354.2-19-1

**Vollzug des FStrG;  
B 307 Miesbach - Bayrischzell  
Verlegung Bahnübergang Hausham Süd  
Abschnitt 300, Stat. 0,675 (Bahn-km 22,571)**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

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

Der Plan zur Verlegung des Bahnüberganges Hausham Süd an der B 307 bei Abschnitt 300, Stat. 0,675 (Bahn-km 22,571), und der Ausstattung mit einer Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA) wird mit den sich aus A.3 und A.6 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

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

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht (Bl. 1 - 33)	-
2	Übersichtskarte (Bl. 1)	1:100.000
3	Übersichtslageplan (Bl. 1)	1:25.000

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
5	Lageplan mit Sparten (Bl. 1)	1:250
5	Lageplan Schlierseer Str. (B 307) mit Sparten (Bl. 2)	1:250
6	Höhenplan Industriestraße/Schlierseer Str. (Bl. 1 )	1:250/25
6	Höhenplan Schlierseer Str. (B 307) (Bl. 2 )	1:250/25
6	Höhenplan Schlierseer Str./Naturfreundestr. (Bl. 3 )	1:250/25
9.1	Landschaftspflegerische Maßnahmenplan (Bl. 1)	1:250
9.2	Landschaftspflegerische Maßnahmen - Maßnahmenblätter (Bl. 1 - 8)	-
10.1	Grunderwerbsplan (Bl. 1 - 2)	1:500
10.2	Grunderwerbsverzeichnis (Bl. 1 - 8)	-
11	Regelungsverzeichnis (Bl. 1 - 57)	-
12	Widmungsplan, Lageplan (Bl. 1)	1:5.000
17	Immissionstechnische Untersuchung - Verkehrslärm (Bl. 1 - 13), Anlagen A - E und Abb. 1 - 6	-
18	Wassertechnische Untersuchungen (Bl. 1 - 4)	-
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil (Bl. 1 - 8)	-
19.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (Bl. 1)	1:500
19.3	Naturschutzrechtliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Bl. 1 - 27)	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim aufgestellt und tragen das Datum 31.07.2014. Aufgrund von Stellungnahmen vorgenommene Änderungen bzw. Berichtigungen in den Planunterlagen sind in roter Farbe dargestellt und tragen das Datum vom 27.10.2016.

Der Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Bundesfernstraßenvorhaben (Unterlage 19.4, Bl. 1 - 7) und die Verkehrsuntersuchung zur BÜSTRA-Anlage (Unterlage 21, Bl. 1 - 22 mit Anhang) sind nachrichtlicher Bestandteil der festgestellten Planunterlagen.

### **3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Technische Infrastruktur Niederlassung Süd, Pentenriederstraße 4, 83043 Bad Aibling, mindestens fünf Monate vor Baubeginn unter Mitteilung der Ausschreibungs- und Ausführungstermine, damit die zeitliche Abwicklung von gegebenenfalls erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

3.1.2 Der Gemeinde Hausham, Rathausstr. 2, 83734 Hausham, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen gemeindlichen Wasserleitungen bzw. Straßenabschnitten mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.3 Der Bayernwerk AG, Netzcenter Kolbermoor, Geigelsteinstraße 2, 83059 Kolbermoor, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Leitungen (Mittelspannungs-, Niederspannungs- und Straßenbeleuchtungskabel) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.4 Der Energienetze Bayern GmbH, Frankenthaler Straße 2, 81539 München, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München.
- 3.1.6 Der DB Services Immobilien GmbH, Barthstraße 12, 80339 München.
- 3.1.7 Der DB Kommunikationstechnik GmbH, Landsberger Straße 314, 80687 München.
- 3.1.8 Der Bayerischen Oberlandbahn GmbH, Bahnhofplatz 9, 83607 Holzkirchen.
- 3.1.9 Dem Landratsamt Miesbach, Rosenheimer Straße 3, 83714 Miesbach, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim, Königstraße 19, 83022 Rosenheim. Das Bauende ist ebenfalls anzuzeigen.
- 3.1.10 Dem Zweckverband zur Abwasserbeseitigung im Schlierachtal (ZAS), Thalhamer Straße 49, 83714 Miesbach, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Schmutz- bzw. Mischwasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können
- 3.1.11 Der Energienetze Bayern GmbH, Frankenthaler Straße 2, 81539 München damit erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Erdgasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.12 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).
- 3.1.13 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.



### **3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**

- 3.2.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Baumaßnahme plangemäß und auflagengerecht nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik durchzuführen und dabei die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.
- 3.2.2 Sollten im Zuge der Bauarbeiten Belastungen des Untergrundes im Bereich der bestehenden Bahnlinie sowie im Bereich des Bergwerkes Hausham festgestellt werden, die eine Grundwassergefährdung besorgen lassen, sind unverzüglich das Landratsamt Miesbach und das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim zu benachrichtigen.
- 3.2.3 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit zu vermeiden. Die Fischereiberechtigten sind rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren.

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

- 3.3.1 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 V-RL 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 im Zeitraum vom 1. September bis 31. Oktober zu roden. Außerhalb dieser Zeit dürfen Rodungen nur vorgenommen werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde sichergestellt ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a) der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.
- 3.3.2 Die in den Unterlagen 19.1, 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 enthaltenen Angaben zu Unterhaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind verbindlich. Wesentliche Abweichungen bzw. Änderungen sind nur in Abstimmung mit dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, zulässig. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das

Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.

- 3.3.3 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile zu erfolgen.
- 3.3.4 Außerhalb des Baufeldbereichs zu erhaltende Bäume sind durch geeignete Maßnahmen (z. B. Bauzaun) vor möglichen Beeinträchtigungen zu sichern.
- 3.3.5 Betriebs- und Lagerflächen sind ausschließlich auf versiegelten Flächen oder auf Arealen mit naturschutzfachlich geringem Wert anzulegen.
- 3.3.6 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.7 Umfang und Qualität der erforderlichen Ersatzpflanzungen (Baumarten, Baumschulware) sind im Einvernehmen mit dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, noch festzulegen.
- 3.3.8 Der Vorhabensträger hat zum bauzeitlichen Schutz hochwertiger Biotope, zur Sicherung der optimalen Umsetzung aller landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie insbesondere zur Erfolgskontrolle der Kompensations- und CEF-Maßnahmen rechtzeitig vor Baubeginn eine qualifizierte ökologische Umweltbaubegleitung zu bestellen und dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, zu benennen. Insbesondere ist eine ordnungsgemäße Umsetzung der vorgesehenen Schutzmaßnahme V 1 sowie der Ausgleichsmaßnahmen CEF 1 - CEF 4 durch eine qualifizierte Umweltbaubegleitung zu gewährleisten.
- 3.3.9 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 Vorhabensträger darüber hinaus gemeinsam mit der unteren 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.

### **3.4 Bauausführung**

- 3.4.1 Der Vorhabensträger hat mit geeigneten Maßnahmen baubedingte Beeinträchtigungen der angrenzenden Bebauung durch die Baustellenabwicklung soweit wie möglich zu reduzieren. Ebenso ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- 3.4.2 Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970, MABI 1/1970 S. 2, ist einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen.
- 3.4.3 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II entsprechen.
- 3.4.4 Es wird empfohlen, emissionsarme Baumaschinen einzusetzen (Stufe III A bzw. III B der Richtlinie 97/68/EG oder Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem (PMS), das die 2. Stufe der UNECE-Regelung Nr. 132 erfüllt; abweichend hiervon können bis zum 31.12.2016 erfolgte Nachrüstungen von PMS, die nach TRGS 554, VERT, Förderkreis Abgasnachbehandlungstechnologien für Dieselmotoren (FAD) zertifiziert oder nach Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) genehmigt wurden, weiterhin anerkannt werden), hierauf ist bereits bei der Vergabe zu achten. Ferner wird empfohlen, Lkws zu verwenden, die mindestens die Emissionsgrenzwerte (Euro-5-Emissionsgrenzwerte) nach Tabelle 1 des Anhangs 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (zuletzt ergänzt durch die Verordnung (EU) Nr. 459/2012 der Kommission) einhalten.
- 3.4.5 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, während der Bauzeit in vertretbarem Umfang geeignete Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung einer möglichen gravierenden baubedingten Staubbelastung und Straßenverschmutzung (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) zu ergreifen. Hierbei ist das Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen zu beachten. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin laufend zu überwachen und gegebenenfalls anzupassen.

- 3.4.6 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
- 3.4.7 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes - einschließlich der begleitenden Regelwerke - sind zu beachten. Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Miesbach abzustimmen.
- 3.4.8 Bei der Durchführung erschütterungsrelevanter Baumaßnahmen und -verfahren sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.

### **3.5 Verkehrslärmschutz**

- 3.5.1 Die Eigentümer der nachfolgend genannten Anwesen (vgl. Unterlage 17.1), bei denen eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV vorliegt, die aber nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden, haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

O. g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer folgender Anwesen in der Gemeinde Hausham (vgl. Unterlage 17, Anlage D bzw. E, Abb. 6):

- Industriestraße Nr. 1 (W EG, 1. OG / (Werkstatt) S EG / W EG)
- Industriestraße Nr. 1a (NW EG, 1. OG / SO EG, 1. OG / (Laden) SW 1. OG / NW EG / SO EG / SW EG)

- Naturfreundestraße Nr. 2 (NO EG, 1. OG, 2. OG / NW EG, 1. OG, 2. OG)
- Schlierseer Straße Nr. 1 (NW EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG / SW EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG)
- Schlierseer Straße Nr. 16 (NO EG , 1. OG, 2. OG)
- Schlierseer Straße Nr. 18 (NO EG, 1. OG, 2. OG / NW EG, 1. OG, 2. OG / SO EG, 1. OG, 2. OG)
- Schlierseer Straße Nr. 18a (NO EG / SO EG)
- Schlierseer Straße Nr. 20 (NO EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG / NW EG, 1. OG, 2OG, 3, OG / SO EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG)

3.5.2 Die Eigentümer der in der festgestellten Unterlagen 17 aufgeführten acht Anwesen haben gegen den Vorhabensträger darüber hinaus einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt. Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchr 1997". Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche, d. h. Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

### **3.6 Landwirtschaft**

3.6.1 Es ist bei der Bauausführung darauf zu achten, dass der landwirtschaftliche Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird. So ist insbesondere die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen auch mit überbreiten Erntemaschinen soweit wie möglich im Rahmen der Bauabwicklung zu gewährleisten.

3.6.2 Vorübergehend beanspruchte Wege und Flächen sind mit höchster Sorgfalt zu behandeln und nach Baubeendigung wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen. Bodenverdichtungen sind durch Auflockerung zu beseitigen.

### **3.7 Brand- und Katastrophenschutz**

Bei der Bauausführungsplanung hat der Vorhabensträger für den abwehrenden Brandschutz die Löschwasserversorgung sowie das Hydrantennetz in Abstimmung mit den zuständigen Versorgungsunternehmen entsprechend zu berücksichtigen.

### **3.8 Belange der Telekom Deutschland GmbH**

3.8.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Telekom Deutschland GmbH soweit wie möglich nicht beeinträchtigt werden.

3.8.2 Der Vorhabenträger ist verpflichtet, bei einem eventuell erforderlichen Umbau des Telekommunikationsnetzes einen Bauablaufzeitenplan auf dessen Kosten aufzustellen und unter Berücksichtigung der Belange der Telekom Deutschland GmbH rechtzeitig mit einer Mindestvorlaufzeit von fünf Monaten abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Materialbestellung, Verlegungsarbeiten, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden können.

3.8.3 In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 0,5 m für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH vorzusehen.

3.8.4 Der Vorhabensträger hat hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen das „Merkblatt über baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989, insbesondere Abschnitt 3, zu beachten.

### **3.9 Belange der Bayernwerk AG**

3.9.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Bayernwerk AG nicht beeinträchtigt werden dürfen. Gegebenenfalls erforderliche Sicherungs- bzw. Umbaumaßnahmen sind in Abstimmung mit der Bayernwerk AG zu treffen.

3.9.2 Der Vorhabensträger hat den Schutzzonenbereich für Kabel für Aufgrabungen von je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse bzw. bei einer Bepflanzung mit Bäumen von je 2,5 m nach DIN 18920 (Baumschutz) zu beachten. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnden Sträucher gepflanzt werden. Dies ist besonders bei der Durchführung von naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen zu beachten.

3.9.3 Der Vorhabensträger hat das aktuelle Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen der Bayernwerk AG zu beachten.

### **3.10 Belange der E.ON Netz GmbH (jetzt: Bayernwerk AG)**

3.10.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Hochspannungsfreileitungen der E.ON Netz GmbH nicht beeinträchtigt und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Maßnahmen zur Sicherung des Leitungsbestandes und -betriebes, wie Korrosionsschutzarbeiten, Arbeiten zur Trassenfreihaltung von betriebsgefährdendem Aufwuchs bzw. auch die Erneuerung, Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau auf gleicher Trasse, unter Beibehaltung der Schutzzonen, müssen unter gegenseitiger Abstimmung durchgeführt werden können. Dies gilt insbesondere für die Zugänglichkeit für Sicherungsmaßnahmen des Leitungsbestandes auf den geplanten Ausgleichsflächen.

3.10.2 Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor Baubeginn ein Kreuzungsheft mit numerischen Abstandsnachweisen zu erstellen und der E.ON Netz GmbH zu übergeben.

3.10.3 Die Baustelleneinrichtung (Aufstellung von Büro- und Lagercontainern) muss generell außerhalb der Baubeschränkungszone erfolgen. Dies gilt auch für das eigentliche Baulager.

3.10.4 Auf die erhöhte Unfallgefahr bei Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsleitungen wird besonders hingewiesen. Die für die Sicherheit bei den Bauarbeiten verantwortlichen Personen müssen vom Vorhabensträger auf die Sicherheitsmaßnahmen hingewiesen werden. Die Hinweise im aktuellen Sicherheits-Merkblatt der E.ON Netz GmbH sind dabei zu beachten.

3.10.5 Der Einsatz von Baukränen (Turmdrehkran, Autokran o. ä.) und größeren Baumaschinen ist innerhalb der Baubeschränkungszone der Freileitung rechtzeitig separat mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen.

### **3.11 Belange der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH**

Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH nicht beeinträchtigt und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.

### **3.12 Belange der Deutschen Bahn AG**

- 3.12.1 Als Grundlage für die weiteren Detailplanungen für den geplanten Bahnübergang bei km 22,483 (Bau-km 0+135) sind die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), die Richtlinie 815 „Bahnübergänge planen und instand halten“ der DB Netz AG sowie der Regelplan 1 des vom Unterausschuss „Verkehrssicherheit an Bahnübergängen“ des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenverkehrsordnung (BLFA StVO) erarbeiteten Leitfadens „Verkehrssicherheit an Bahnübergängen - Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen“, jeweils in der aktuellen Fassung, heranzuziehen.
- 3.12.2 Der geplanten Bahnübergang bei km 22,483 (Bau-km 0+135) ist als sogenannte BÜSTRA-Anlage auszuführen, wobei durch das Steuerungskonzept sicherzustellen ist, dass auf dem Bahnübergang kein Begegnungsverkehr von Kraftfahrzeugen stattfinden kann. Es wird darauf hingewiesen, dass der im Lageplan der Planfeststellungsunterlagen (Unterlage Nr. 5, Blatt 1, Plan-Nr. 853061-156, Index b, M 1:250 vom 31.07.2014) dargestellte Vollabschluss mittels zweischlägiger Schranken (Halbschranke-Halbschranke) eine automatische Radarsensoranlage zur Gefahrenraum-Freimeldung, sogenannte Gefahrenraum-Freimeldeanlage, impliziert.
- 3.12.3 Die sicherheitstechnischen Auflagen der DB Netz AG während der Bauausführung zur Erneuerung des BÜ km 22,571 - Hausham (Po11) sind vom Vorhabensträger rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB AG abzuklären.
- 3.12.4 In der Nähe des neuen BÜ sind Abstellmöglichkeiten für Einsatzfahrzeuge der DB Netz AG (bevorzugt zwei, mindestens jedoch ein Stellplatz) nach vorheriger Abstimmung herzustellen.
- 3.12.5 Die Kostenteilung der Baumaßnahme ist in einer von den Kreuzungspartnern separat zur erstellenden Kreuzungsvereinbarung festzulegen.
- 3.12.6 Zudem wird darauf hingewiesen, dass die im Lageplan dargestellte Entwässerung der Industriestraße und der Schlierseer Straße mittels Querneigung auf dem Bahnübergang nach den anerkannten Regeln der Technik nicht zulässig ist (Verschlammung des Schotterbettes und Verschlammung bzw. Vereisung der Spurrillen). Es sind deswegen entsprechend dimensionierte Entwässerungsrinnen beiderseits des Gleises im Abstand von jeweils ca. 2,50 m zur äußeren Schiene anzuordnen.



- 3.12.7 Es wird darauf hingewiesen, dass zur Wahrnehmung dieser Aufgaben betreffend den Bau und die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes bei der vorliegenden Planfeststellung, die Regelungen der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE), jeweils in der aktuellen Fassung, zu beachten und die beim Eisenbahn-Bundesamt hiernach erforderlichen Anzeigen rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen bzw. die notwendigen Anträge zu stellen sind.
- 3.12.8 Es wird darauf hingewiesen, dass Aufträge für Maßnahmen an F-Kabeln grundsätzlich bei der DB Kommunikationstechnik GmbH zu beauftragen sind.
- 3.12.9 Bei Baumaßnahmen ist die Freileitung der DB Kommunikationstechnik GmbH gegen Beschädigungen zu schützen. Die Durchfahrtshöhe ist zu beachten.
- 3.12.10 Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig. Aus organisatorischen Gründen ist ein Termin für die örtliche Einweisung frühzeitig schriftlich anzumelden (Ansprechpartner: DB Kommunikationstechnik GmbH, Landsberger Straße 314, 80687 München). Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.
- 3.12.11 Die Baumaßnahme erfordert umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen der DB Kommunikationstechnik GmbH. Zur Einleitung der Vorarbeiten empfiehlt sich die baldige Beauftragung beim zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner der DB Kommunikationstechnik GmbH.
- 3.12.12 Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die DB Kommunikationstechnik GmbH bzw. die Netzplanung von Vodafone D2 GmbH zu informieren.
- 3.12.13 Die dem Vorhabensträger überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der Deutschen Bahn AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergegeben noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

### **3.13 Belange des Zweckverbandes zur Abwasserbeseitigung im Schlierachtal (ZAS)**

3.13.1 Die nicht mehr in Betrieb befindlichen Schächte und Kanäle sind an der jeweiligen Anschlussstelle zur noch betriebenen Abwasseranlage ordnungsgemäß stillzulegen. Vorher ist jedoch eingehend zu überprüfen, ob die stillzulegenden Anlagenteile tatsächlich nicht mehr genutzt werden und keine weiteren Abwasseranlagen (auch von anderen), die nicht mehr benötigt werden, angeschlossen sind. Dem ZAS ist darüber eine Bestätigung vorzulegen und die Dichtigkeit an der Anschlussstelle ist mittels einer Druckprüfung nach den Vorgaben des Merkblattes Nr. 4.3 / Teil 2 des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft nachzuweisen.

3.13.2 Die ordnungsgemäße Stilllegung von Leitungen am öffentlichen Kanal mit Anschluss an die Kläranlage in Miesbach ist durch eine Kamerabefahrung zu dokumentieren. Diese Befahrung erfolgt ausschließlich im System Strakat und ist rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Ingenieurbüro Dippold & Gerold, H. Hubl, Sembdnerstraße 7, 82110 Germering, abzustimmen.

3.13.3 Für die Einhaltung aller Auflagen und zur Überwachung der Arbeiten ist vom Vorhabensträger nach Maßgabe von § 11 Abs. 8 der Entwässerungssatzung (EWS) ein privater, unabhängiger Sachverständiger oder ein geeignetes Ingenieurbüro zu beauftragen. Eine Kopie der Auftragsbestätigung ist dem ZAS vor Baubeginn vorzulegen.

3.13.4 Nach Abschluss der Bauarbeiten und spätestens vor Inbetriebnahme der Abwasseranlagen ist dem ZAS das Abnahmeprotokoll des hier beauftragten Sachverständigen zusammen mit allen Unterlagen und dem Entwässerungsplan (Darstellung aller am Grundstück befindlichen Abwasseranlagen) nach Maßgabe von § 10 der Entwässerungssatzung (EWS) vorzulegen.

### **3.14 Belange der Energienetze Bayern GmbH**

3.14.1 In den Bereichen des Straßenbaus (z. B. Schlierseer Straße, Naturfreundestraße, Althausamer Straße und Industriestraße) sind die verlaufenden Erdgasleitungen der Energienetze Bayern GmbH mit den zugehörigen Hausanschlussleitungen bauzeitlich zu sichern. Die Sicherungsmaßnahmen dieser Anlagen sind mit der Betriebsstelle der Erdgas Südbayern GmbH (ESB), Tegernseer Straße 34, 83734 Hausham, abzustimmen. Der Vorhabensträger hat bei der Planung der zugehörigen Entwässerungsanlagen auf ausreichende Abstände zu den Erdgasleitungen achten.

Detaillierte Angaben hierzu können dem beigelegten Merkblatt für Bauarbeiten im Bereich von Gasversorgungsleitungen der Netzbetreiber entnommen werden.

- 3.14.2 Der Anlagenbestand der Energienetze Bayern GmbH ist auch beim Rückbau bestehender Straßen zu berücksichtigen. Bevor Straßenflächen, die von diesen Leitungstrassen tangiert sind, entwidmet und/oder aufgelassen werden, ist dieser Anlagenbestand dinglich zu sichern.
- 3.14.3 Umlegungsmaßnahmen an den Erdgasleitungen der Energienetze Bayern GmbH können grundsätzlich nur außerhalb der Heizperiode (also in den Monaten Mai - August) und mit einem zeitlichen Verlauf von mindestens sechs Monaten ausgeführt werden.
- 3.14.4 Für im Zuge des Bauvorhabens vorgesehene ökologische Kompensationsmaßnahmen ist je zwei Meter beidseits der Rohrachse der Erdgasleitung der Energienetze Bayern GmbH die Pflanzung von Bäumen und tief wurzelnden Sträuchern unzulässig.

#### **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

##### **4.1 Gegenstand/Zweck**

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers im Bereich von Bau-km 0+120 bis Bau-km 0+435 über ein Regenrückhalte- bzw. Absetzbecken in den Schatzlgraben als Vorfluter erteilt.

Hinweis:

Falls bei der Bauausführung Grundwasser auftritt bzw. Bauteile ins Grundwasser eingebracht werden, weisen wir darauf hin, dass dafür vorher unverzüglich eine wasserrechtliche Erlaubnis mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen ist.

##### **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

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

- 4.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerke maßgebend. Die hiernach

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

- 4.3.2 Die geplante Niederschlagswasserbehandlung ist gemäß den festgestellten Planunterlagen auszuführen.
- 4.3.3 Eine Drosselung der Einleitungsmenge des Oberflächenwassers in die SW- bzw. MW-Kanalisation des Zweckverbandes zur Abwasserbeseitigung im Schlierachtal (ZAS) und damit in die Schlierach ist unter Bezugnahme auf den Bescheid des Landratsamts Miesbach vom 27.06.1997, Az. 51/211-7/2-2, vorzusehen. Diese beläuft sich auf 70,65 l/s. Um die Funktionsfähigkeit der Straßenentwässerung zu gewährleisten, ist eine ausreichend dimensionierte Rückhaltemöglichkeit zu schaffen. Das Volumen ist auf ein 5-jähriges Regenereignis auszulegen.
- 4.3.4 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme der Regenwasserbehandlungsanlagen, dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Landratsamt Miesbach, Untere Wasserrechtsbehörde, je eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.
- 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 gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem Straßenbaulastträger.
- 4.3.6 Im Bereich der Einleitungsstelle in den Schatzlgraben ist die Gewässerunterhaltung mit der Gemeinde Hausham als Unterhaltungspflichtigen zu klären.
- 4.3.7 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 sofort zu beheben.
- 4.3.8 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.

- 4.3.9 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen und vergleichbaren Ereignissen verunreinigtes Wasser in die Versickerungsanlage bzw. Vorflut gelangt, so sind sofort das Landratsamt Miesbach, Untere Wasserrechtsbehörde, das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und die Fischereiberechtigten zu verständigen.
- 4.3.10 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, darf die geplante Anlage nicht gebaut werden und es muss entweder ein neuer Standort gewählt oder eine angepasste technische Lösung entwickelt werden. Dies ist unverzüglich der Planfeststellungsbehörde, dem Landratsamt Miesbach, Untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim anzuzeigen.
- 4.3.11 Es ist darauf zu achten, dass die Belange des Arbeitsschutzes, insbesondere die "Sicherheitsregeln für Abwasserbehandlungsanlagen - Bau und Ausrüstung" und die "Sicherheitsregeln für Arbeiten in umschlossenen Räumen von abwassertechnischen Anlagen - Betrieb" sowie die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden.

## **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) und dem Lageplan zu den straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 12). Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

**6. Zurückweisung der Einwendungen**

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

**7. Kostenentscheidung**

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

## **B Sachverhalt**

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

Das Bauvorhaben liegt im Landkreis Miesbach und umfasst die Verlegung des Bahnüberganges Hausham-Süd an der B 307 bei Abschnitt 300, Stat. 0,675 (Bahn-km 22,571) und der Ausstattung mit einer Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA).

Dabei wird der Bahnübergang der Bahnstrecke 5620 Holzkirchen - Schliersee von Bau-km 0+225 (Industriestraße)/Bahn-km 22,571 um ca. 100 m nach Norden zu Bau-km 0+125 (Industriestraße)/Bahn-km 22,483 in Hausham verlegt. Hierzu müssen die Industriestraße und die Schlierseer Straße (südöstlich des Bahnübergangs) auf einer Länge von rund 280 m und die Schlierseer Straße (nordwestlich der Bahnübergang) auf rund 240 m umgebaut werden. In diesem Bereich wird ostseitig der Bahn der bestehende Gehweg zu einem Geh- und Radweg verbreitert. Im weiteren Verlauf der B 307 Richtung Schliersee soll zur Schließung der Lücke im Radwegnetz noch ein Geh- und Radweg auf der Ostseite der B 307 von Bau-km 0+281 bis Bau-km 0+435 errichtet bzw. der bestehende Gehweg verbreitert und zur Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit eine Mittelinsel errichtet werden. Der bestehende Bahnübergang im Zuge der B 307 sowie der eigene Übergang für die Fußgänger werden einschließlich zugehöriger Anlageteile rückgebaut. Gleiches gilt für das bestehende Schrankenwärterhäuschen.

Der gesamte Flächenbedarf für das Bauvorhaben beträgt ca. 690 m<sup>2</sup>. Ca. 162 m<sup>2</sup> (Grünland) werden dabei neu versiegelt. Naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen werden auf einer anrechenbaren Fläche von ca. 50 m<sup>2</sup> durchgeführt.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) in Verbindung mit den Lage- und Höhenplänen (Unterlagen 5, 6.1 bis 6.3) und im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11), worauf verwiesen wird.

## 2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 31.07.2014 beantragte das Staatliche Bauamt Rosenheim, für die Verlegung des Bahnüberganges Hausham-Süd an der B 307 bei Abschnitt 300, Stat. 0,675 (Bahn-km 22,571) und der Ausstattung mit einer Bahnübergangsteuerungsanlage (BÜSTRA) das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung am 09.09.2014 bei der Gemeinde Hausham in der Zeit vom 16.09.2014 bis 15.10.2014 zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Hausham oder bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift bis spätestens zum 29.10.2014 zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

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

- Gemeinde Hausham
- 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)
- Bezirk Oberbayern - Fachberatung für Fischerei
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Vermessungsamt Miesbach (jetzt: Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Miesbach)
- Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München
- DB Services Immobilien GmbH
- Bayerische Oberlandbahn
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bayernwerk AG
- Energienetze Bayern GmbH



- Zweckverband zur Abwasserbeseitigung im Schlierachtal (ZAS) sowie den Sachgebieten 31.1 (Straßen- und Brückenbau), 32.2 (Schienen- und Seilbahnen), 24.1 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung 10, 14), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern.

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

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.08.2015. Aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen wurden Änderungen bzw. Berichtigungen verschiedene Änderungen bzw. Berichtigungen in den Planunterlagen mit Datum vom 27.10.2016 eingearbeitet, welche in einer Anlage zur Unterlage 1 beschrieben sind und auf welche wir hiermit verweisen.

Nach Auswertung der Rückäußerungen des Vorhabensträgers zu den eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen haben wir uns entschieden, auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten. Diese Entscheidung haben wir den Trägern öffentlicher Belange und den privaten Einwendern mit Schreiben vom 15.09.2015 bekannt gegeben. Diesem Schreiben haben wir die jeweiligen Rückäußerung des Vorhabensträgers beigelegt und Gelegenheit gegeben, hierzu bis zum 09.10.2015 ergänzend Stellung zu nehmen.

Aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen wurden Änderungen bzw. Berichtigungen verschiedene Änderungen bzw. Berichtigungen in den Planunterlagen mit Datum vom 27.10.2016 eingearbeitet, welche in einer Anlage zur Unterlage 1 beschrieben sind und auf welche wir hiermit verweisen.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

Bei der Verlegung des Bahnüberganges handelt es sich um eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach § 3 EKrG. Wir konnten in diesem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren auch über alle Maßnahmen entscheiden, die die Kreuzungsbaumaßnahme nach § 3 EKrG zur Verlegung des höhengleichen Bahnüberganges bei Hausham Süd an der B 307 und der Bahnstrecke 5620 Holzkirchen - Schliersee betreffen. Die vorliegende Maßnahme eröffnet grundsätzlich mit §§ 17b Abs. 1 Nr. 2, 22 Abs. 4 FStrG, Art. 39 Abs. 2 BayStrWG i.V.m. § 17 S. 1 FStrG einerseits und andererseits mit § 18 Abs. 1 AEG aufgrund der notwendigen Änderung einer Betriebsanlage der Eisenbahn die gleichzeitige Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern und des Eisenbahn-Bundesamtes nach § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Abs. 2 BEVVG.

Für die Zuordnung der Zuständigkeit von zwei verschiedenen Planfeststellungsbehörden bieten sich verschiedene Lösungswege an:

Die Rechtsprechung und Teile der Literatur wenden in diesem Fall Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG an. Zuständig für die gesamte Baumaßnahme ist demnach derjenige, in dessen Interesse die Baumaßnahme verfolgt wird (BVerwG vom 12.2.1988, Az. 4 C 55/84; Kühling in DVBl 1989, 228). Die Funktionsfähigkeit der „anderen“ Anlage (hier des Schienenweges) ist durch Folgemaßnahmen im Sinne des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG sicherzustellen. Im vorliegenden Fall kommt man somit zur Zuständigkeit der nach Straßenrecht zuständigen Planfeststellungsbehörde. Ziel des hier beantragten Planfeststellungsverfahrens ist es in erster Linie, die Sicherheit und Leichtigkeit des auf der B 307 fließenden Verkehrs zu steigern. Die Änderungen an der Bahnstrecke beschränken sich auf das zum Erhalt der

Funktionsfähigkeit notwendige Maß und stellen somit notwendige Folgemaßnahmen i. S. d. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG dar.

Verschiedene Ansichten der Literatur ziehen Art. 78 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG in direkter oder analoger Anwendung heran, je nachdem ob man die Beseitigung des Bahnüberganges als eine einheitliche, oder als mehrere selbständige Maßnahmen ansieht (Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG direkt: Zeitler-Numberger BayStrWG, Art. 38, Rdnr. 251; Haselhoff in DVBl 1989, 596; Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG analog: Knöpfle in Maunz-FS 1981, 195). Zuständigkeit und Verfahren richten sich demnach nach den Rechtsvorschriften über Planfeststellungsverfahren, die für diejenige Anlage vorgeschrieben sind, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berühren, Art. 78 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG. Auch diese Ansicht führt hier zur Zuständigkeit der nach Straßenrecht zuständigen Behörde, da am betroffenen Straßennetz umfangreichere Veränderungen vorgenommen werden.

Die in Betracht kommenden Lösungsansätze führen somit einheitlich zu der nach Straßenrecht zuständigen Behörde, also der Regierung von Oberbayern. Eine Entscheidung zwischen den Ansichten erübrigt sich.

Die Kreuzungsvereinbarungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 EKreuzG sind derzeit in Vorbereitung und werden nach Angaben des Vorhabensträgers demnächst mit der Deutschen Bahn AG abgeschlossen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 17 Satz 3 und 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen sind gemäß § 8 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Gemäß § 19 Abs.1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Wir haben in diesem Verfahren gemäß § 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG auf die Durchführung eines Erörterungstermins in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens verzichtet, da weder in rechtlicher noch in tatsächlicher Hinsicht Unklarheiten über den Inhalt der Einwendung bestanden, die in einem Erörterungstermin aufgeklärt hätten werden können (vgl. BVerwG NVwZ 2011, 177 Rdnr. 35). Der Vorhabensträger hat sich zu den Einwendungen der privaten Betroffenen und zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Leitungsträger detailliert geäußert. Aus den vorliegenden Unterlagen und eingegangenen Stellungnahmen lassen sich alle Bedenken und Vorschläge abschließend beurteilen, so dass ein Erörterungstermin weder zur Vertiefung der abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen noch zur Vervollständigung des Abwägungsmaterials für die Planfeststellungsbehörde erforderlich war. Einwände gegen diese Vorgehensweise wurden nicht erhoben.

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

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war für das Bauvorhaben nicht erforderlich. Dies ergibt sich aus der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach §§ 3e Abs. 1 Nr. 2, 3c Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG, die wir auf Antrag des Staatlichen Bauamtes Rosenheim durchgeführt haben.

Eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 aufgeführten Kriterien deutet nicht darauf hin, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG haben kann (vgl. § 3c Satz 1 UVPG). Die Bewertung der prognostizierten Umweltauswirkungen ergibt, dass diese nicht schwerwiegend sein werden, sondern vielmehr zu erwarten ist, dass durch das Bauvorhaben in dem vorbelasteten Gebiet zwischen Schlierseer Straße und Industriestraße in Hausham nur geringe nachteilige Umweltauswirkungen verursacht werden. Es wird lediglich der Bahnübergang um 90 m nach Westen verschoben und der neue Bahnübergang mit einer BÜSTRA-Anlage ausgestattet. Die bestehenden Straßen müssen nur geringfügig verbreitert werden, um die für die Kreuzungsanlage notwendigen Spuren anlegen zu können und die Gehwegverbindungen wieder herzustellen. Mit der Verbreiterung der Straße muss ein Teil des ortsbildgestaltenden Baumbestandes im Baubereich beseitigt werden. Betroffen sind fünf Einzelexemplare, vorwiegend Sommerlinden. Die zusätzlichen Straßenflächen durch den Neubau des Bahnüberganges und den Umbau von Industrie- und Schlierseer Straße einschl. der Geh- und Radwegflächen beträgt ca. 690 m<sup>2</sup>, wobei

ein Großteil der Fläche bereits heute als Grundstückzufahrten, Parkplätze, Bahnfläche genutzt wird und zum großen Teil bereits befestigt ist. Sofern innerorts Bewuchs betroffen ist, soll dieser zurückversetzt wieder erstellt werden, wobei hierdurch teilweise bereits befestigte Flächen entsiegelt werden. Lediglich rund 162 m<sup>2</sup> Grünland werden neu versiegelt. Die Maßnahme führt auch zu keiner Erhöhung der Barrierewirkung, des Kollisionsrisikos oder optischer Störungen. Unter Berücksichtigung aller Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minimierung sowie einer landschaftsgerechten Gestaltung der Straßennebenflächen können die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen kompensiert werden. Teilweise werden die Grenzwerte der 16. BImSchV an den relevanten Immissionsorten teilweise überschritten, so dass Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Auch während der Bauzeit ist nicht mit erheblichen Belastungen der Anwohner durch Lärm, Schmutz und Erschütterungen zu rechnen.

Insgesamt werden daher keine erheblich nachteiligen vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG entstehen und die zu erwartenden Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter des UVPG werden durch geeignete Schutzmaßnahmen minimiert bzw. sind kompensierbar. Als Grundlage dieser Beurteilung dienen die vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen 1, 19.1 und 19.4, auf die wir verweisen.

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

### **1.3 FFH-Verträglichkeitsprüfung**

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist das Vorhaben vor seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebietes zu überprüfen (FFH-Verträglichkeitsprüfung), wenn es geeignet ist, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG (FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete) erheblich zu beeinträchtigen. Im näheren Umfeld des Bauvorhabens befinden sich keine Natura-2000-Gebiete. Vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der Gebiete können daher ausgeschlossen

werden. Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist hier somit entbehrlich.

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

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

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

### **2.2 Planrechtfertigung**

Die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben ist dem FStrG als Fachplanungsgesetz 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.

Ziel der vorliegenden Planung ist es, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 307 durch die Verlegung des Bahnüberganges Hausham Süd auf der Bahnlinie 5620 Holzkirchen - Schliersee und der Ausstattung mit einer Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA-Anlage) zu verbessern und die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen der Bewohner im Ortszentrum der Gemeinde Hausham zu reduzieren (vgl. Unterlage 1).

#### **2.2.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse**

Die B 307 verbindet die Bundesautobahn A 8 München - Salzburg mit dem Schliersee und dem Sudelfeld (Skigebiet). Die B 307 beginnt an der B 472 in Miesbach und führt dann über Hausham, Schliersee (östlich des Sees), Bayrischzell, Sudelfeld bis zum Ort Tatzelwurm. Die B 307 stellt somit im Landkreis Miesbach

eine wichtige Verbindung zu den beliebten Touristikzentren Schliersee und Sudelfeld dar. Von Bayrischzell aus ist die Landesgrenze nach Österreich über die St 2075 erreichbar.

Die Bahnlinie 5620 Holzkirchen - Schliersee ist neben der Straße die wichtigste Verkehrsanbindung von der Gemeinde Hausham an die Metropolregion München. Der Bahnübergang Hausham-Süd liegt im südlichen Ortsbereich von Hausham und ist mit einer signalunabhängigen, wärterbedienten Schrankenanlage ausgestattet. Industrie- und Schlierseer Straße verlaufen parallel zur Bahnlinie. Die Bebauung reicht bis an die bestehenden Straßen heran.

In der Vergangenheit kam es am bestehenden Bahnübergang einige Male zu Beinaheunfällen, da die Schranken bei durchfahrendem Zug nicht geschlossen waren. Da am Bahnübergang Gehwege nicht vorhanden sind, wurde vor dem Bahnwärterhäuschen eine provisorische Überquerungsstelle für Fußgänger geschaffen. Dieser provisorische Übergang war nur für eine kurze Übergangszeit gedacht und entspricht nicht den entsprechenden Richtlinien der Deutschen Bahn AG. Die signalunabhängige, wärterbediente Schrankenanlage muss daher zur Vermeidung von schweren Unfällen durch eine Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA-Anlage) mit automatischen Schranken ersetzt werden.

Die Schrankenschließzeiten sind außerdem derzeit entsprechend lang. Da am bestehenden Bahnübergang auch Abbiegespuren fehlen, sind in allen Knotenpunktsarmen erhebliche Rückstaus mit entsprechend erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen für die angrenzenden Geschäfte und Wohnungen zu verzeichnen.

Ein verkehrsgerechter Ausbau in diesem Bereich ist auch deshalb dringend erforderlich, weil von Seiten der Bayerischen Oberlandbahn GmbH eine Taktverdichtung auf der Bahnlinie geplant ist.

Ferner ist in der Gemeinde Hausham mit dem vorhandenen Bahnübergang und den damit verbundenen Wartezeiten und häufigen Rückstaus eine städtebauliche Entwicklung zu einem Ortszentrum derzeit nicht möglich.

Zur Feststellung des vorhandenen Verkehrsaufkommens wurde am Knoten Industriestraße/Althaushamerstraße/Schlierseer Straße/Naturfreundestraße im April 2004 eine Verkehrszählung durchgeführt. Bei der amtlichen Verkehrszählung 2004 wurden für einen normalen Werktag auf der Industriestraße 11.000 Kfz/24h, auf der

Schlierseer Straße Süd 15.400 Kfz/24h, auf der Naturfreundestraße 5.900 Kfz/24h und auf der Schlierseer Straße Nord 9.500 Kfz/24h ermittelt.

Das Ergebnis der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 an der Schlierseer Straße Süd (Ortseingang) lag bei 12.711 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 3 %.

Aus den Zählwerten wurden die Prognosewerte für 2025 an einem normalen Werktag ermittelt. Danach werden auf der Industriestraße 13.200 Kfz/24h, auf der Schlierseer Straße Süd 18.480 Kfz/24h, auf der Naturfreundestraße 7.080 Kfz/24h und auf der Schlierseer Straße Nord 11.400 Kfz/24h erwartet.

Die Verkehrsabwicklung am bestehenden Bahnübergang führt schon derzeit zu Problemen. Mit steigendem Verkehrsaufkommen werden sich die Probleme noch verschärfen, d. h. die Staus werden in Zukunft noch länger werden.

#### 2.2.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse

Durch die Verlegung des Bahnüberganges Hausham Süd und die Bau einer BÜSTRA-Anlage werden die Sicherheitsdefizite des heute wärterbedienten Bahnübergangs beseitigt und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 307 erhöht. Durch die Reduzierung der Staulängen wird auch die Lärm- und Abgassituation im Ortsbereich von Hausham verbessert. Nach Fertigstellung des neuen Bahnüberganges mit dem Ausbau der Schlierseer Straße und der Industriestraße können in der Gemeinde Hausham entsprechende städtebauliche Maßnahmen zur Schaffung eines Ortszentrums durchgeführt werden.

### 2.3 Öffentliche Belange und Belange von allgemeiner Bedeutung

Das Vorhaben ist mit öffentlichen Belangen vereinbar.

#### 2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Bauvorhaben steht mit den Erfordernissen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung im Einklang. Laut dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2013) ist die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 4.1.1 (Z)). Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (LEP 4.2 (G)). Die Verlegung des Bahnüberganges Hausham-Süd an der B 307 bei Abschnitt 300, Stat. 0,675 (Bahn-km 22,571) und die Ausstattung mit einer Bahnübergangsteuerungsanlage stellt



einen bedarfsgerechten Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der B 307 dar.

### 2.3.2 Planungsvarianten

Aus § 17 Satz 2 FStrG ergibt sich die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (BVerwG, Urteil vom 31.1.2002, Az. 4 A 15/01, juris, Rdnr. 73, BVerwG 24.4.2009, Az. 9 B 10/09, juris, Rdnr. 5). Im Rahmen der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass die Planfeststellungsbehörde eine Alternativlösung nur dann zu wählen hat, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (BVerwG, Urteil vom 28.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris m. w. N.). Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92).

Die Null-Variante konnte vom Vorhabensträger zu Recht schon im Vorfeld ausgeschieden werden, da die Null-Variante die Planungsziele, insbesondere die Beseitigung eines unfallträchtigen Kreuzungspunktes einer Straße mit einer Eisenbahnstrecke nicht erreichen kann. Die Null-Variante drängt sich unserer Ansicht nach nicht auf. Die oben im Rahmen der Planrechtfertigung unter C.2.1 genannten Planungsziele lassen die Null-Variante nicht als vorzugswürdig erscheinen. Die unbestreitbaren Nachteile des Bauvorhabens sind unter Berücksichtigung sämtlicher Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht derart schwerwiegend, dass sie einen Verzicht auf das Bauvorhaben zwingend erfordern. Auf die Ausführungen unter C.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Vorfeld der Planung wurden daher noch insgesamt drei verschiedene Varianten vertieft untersucht und in die Abwägung eingestellt.

### 2.3.2.1 Beschreibung der Varianten

#### Variante 1 „Bau einer BÜSTRA-Anlage am bestehenden Bahnübergang“

Seit den 1980-er Jahren wurde für die Variante 1 eine Ertüchtigung des Bahnüberganges Hausham Süd am bestehenden Standort untersucht und geplant. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit des Knotens sollten in den Knotenpunktzufahrten ausreichend dimensionierte Abbiegespuren (Industrie-straße Rechts und Links, Schlierseer Straße Süd Links, sowie Zufahrt West in beide Fahrrichtungen Links) angelegt werden. Es war vorgesehen, den Knoten mit einer BÜSTRA-Anlage auszustatten. Die Geh- und Radwege wurden vom BÜ abgerückt und in die Signalisierung einbezogen. Im Jahr 2007 wurde auf Betreiben der DB Netz AG bzw. des Eisenbahn-Bundesamtes festgelegt, dass die Haltelinie mit Ampel von der Zufahrt West nicht wie geplant östlich der Bahn, sondern westlich der Bahn, vor den Schranken anzuordnen ist.

#### Variante 2 „Verlegung des Bahnüberganges“ (Planfeststellungsvariante)

Die Verschiebung des Bahnüberganges um ca. 90 m nach Norden ist oben unter B.1 dieses Beschlusses beschrieben.

#### Variante 3 „Höhenfreilegung“

Als Variante 3 wurde im Jahr 2007 eine Vorplanung für eine höhenfreie Lösung mit Absenkung der Bahnanlage vorgelegt. Die Absenkung hätte sich auf eine Länge von knapp 700 m erstreckt. Da in diesem Bereich das Grundwasser in einer Tiefe von ca. 1,50 m ansteht hätte die gesamte Strecke als wasserdichte Wanne ausgeführt werden müssen.

### 2.3.2.2 Vergleich der Varianten und Abwägung

Die Auswirkungen der Trassen werden an den jeweiligen Belangen gemessen. Im Rahmen der Abwägung ist dabei zu berücksichtigen, dass die Planfeststellungsbehörde eine Alternativlösung nur dann zu wählen hat, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris, m. w. N.) Beim Gesamtvergleich der zu untersuchenden Varianten ergibt sich Folgendes:

Bei der Variante 1 ergibt sich nach einer Leistungsfähigkeitsberechnung, dass der Bau einer BÜSTRA-Anlage am bestehenden Bahnübergang mit einer Leistungsbilanz von - 33 % verkehrlich nicht ausreichend leistungsfähig ist. Nur wenn dabei mehrere Verkehrsbeziehungen in den betroffenen Straßenabschnitten

ausgeschlossen werden, kann eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht werden. Variante 1 wird daher aus verkehrlicher Sicht nicht mehr weiterverfolgt, da sich mit ihr die verfolgten Planungsziele nicht erreichen lassen.

Die Variante 3 mit Höhenfreilegung des Bahnüberganges würde eine sehr teure Grundwasserwanne (geschätzte Kosten ca. 13 Mio. €) erfordern, und konnte daher wegen der Eingriffe in das Grundwasser und der sehr hohen Baukosten vom Vorhabensträger verworfen werden.

Bei der Planfeststellungsvariante können dagegen durch die Verlegung des Bahnüberganges um ca. 90 m alle Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten und leistungsfähig und verkehrssicher abgewickelt werden. Sie ist mit nur geringfügigen Umbaumaßnahmen und geringeren Kosten (ca. 2,7 Mio. €, Stand 2012) realisierbar.

Gemäß Nachweis ist die Planfeststellungsvariante mit einer Leistungsbilanz von + 2 % im Prognosejahr 2020 leistungsfähig. Die Leistungsbilanz zeigt schon, dass ein großer Spielraum für eine Bevorzugung der Hauptrichtung der B 307, östlich der Bahn, nicht gegeben ist. Eventuelle Änderungen an den Freigabezeiten der Hauptrichtung hätten einen größeren Rückstau auf der Westseite, und damit längere Abbiegespuren, zur Folge. Die Variante lässt daher auch keine weitere Optimierung zu.

Deshalb halten wir unter Abwägung aller planungsrelevanten Belange die Entscheidung des Vorhabensträgers für die Planfeststellungsvariante für sachgerecht und nachvollziehbar. Andere Varianten drängen sich nicht auf, um den Verkehrsfluss und damit die Sicherheit und Leichtigkeit auf dem vorliegenden Streckenabschnitt der B 307 im Kreuzungsbereich mit der Eisenbahn wirksam zu verbessern, gleichzeitig die bestehenden Belastungen für die Anwohner wie auch für das Ortszentrum von Hausham nachhaltig abzumildern und darüber hinaus auch dem Gebot der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen. Auf die Ergebnisse der Untersuchung zur Leistungsfähigkeit in Unterlage 21 wird verwiesen.

### 2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Kreuzungen und Einmündungen, nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrs-

bezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Erwägungen:

#### 2.3.3.1 Linienführung, Gradiente (Höhenlage)

Die Gestaltung der neu- und auszubauenden Straßenabschnitte erfolgte unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke. Die technischen Regeln der Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) stellen insoweit den Stand der Technik da und gewährleisten einen hohen Standard für die Verkehrssicherheit. Die technische Gestaltung der Baumaßnahme ergibt sich im Einzelnen aus den Darstellungen im Erläuterungsbericht und dem Regelungsverzeichnis (Unterlagen 1 und 11). Hierauf nehmen wir Bezug.

Die Linienführung wird im Wesentlichen durch die Gleisanlage der DB Netz AG (Mindestabstand) und die angrenzenden Privatgrundstücke als zu beachtende Zwangspunkte bestimmt. Die Trassierung der Schlierseer Straße und der Industriestraße ist damit wegen der Bahnanlage und der bestehende Bebauung vorgegeben. Auch die Fahrbahnhöhen können zur Bebauung hin nur im geringen Maß verändert werden. Bei der Planung des neuen Bahnübergangs war zudem zu berücksichtigen, dass die Höhenlage der Gleisanlage nicht verändert werden kann.

#### 2.3.3.2 Querschnitt

Wir halten auch die gewählten Querschnitte bei den betroffenen Straßenabschnitten für sachgerecht.

Die Fahrbahnbreite in der Industriestraße wurde gemäß Tabelle 9, RAS 06, mit 7,0 m festgelegt. Die erforderlichen Linksabbiegespuren für die BÜSTRA-Anlage erhalten eine Breite von 3,0 m. Die in der Industriestraße für die Zufahrt zu den Gebäuden Haus-Nr. 1 und 1a (nur PKW-Verkehr) vorgesehene Linksabbiegespur wird mit einer Breite von 2,75 m ausgeführt. In der Industriestraße Nord wird die durchgehende Fahrbahn mit 3 m Breite und die Rechtsabbiegespur mit 3,5 m Breite geplant. Die Fahrbahnbreite in der Schlierseer Straße wird gemäß Tabelle 9, RAS 06 (Regelfall) mit 6,5 m Breite hergestellt.

Der bestehende Gehweg westlich der Schlierseer Straße wird nach hinten versetzt und mit einer Breite von 2,0 m wieder hergestellt. Entlang der Industriestraße wird der bestehende 2,0 m breite Gehweg zu einem Geh- und Radweg mit 2,5 m verbreitert. Dieser wird durch einen Schutzstreifen mit einer Breite von 0,75 m bzw. einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt. Dieser Geh- und Radweg schließt im Norden an den bereits früher errichteten Geh- und Radweg in das nördliche Ortsgebiet an. Im Süden wird östlich der Schlierseer Straße (Süd-Ost) Geh- und Radweg mit 2,5 m Breite sowie einem Trennstreifen von 0,75 m angebaut, so dass eine Verbindung zum bestehenden Geh- und Radweg nach Schliersee hergestellt werden kann. Hierzu muss noch der Gehweg westliche der Schlierseer Straße (Süd-Ost) auf 2,0 m verbreitert werden.

Die Fahrbahn- bzw. Fahrstreifenbreiten sind in der Unterlage 5 dargestellt, auf die verwiesen wird.

Das Landratsamt Miesbach wies darauf hin, dass bei einem Ausbau des ostseitigen Geh- und Radweges auf eine Breite von nur 2,50 m straßenverkehrsrechtlich voraussichtlich nur fahrtrichtungsbegleitend von Süd nach Nord eine Freigabe für den Radverkehr erfolgen könne. Für eine Freigabe für Radfahrer in Kombination mit Fußgängerverkehr in beide Richtungen sei in Anwendung der ERA 2010 weitgehend eine Breite von 3 m und das Bereitstehen bzw. die Schaffung von Querungsstellen an Beginn und Ende erforderlich. Zu einer Freigabe für Radfahrer in Kombination mit Fußgängerverkehr wird festgestellt, dass der Querschnitt laut Auskunft des Vorhabensträgers richtigerweise aus einem 2,50 m breiten Geh- und Radweg und aus einem 0,75 m breiten Sicherheitsstreifen besteht. Die Gesamtbreite beträgt somit 3,25 m.

Im Zuge der Ausführungsplanung und Erstellung der Schaltzeiten für die Signalanlagen sollte ferner darauf geachtet werden, dass Einschränkungen für die Hauptrichtung der (zukünftigen) B 307 zwischen Miesbach und Schliersee/Bayrischzell möglichst gering ausfallen. Dies wird nach Aussage des Vorhabensträgers im Rahmen der Planung der Signalzeitenpläne bzw. der Planung der verkehrstechnischen Steuerung für den Bahnübergang in Abstimmung mit dem Landratsamt Miesbach, Untere Straßenverkehrsbehörde, erfolgen.

### 2.3.3.3 Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz

Das bestehende nachgeordnete Straßen- und Wegenetz wird der jeweiligen Situation entsprechend angepasst. Die Detailangaben über die Änderungen im nachgeordneten Wegenetz sind im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11), den Lageplänen (Unterlage 5) und den straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 12) aufgeführt.

### 2.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch das Bauvorhaben keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen (§ 50 BImSchG).

Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen unter C.2.3.3.1 dieses Beschlusses dargelegt wurde.

#### 2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

##### 2.3.4.1.1 Rechtsgrundlagen

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus – sozusagen in einer zweiten Stufe - sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der

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

Von einem Neubau ist auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Vorliegend handelt es sich um keine Neubaumaßnahme, sondern lediglich um eine bestandsorientierte Verlegung und den Umbau der Kreuzung der B 307 mit einer Eisenbahnlinie.

Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

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

#### 2.3.4.1.2 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Private Einwender forderten zum Schutz der anliegenden Wohnbebauung die Trasse weiter nach Norden zu verschieben bzw. die Trassengradienten tiefer zu legen.

Diese Forderungen werden zurückgewiesen. Bei der Planung wurde bereits darauf geachtet, dass durch das Bauvorhaben keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 Satz 1 BImSchG die richtige Lösung.

Nach § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 Satz 1 BImSchG enthält diesen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. In der Rechtsprechung ist der Trennungsgrundsatz als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt. Die Abwägungsdirektive des § 50 Satz 1 BImSchG führt jedoch nicht dazu, dass eine unter Immissionsschutzgesichtspunkten nachteilige Straßentrasse in keinem Fall verwirklicht werden darf. Die Optimierungsgebote des § 50 Satz 1 BImSchG sind im Rahmen der Abwägung nicht konkurrenzlos, sie können also - zugunsten anderer gewichtiger Belange - in der Abwägung überwunden werden (vgl. BVerwG vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13).

Der Vorhabensträger hat mit seiner Trassierung die angrenzende Bebauung angemessen berücksichtigt. Dem Optimierungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG ist damit unserer Ansicht nach Genüge getan. Es handelt sich hier nur um eine geringfügige Verlegung einer Kreuzungsanlage. Aufgrund der am Bestand der B 307 und der Eisenbahn orientierten Maßnahme kommt eine Änderung der Trassierung in Lage bzw. Höhe aufgrund der topographischen Gegebenheiten und des hierfür erforderlichen unverhältnismäßigen Kostenaufwands vernünftigerweise nicht in Betracht.

#### 2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit einer der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose der Ingenieurgesellschaft gevas humberg & Partner vom 03.05.2010, die eine Verkehrsmenge von 13.200 Kfz/24h auf der Industriestraße, von 18.480 Kfz/24h auf der Schlierseer Straße Süd, von 7.080 Kfz/24h auf der Naturfreundestraße und 11.400 Kfz/24h auf der Schlierseer Straße Nord im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.



Der Lärmschutz ist dabei nicht auf Spitzenbelastungen, sondern auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung auszulegen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159).

#### 2.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen. Eine Überprüfung des Bauvorhabens am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Lärmvorsorgemaßnahmen sind im untersuchten Bereich nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV wegen einer wesentlichen Änderung erfüllt.

Es ergeben sich bauliche Veränderungen der Beurteilungspegel an den maßgebenden Immissionsorten der nächst gelegenen Anwesen zum einen durch die wegen der Verlegung des Bahnüberganges bedingten geänderten Abbiegebeziehungen bzw. Fahrspuren an den betroffenen Straßenabschnitten, zum anderen durch die nun zusätzlich zu berücksichtigenden Zuschläge der zwei Lichtsignalanlagen am neuen Bahnübergang (gemäß Tabelle 2 der RLS-90 /3/ für lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Einmündungen). Ferner ergeben sich auch Veränderungen der Beurteilungspegel durch die Verlegung des Bahnübergangs selbst, da der Streckenabschnitt der Bahnlinie, für den nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03 /4/, Ausgabe 1990) ein Zuschlag für den Einfluss von Bahnübergängen DBÜ zu berücksichtigen ist, ebenfalls um etwa 90 m nach Norden verschoben wird.

Dadurch werden bei acht Anwesen die Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) erhöht und damit die maßgebenden Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag um maximal 8,3 dB(A) und von 54 dB(A) in der Nacht und um maximal 11,3

dB(A) überschritten. Zum anderen werden an diesen acht Anwesen dadurch aber auch die Grenzwerte auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht bzw. überschritten. Auf die Eingangswerte und schalltechnischen Berechnungsergebnisse in der Unterlage 17 (Anlage D und Abb. 4, Anlage E und Abb. 5) und die Lagepläne (Unterlage 5, rot) wird verwiesen.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich dem aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR). Bei der nach § 41 Abs. 2 BImSchG anzustellenden Prüfung, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, können aber neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange berücksichtigt werden, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen. Dazu gehören auch öffentliche Belange wie etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter - z. B. eine durch die Maßnahme des aktiven Schallschutzes eintretende Verschattung, aber auch eine Lärmverlagerung (BVerwG, Urteil vom 14. April 2010, Az 9 A 43.08, juris, Rdnr. 37).

Es wurde vom SG 50 der Regierung von Oberbayern insofern angeregt, für die betroffenen Anwesen, soweit möglich, aktive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen und nicht nur mit passiven Maßnahmen den Innenwohnbereich zu schützen.

Dieser Anregung kann nicht nachgekommen werden. Es ist durch den Vorhabensträger nach § 41 Abs. 1 BImSchG lediglich sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, wobei prinzipiell ein Anspruch auf Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen besteht. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht allerdings unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, den Verkehrslärmschutz für die betroffenen Anwesen nicht durch die Errichtung aktiver Lärmschutzeinrichtungen, sondern mittels passiven Lärmschutzes sicherzustellen, im Ergebnis für korrekt. Die Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen erscheint hier nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht vertretbar. Aktive Schallschutzeinrichtungen scheiden hier insbesondere wegen technischer Gründe (gestalterisch bzw. ortsplannerisch) aus. Bei den betroffenen Grundstücken ist, außer bei Industriestraße 1b (Großmarkt), ein aktiver Lärmschutz nicht möglich, weil die Gebäude entweder direkt am Gehweg stehen und somit kein Platz für eine Lärmschutzwand vorhanden ist oder die Gebäude zurückgesetzt sind, aber die vorhandenen Zufahrten die Wirksamkeit einer aktiven Lärmschutzmaßnahme verhindern (Pegelsprünge). Durch die vielen Lücken in der Schallschutzmaßnahme würde sich die Lärmbelastung eher verschlechtern als verbessern. Außerdem ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten eine entsprechend hohe Lärmschutzwand abzulehnen, weil dadurch eine Barriere zwischen den Grundstücken und dem Straßenraum entstehen würde. Eine Schließung der Zufahrten mit entsprechend gedämmten Toren würde diesen Effekt noch verstärken.

Dort, wo infolge des Bauvorhabens die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV bei acht Anwesen am Tag und in der Nacht überschritten werden (vgl. Unterlage 17.1) haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach einen ergänzenden Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) in diesem Beschluss unter A.3.5.1 zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97". Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die insgesamt acht berechtigten Anwesen sind unter A.3.5.2 dieses Beschlusses und in der Unterlage 17.1 aufgeführt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer werden die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Bei den in A.3.5.1 des Beschlusstextes angeführten acht Anwesen überschreiten die Beurteilungspegel im Außenwohnbereich den jeweiligen maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV am Tag. Auf die Lärmberechnungen in Unterlage 17.1, aus denen die Grenzwerte und die Überschreitungen ersichtlich sind, wird verwiesen. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ausreichend geschützten, noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbareren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG in Verbindung mit § 42 Abs. 2 BImSchG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung. Die Entschädigung wird in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in Verhandlungen zwischen den Betroffenen und dem Vorhabensträger. Die für die Höhe der Entschädigung maßgebenden Faktoren wurden unter A.3.5.2 des Beschlusses dargelegt. Auf § 19a FStrG wird verwiesen.

#### 2.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten, sind nicht zu erwarten. Nach der durchgeführten Luftschadstoffuntersuchung (Gutachten der Müller-BBM GmbH vom 21.05.2015) werden die Grenzwerte nach der 39. BImSchV eingehalten. Für die beurteilungsrelevanten Bereiche (Gebäudefassaden der Nachbargebäude) wurden Immissionen ermittelt, die die Grenzwerte der 39. BImSchV deutlich unterschreiten.

#### 2.3.4.3 Bodenschutz

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

Auf Grund der Maßnahme werden keine schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG eintreten.

Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. 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 einer Verkehrsbelastung von maximal 18.480 Kfz/24h (Schlierseer Straße Süd) eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

#### 2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 2.3.5.1 Öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese

Belange werden konkretisiert durch in den §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 19.1 und 19.2 beschrieben. Das Bauvorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 19.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

#### 2.3.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 2.3.5.2.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Geschützte Natura 2000-Gebiete, weitere Schutzgebiete oder gemäß § 30 BNatSchG geschützte Biotopie werden durch das Bauvorhaben nicht berührt. Auf die Ausführungen unter C.1.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die von im Untersuchungsgebiet vorhandenen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile dürfen beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich aus der

Planrechtfertigung unter C.2.2 dieses Beschlusses. Das erforderliche Benehmen mit dem Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, wurde hergestellt. Bedenken wurden nicht erhoben. Die Ausnahmen sind ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

#### 2.3.5.2.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht steht dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

##### 2.3.5.2.2.1 Rechtsgrundlagen

###### Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die - hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG. Die geschützten Arten werden in § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG definiert.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates vom 9. Dezember 1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhang IV der Richtlinie FFH- Richtlinie (92/43/EWG) aufgeführt sind,
- Europäische Vogelarten. Dazu gehören gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG). Danach gehören sämtliche wild lebenden Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimisch sind, zu den von der Richtlinie geschützten Vogelarten,
- Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören;

eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der EG-Verordnung 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG),
- Arten die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

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

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

#### Legalausnahme/Ausnahme

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

So weit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV Buchst. b gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und



Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

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

#### 2.3.5.2.2.2 Prüfmethodik

Die „spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (Unterlage 19.3) enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders bzw. streng geschützten Arten. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten sowie Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie), die durch das Vorhaben erfüllt sein könnten, ermittelt und dargestellt.

Der spezielle Artenschutz ist zwar grundsätzlich auf Einzelartenniveau zu prüfen. Auch sind die Verbotstatbestände vielfach auf Individuen bezogen. Der Aufwand für die Ermittlung der relevanten Arten kann jedoch - angepasst an die naturschutzfachliche Bedeutung der jeweiligen Art und an die nationale Verantwortung für diese Art - beschränkt werden. Je seltener und gefährdeter eine Art ist, je spezieller die Habitatbindung und je geringer die Anpassungsfähigkeit ist, desto stärker ist das Untersuchungs- und Prüfprogramm zu verdichten. Danach genügt bei weit verbreiteten, häufigen Arten, die keine spezifischen Lebensraumsansprüche und ein gutes Ausweichvermögen besitzen, eine zusammenfassende, pauschalere Prüfung. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“.

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume

voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, B. v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06, juris, Rdnr. 20; BVerwG, B. v. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07, juris, Rdnr. 31).

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Bauvorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Bauvorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan und der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung (Unterlagen 19.1 und 19.3) enthalten sind. Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen. Wie noch gezeigt wird, ist die Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Verfahren aber entbehrlich.

### 2.3.5.2.2.3 Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Insbesondere werden folgende Vorkehrungen durchgeführt, um Gefährdungen von Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten der V-RL, insbesondere zur Senkung der Zerschneidungs- und Trenneffekte und zur Senkung des Kollisionsrisikos sowie zur Vermeidung baubedingter Tötungen, zu vermeiden und zu vermindern:

- Vermeidungsmaßnahme V1 „Störungs- und Schädigungsverbot von Fledermäusen (Bäume): Ältere Baumbestände müssen in der gesamten Untersuchungsfläche nach Möglichkeit erhalten werden. Falls dies nicht möglich ist, dürfen zu rodende Bäume nicht in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September gefällt werden (Rodungsverbot gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG). Die räumliche und zeitliche Festlegung der erforderlichen Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit dem (beauftragten) Fachpersonal im Rahmen einer Umweltbaubegleitung. Sollten Eingriffe während der Brutzeit notwendig werden, so sind Gebäude und Bäume unmittelbar vor der Fällung bzw. dem Abriss ggf. mit Hilfe einer Hebebühne oder Feuerwehroleiter und einer Teleskopkamera auf mögliche Wohn- und Brutstätten und Vögel, sowie auf mögliche Quartiere von Fledermäusen, zu untersuchen. Baumhöhlen sind bei dieser Untersuchung zu verschließen, um zu verhindern, dass sich Vögel oder Fledermäuse neu ansiedeln, falls nicht sofort nach der Untersuchung der Abriss bzw. die Fällung erfolgt.
- Vermeidungsmaßnahme V2 „Störungs- und Schädigungsverbot von Brutvögel“: Die Fristen für notwendige Fällungs-, Rodungs- und Räumungsarbeiten gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG (Verbot vom 1. März bis 30. September) sind einzuhalten. Die räumliche und zeitliche Festlegung der erforderlichen Maßnahmen erfolgt dabei in Abstimmung mit dem (beauftragten) Fachpersonal im Rahmen einer Umweltbaubegleitung (vgl. V 1).

- Vermeidungsmaßnahme V3 „Störungs- und Schädigungsverbot Reptilien“: Die Fällungsarbeiten an Bäumen und Sträuchern im Gleisbereich werden außerhalb der Brutzeit von Vögeln durchgeführt (V1 und V2). Da die Wurzelstöcke aber potenzielle Winterquartiere von Eidechsen darstellen, sind diese außerhalb der Überwinterungsperiode dieser Tiere (ca. 30. September bis 1. März) zu entfernen. Dies gilt ggf. auch für die Entfernung des bestehenden Schrankenwärterhauses und den Rückbau des bestehenden Bahnübergangs. Potenzielle Eiablageplätze (z. B. Sandhaufen und -schüttungen) dürfen nicht während der Entwicklungsperiode der Eier (ca. 1. März bis 1. August) abgeräumt werden. Die räumliche und zeitliche Festlegung der erforderlichen Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit dem (beauftragten) Fachpersonal im Rahmen einer Umweltbaubegleitung.

Die konkreten Maßnahmen sind in den Unterlagen 19.1, 9.1 und 19.3 näher beschrieben, auf die wir hiermit verweisen.

#### 2.3.5.2.2.4 CEF-Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (continuous ecological functionality measures - CEF) sind zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG für Fledermäuse und Brutvögel werden darüber hinaus folgende Maßnahmen erforderlich, die vor Umsetzung der Planung realisiert werden müssen:

- CEF-Maßnahme 1 „Anbringen von Nistkästen für Fledermäuse“: Da im Zuge der Baumaßnahmen Bäume gefällt werden, müssen als kurzfristiger Ausgleich für den möglichen Verlust von Zwischenquartieren zehn Fledermauskästen angebracht werden. Die Kästen sollen an geeigneten Bäumen oder Gebäuden z. B. am südlichen Stadtrand von Hausham angebracht werden, und zwar an der wetterabgewandten Seite (südwestliche bis südöstliche Ausrichtung) von Bäumen. Um die Funktionalität der Kästen zu gewährleisten, müssen diese jährlich gewartet werden und Effizienzkontrollen (nach einem, nach zwei und nach fünf Jahren) durchgeführt werden.
- CEF-Maßnahme 2 „Anbringen von Nistkästen für Brutvögel“: Da im Zuge der Baumaßnahmen Bäume gefällt und Gehölze gerodet werden, müssen als kurzfristiger Ausgleich für den Verlust potenzieller Brutplätze 15 Höhlenbrüternistkästen für Kohlmeise/Kleiber (4), Blau-/Tannen-/Hauben-

/Sumpfmelie (5), Zaunkönig (3) und Rotkehlchen (3) angebracht werden. Als Standorte soll die wetterabgewandte Seite (südwestliche bis südöstliche Ausrichtung) von Bäumen am südlichen Stadtrand von Hausham gewählt werden. Es wird dabei darauf geachtet, dass die Kästen den jeweiligen Bedürfnissen der Arten entsprechen.

- CEF-Maßnahme 3 „Anlegen von Ersatzpflanzungen“: Da im Zuge der Baumaßnahmen Bäume gefällt und Gehölze gerodet werden, müssen zum langfristigen Ausgleich für den Verlust potenzieller Wohn- und Brutstätten von Fledermäusen und Vögeln, möglichst in der näheren Umgebung der Eingriffsfläche, Ersatzpflanzungen angelegt werden. Diese Pflanzungen sind bereits vor der Rodung anzulegen und es sind heimische Baumarten und Gehölze auszuwählen.

Die konkreten Maßnahmen sind in den Unterlagen 19.1, 9.1 und 19.3 näher beschrieben, auf die wir hiermit verweisen.

#### 2.3.5.2.2.5 Ergebnis

Zusammenfassend wurde bei der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung folgendes festgestellt:

Als naturschutzfachlich bedeutsame Art kommt im Eingriffsgebiet nur die streng geschützte Zauneidechse vor. Die Population nutzt Strukturen im Bereich vermutlich nicht nur als Sommerlebensraum, sondern auch als Winterquartier und zur Fortpflanzung. Von dem geplanten Bauvorhaben wird nur die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) als Art des Anhangs IV a) der FFH-RL betroffen (vgl. Unterlage 19.3).

Für andere prüfrelevante Tierarten nach Anhang IV a) der FFH-RL und Vogelarten nach Art. 1 der V-RL kann dagegen die Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach Art. 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG unter Berücksichtigung der festgesetzten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Ferner kann auch die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG für Pflanzenarten gem. Anhang IV b) der FFH-RL ausgeschlossen werden.

Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht

(BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07, juris, Rdnr. 91). Vorliegend hat die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 19.3) ergeben, dass es durch das Bauvorhaben zu keiner Steigerung des Kollisionsrisikos kommt, da sich das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen wird. Im Zuge der Baumaßnahmen werden aber bestehende Lebensräume der Zauneidechse am Bahndamm beeinträchtigt. Nach der Entfernung der Vegetation im Eingriffsbereich sind diese Flächen durch Reptilienfachleute auf Vorkommen von Zauneidechsen zu untersuchen. Falls dabei noch Exemplare der Art angetroffen werden, müssen diese möglicherweise im Rahmen der vorgesehenen Vergrämungs- bzw. Umsiedlungsaktion in das Ersatzhabitat abgefangen werden. Dabei lässt sich aber nicht völlig ausschließen, dass trotzdem ein nicht geringer Teil der dort vorhandenen Exemplare übersehen und im Baufeld verbleibt und damit der Verbotstatbestand einer Tötung bei der Baufeldfreimachung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, Az. 9 A 12.10).

Es kann hier offengelassen werden, ob die planfestgestellte CEF-Maßnahme die das Einsammeln und Verbringen der Zauneidechsen in ein Ausgleichshabitat vorsieht, den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in der Variante des Fangverbots erfüllt. Im Schrifttum wird unterschiedlich beurteilt, ob das Fangen wild lebender Tiere im Sinne dieser Vorschrift neben dem Entzug der Bewegungsfreiheit als solchem eine gewisse Dauer des Entzugs voraussetzt (vgl. Kratsch, in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 2. Aufl. 2010, § 39 Rn. 7 und § 44 Rn. 15; Lau, a.a.O. § 39 Rn. 4 und § 44 Rdnr. 8; Meßerschmidt, Bundesnaturschutzrecht, Band 2, Loseblatt Stand August 2008, § 42 Rdnr. 15). Der Schutzzweck der Norm mag dafür sprechen, einen kurzzeitigen Freiheitsentzug, z. B. bei der Beringung von Vögeln, als Bagatelle aus dem Fangtatbestand auszuklammern. Letztlich kann die Frage, ob die damit verbundenen Handlungen trotz der Absicht, die Tiere in den Ersatzhabitaten alsbald wieder auszusetzen, den Fangtatbestand erfüllen, dahingestellt bleiben. Auch insoweit besteht nämlich, wie unter 2.3.5.2.2.7 dieses Beschlusses ausgeführt wird, eine objektive artenschutzrechtliche Ausnahmelage.

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der

lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Ein Verstoß gegen das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatschG liegt ebenfalls nicht vor, da sich unter Berücksichtigung der konzipierten Maßnahmen keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ergibt.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, d. h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand sind die jeweiligen Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist. Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG kann ausgeschlossen werden, weil eine geeignete Möglichkeit zur Neuschaffung von Ersatzlebensräumen in der Nähe der Gleisbereiche besteht. Die ökologische Funktionalität der betroffenen Lebensstätten bleibt damit im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Die Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und die Ergebnisse bestätigt. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Unterlage 19.3 wird verwiesen.

#### 2.3.5.2.2.7 Artenschutzrechtliche Ausnahme

Von dem artenschutzrechtlichen Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für folgende Tierart nach Anhang IV a) der FFH-RL eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt:

- Zauneidechse (*Lacerta agilis*)

Trotz der vorgesehenen Schutz-, Minimierungs und Vermeidungsmaßnahmen kann der Eintritt des artenschutzrechtlichen Tötungsverbots für die Zauneidechse nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bei der Bauausführung nicht gesichert ausgeschlossen

werden. Die Voraussetzungen für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen hier aus folgenden Erwägungen vor:

#### Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG können Ausnahmen von den Verboten nach § 44 Abs. 1 BNatSchG im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zugelassen werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommen im Rahmen des Gebietsschutzes als Abweichungsgründe nach Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL neben Gründen sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie den benannten Abweichungsgründen des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 2 FFH-RL auch vielfältige andere Gründe in Betracht (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, Az. 9 B 28/08, juris, Rdnr. 41). Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, sind Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL nicht zu entnehmen (BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris, Rdnr. 153). Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung gelten jedenfalls keine strengeren Anforderungen (vgl. BVerwG vom 05.12.2008 aaO; vgl. im Hinblick auf die Zulassung einer Abweichung im Interesse der öffentlichen Sicherheit im Sinne des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) V-RL: BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04 juris, Rdnr. 566; HeVGH vom 21.08.2009, Az. 11 C 318/08.T, juris, Rdnr. 771 ff.). Zudem liegt eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG für das geplante Fangen zum Schutz der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt vor.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen zu Gunsten des planfestgestellten Vorhabens aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vor, da die derzeitige Situation ein erhebliches Sicherheitsrisiko für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer darstellt. In Abwägung mit dem gegenläufigen Belang des Artenschutzes überwiegen in diesem Fall die Gründe für die Verlegung des Bahnüberganges aus folgenden Erwägungen:

Im Vergleich zu den artenschutzrechtlichen Belangen, insbesondere im Hinblick darauf, dass die konkrete Planung unter Berücksichtigung der geplanten Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen lediglich für eine Tierart zu unvermeidbaren Verstößen gegen das Tötungs- und das Fangverbot des § 44 Abs.



1 Nr. 1 BNatSchG führt, setzen sich die mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen durch. Die tatbestandlichen Handlungen sind in Bezug auf die lokale Population der Zauneidechse nur von begrenztem Gewicht. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses weiter unten wird verwiesen.

Die Belange, die sich für das Bauvorhaben anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen und auch die Belange des Artenschutzes überwiegen. Zeichnen sie sich durch Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nach Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL, von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung zu gewähren (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, juris, Rdnr. 573).

#### Keine zumutbare Alternative

Eine andere zumutbare Alternative liegt nicht vor, wenn

- sich die artenschutzrechtlichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem planfestgestellten Standort,
- eine Alternativlösung, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, aber anderweitige Nachteile aufweist, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen, oder
- sich eine Alternativlösung ggf. auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel darstellt (vgl. BVerwG vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris, Rdnr. 119 m.w.N.).

Eine Alternativlösung setzt zudem voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz ggf. hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen (BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris, Rdnr. 170 zum Gebietsschutz). Ist dies nicht der Fall, handelt es sich nicht mehr um eine Alternative im Rechtssinn (vgl. BVerwG vom 01.04.2009, Az. 4 B 62.08, juris, Rdnr. 45 m.w.N.). Inwieweit Abstriche von einem Planungsziel hinzunehmen sind, hängt maßgebend von seinem Gewicht und dem Grad seiner Erreichbarkeit im Einzelfall ab (vgl. BVerwG aaO, Rdnr. 48). Als relevante Planungsziele kommen nicht nur solche in Betracht, die für die Planrechtfertigung maßgebend sind, sondern auch andere mit einem Vorhaben zulässigerweise verfolgte Ziele (vgl. BVerwG aaO). Wenn eine planerische Variante

nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht sie nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, Az.9 A 20.05, juris, Rdnr. 143 zum Gebietsschutz).

Gemessen an diesen Prüfkriterien sind für das Planvorhaben im Hinblick auf die festgestellten Verstöße gegen den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG keine anderen zumutbaren Alternativen im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG aus folgenden Erwägungen denkbar:

Die Null-Variante scheidet als zumutbare Alternative aus. Mit ihr lassen sich die Planungsziele nicht erreichen. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben kommt angesichts der für die Planlösung streitenden gewichtigen öffentlichen Belange nicht in Betracht und wurde auch von keinem Verfahrensbeteiligten im Lauf des Planfeststellungsverfahrens ernsthaft erwogen.

Im Hinblick auf den Verstoß gegen das Tötungsverbot sind keine anderen alternativen Trassierungs- oder Ausführungsvarianten im Planungsabschnitt denkbar, die diese Gefahren ausschließen. Es liegen keine möglichen Alternativen vor, weder die Höhenfreilegung, noch ein Umbau des Bahnüberganges am bestehenden Ort einen Eingriff vermeiden lassen. Jede andere Variante würde mindestens vergleichbare, teils auch stärkere Belastungen und Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nach sich ziehen. Die artenschutzfachliche Untersuchung hat gezeigt, dass die Zauneidechse konzentriert im Bereich des bestehenden Bahnübergangs auftritt. Bei der Variante 1 „Ausbau am bestehenden Bahnübergangs“ müssten massive Umbauarbeiten (Verbreiterung) in diesem Bereich durchgeführt werden. Bauarbeiten in diesem Bereich würden zu einer erheblich höheren Betroffenheit der Zauneidechse führen als bei der Planfeststellungsvariante. Dies gilt umso mehr für die Variante 3 mit ihren massiven Eingriffen für die erforderliche Grundwasserwanne. Im Übrigen wird auf die Prüfung der anderweitigen Lösungsmöglichkeiten unter C.3.2 dieses Beschlusses und die Unterlage 1 verwiesen.

Varianten mit denen eine Betroffenheit der Zauneidechse ausgeschlossen werden könnten, stehen nicht zur Verfügung, so dass auch in jedem Fall Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst werden. Planungsalternativen, mit denen eine Erfüllung des Verbotstatbestands ausgeschlossen werden kann, sind daher nicht vorhanden.

### Erhaltungszustand der Populationen einer Art

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 91/43/EWG (FFH-RL) weitergehende Anforderungen enthält. Der hier verwendete Begriff der Population ist ein anderer als der in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verwendete Begriff der lokalen Population. Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris, Rdnr. 249 m.w.N.). Das schließt nicht aus, dass in die Beurteilung auch die Auswirkungen auf die örtliche Population mit einfließen. Verschlechtert sich der Erhaltungszustand der betroffenen lokalen Population nicht, so steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen sind. Ergeben sich hingegen negative Auswirkungen auf die lokale Population, so ist ergänzend eine weiträumigere Betrachtung geboten. Dann ist zu fragen, ob eine Beeinträchtigung des lokalen Vorkommens sich auf die Stabilität der Art im überörtlichen Rahmen negativ auswirkt (vgl. BVerwG aaO).

Insgesamt wird sich der Erhaltungszustand der lokalen Population der Zauneidechse mit den vorgesehenen Maßnahmen mittel bis langfristig nicht verschlechtern. Die Untersuchungen deuten auf eine relativ große Eidechsenpopulation hin, die sich aber im Wesentlichen auf den Bereich des bestehenden Bahnüberganges konzentriert. Es ist nur in einem kleinen Bereich der Bahnstrecke (Wärterhäuschen und Strecke von dort bis zum bestehenden Bahnübergang) tatsächlich von einer Verschlechterung der Eignung als Eidechsenhabitat auszugehen. Da die Ersatzhabitate bereits vor Baubeginn fertig gestellt werden und damit sichere Refugialräume (Schutzmaßnahmen) während der Bauzeit zur Verfügung stehen, ist mit keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes zu rechnen. Tatsächlich ist durch die günstigen strukturellen Bedingungen im künstlich geschaffenen Habitat (insbesondere Eiablageplätze) sogar mit einer Verbesserung der Lebensbedingungen für die Zauneidechse zu rechnen. Insbesondere kann das Risiko für Individuenverluste auf ein absolutes Mindestmaß begrenzt werden. Für das Einfangen der Tiere, um sie vor Tötung oder Schädigung zu bewahren, liegt das

auf der Hand, da im Zuge der Fangaktion bei fachgerechter Durchführung voraussichtlich nur ein relativ kleiner Anteil der Tiere übersehen und damit einem Tötungsrisiko ausgesetzt wird. Ähnliches für die zu erwartenden Tötungen.

Im Rahmen der Ausnahmezulassung sind zur Sicherstellung (keine Verschlechterung) des Erhaltungszustandes der Population der Zauneidechse auf biogeografischer Ebene folgende FCS-Maßnahmen (favourable conservation status compensatory measures) vorgesehen:

- CEF-Maßnahme 4 „Anlage eines Ersatzhabitates für die Zauneidechse“: Im Zuge der Baumaßnahmen werden bestehende suboptimale Lebensräume der Zauneidechse am Bahndamm beeinträchtigt. Daher wird noch vor Beginn der Arbeiten am Gleis ein geeignetes gleich großes Ersatzhabitat (ca. 250 m<sup>2</sup>) auf der Fl. Nr. 1933, Gemarkung Hausham, angelegt. Dieses wird an die Bahnstrecke angrenzen und sich in möglichst geringem Abstand zum bestehenden Bahnübergang befinden. Der Oberboden wird im Bereich der neuen Zauneidechsenhabitats abgetragen und ein leicht welliges Relief hergestellt (Mähbarkeit erhalten). Die Fläche wird der Sukzession überlassen mit dem Ziel der Entwicklung einer mageren Gras-Kraut-Vegetation. Um ausreichend Versteck- und Überwinterungsplätze sowie Eiablageplätze zu schaffen, werden Strauchgruppen gepflanzt und Sandwälle aufgeschüttet. Die Herstellung der Ersatzbiotope wird durch eine ökologische Bauleitung überwacht. Im Anschluss an das Anlegen der Ersatzbiotope wird die Vegetation in den vom Eingriff betroffenen Bereichen entfernt (vgl. Vermeidungsmaßnahme V 3). Die Eidechsen können dann in die vorbereiteten Ersatzbiotope abwandern. Nach der Entfernung der Vegetation im Eingriffsbereich sind diese Flächen durch Reptilienfachleute auf Vorkommen von Zauneidechsen zu untersuchen. Falls dabei noch Exemplare der Art angetroffen werden, müssen diese möglicherweise abgefangen werden. Begleitend zur Maßnahme ist durch Fachherpetologen zu prüfen, ob die Habitatstrukturen und die neu entstandenen Böschungen von den Tieren angenommen werden (Kontrolle zweimal in ein- bzw. zweijährigen Abständen nach Fertigstellung).

Damit ist nach den oben dargelegten Erläuterungen sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Zauneidechse im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nicht verschlechtert. Auf Unterlage 19.1.3 wird

verwiesen. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL enthält darüber hinaus keine zusätzlichen Anforderungen.

### 2.3.5.2.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 2.3.5.2.3.1 Eingriffsregelung

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

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG vornimmt,

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

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

#### 2.3.5.2.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot, da Beeinträchtigungen der naturschutzrechtlichen Schutzgüter weitgehend vermieden werden können.

Im Wesentlichen werden folgende Maßnahmen zur Konfliktminimierung durchgeführt:

- Schonender Umgang mit Boden: Im Bereich der gesamten Baumaßnahme gilt ein schonender Umgang mit Boden. Zur Vermeidung von unnötigen Verdichtungen sollen empfindliche Flächen außerhalb des Baufeldes nicht befahren werden. Die Lagerung des Aushubmaterials findet innerhalb des Baufeldes statt. Die Baufelderschließung erfolgt ausschließlich über das bestehende Wegenetz. Das Aushubmaterial wird unter Berücksichtigung der natürlichen Horizontabfolge fachgerecht (getrennt nach Ober- und Unterboden) gelagert. Beim Wiederverfüllen von Gräben und Baugruben ist auf die natürliche Bodenschichtung zu achten.
- Vermeidung der Einbringung standortfremder Pflanzenarten: Zur Vermeidung der Einbringung standortfremder Pflanzenarten und insbesondere zur Vermeidung einer zusätzlichen Verbreitung von eventuell im Boden vorhandenen Neophytensamen erfolgt vorrangig die Verwendung direkt vor Ort abgetragenen Oberbodens. Falls eine Lieferung von Oberboden dennoch erforderlich sein

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

- Durchführung einer Umwelt-Baubegleitung während der gesamten Bauphase.

Es wird im Übrigen auf die Darstellung in den Unterlagen 19.1, 9.1 und 9.2 verwiesen.

#### 2.3.5.2.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Bei der Baumaßnahme erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Wie in den Unterlagen 19.1 und 19.2 dargestellt ist, werden die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes von dem Bauvorhaben beeinträchtigt. Der Bundesstraßenausbau liegt im Ortsgebiet von Hausham. Die Eingriffe in den Naturhaushalt sind daher als gering anzusehen. Es verbleiben folgende bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen, die sich auf den naturschutzfachlichen Kompensationsbedarf auswirken:

- Mit der Verbreiterung der Straße muss ein Teil des ortsbildgestaltenden Baumbestandes im Bereich beseitigt werden. Betroffen sind fünf Einzel-exemplare, vorwiegend Sommerlinden.
- Die zusätzlichen Straßenflächen durch den Neubau des Bahnüberganges und den Umbau von Industrie- und Schlierseer Straße einschl. der Geh- und Radwegflächen beträgt ca. 690 m<sup>2</sup>, wobei ein Großteil der Fläche bereits heute als Grundstückzufahrten, Parkplätze, Bahnfläche genutzt wird und zum großen Teil bereits befestigt ist. Sofern innerorts Bewuchs betroffen ist, soll dieser zurückversetzt wieder erstellt werden, wobei hierdurch teilweise bereits befestigte Flächen entsiegelt werden.
- Es werden zudem rund 162 m<sup>2</sup> Grünland neu versiegelt.

Es wird im Übrigen auf die detaillierten Darstellungen in den Unterlage 19.1 und 19.2 verwiesen.

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

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil

vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden.

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

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen, auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Unterlagen 1, 9.3, 19.1 und 19.2 dargestellt. Die durch das geplante Bauvorhaben verursachten Überbauungen und mittelbaren Beeinträchtigungen betreffen im Wesentlichen die Versiegelung von Grünland. Ebenso müssen die zu rodenden Bäume durch Neupflanzungen ersetzt werden.

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



162 m<sup>2</sup> Grünfläche neu versiegelt. Die Beeinträchtigungen haben somit einen Kompensationsflächenbedarf von insgesamt rund 50 m<sup>2</sup> bei Ansatz der tatsächlichen Neuversiegelung von Grünland zur Folge. Es wird insofern auf die Darstellung in der Unterlage 19.1 verwiesen.

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

Das Kompensationskonzept orientiert sich an den zu erwartenden, nicht vermeidbaren Eingriffen, den fachlichen Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzprogramms und den Abstimmungen mit dem Landratsamt Miesbach Erding, Untere Naturschutzbehörde. Zusätzlich ergeben sich aus der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 19.3) Maßnahmen für einzelnen betroffene Tierarten, die eine Optimierung der Habitatflächen im Gebiet als Zielsetzung haben.

Folgende Maßnahmen sind dabei zur Kompensation der ermittelten Eingriffe vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme A1 „Ersatzpflanzungen“: Es werden mindestens zwölf neue Solitäräume gepflanzt.
- Ausgleichsmaßnahme A2 „Begrünung gehölzfreier Straßennebenflächen“: Der Bahnübergang (rund 250 m<sup>2</sup> Fläche) wird entsiegelt und es werden artenreiche, magere Gras- und Krautstrukturen angelegt.

Hinsichtlich der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen wird im Übrigen auf die detaillierte Darstellung in den Unterlagen 19.1, 9.1 und 9.1 verwiesen.

Darüber hinaus bewirken die geplanten Gestaltungsmaßnahmen (G1 und G2) eine Verringerung optischer Beeinträchtigungen. Die Gestaltungsmaßnahmen sind in den Unterlagen 19.1, 9.1 und 9.2 dargestellt.

Das Landratsamt Miesbach, Untere Naturschutzbehörde, hat dem naturschutzfachlichen Kompensationskonzept zugestimmt. Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht

abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Der Erwerb von naturschutzfachlichen Kompensationsflächen ist, wie oben bereits erläutert, nicht erforderlich. Durch die Entsiegelung des bestehenden Bahnübergangs (250 m<sup>2</sup>) kann die erforderliche Fläche abgedeckt werden.

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

## 2.3.6 Gewässerschutz

### 2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

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

Das Landratsamt Miesbach hat im Verfahren zu bedenken gegeben, dass das gesamte Niederschlagswasser der befestigten Verkehrsflächen in den (verrohrten) Schatzgraben und anschließend in die Schlierach eingeleitet werden solle. Dies sei aus Hochwasserschutzgründen problematisch. Die Niederschlagswasserberechnung müsse mindestens für ein 10-jähriges Regenereignis durchgeführt

werden. Es wurde empfohlen, vorrangig eine Versickerung durchzuführen (z. B. über offene Mulden). Alternativ wäre auch eine gedrosselte Einleitung in die Oberflächengewässer oder eine Kombination beider Verfahren vorstellbar.

Wir halten diese Bedenken für unbegründet. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat die Planunterlagen geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht mit der plangemäßen Ausführung des Vorhabens zur Benutzung des Schatzlgrabens (Gewässer III. Ordnung) bei Einhaltung einer festgelegten Einleitmenge von 70,65 l/s keine Einwände bestehen (vgl. C.2.3.6.2 dieses Beschlusses, Gutachten des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim vom 08.12.2014, Az. 3-4354.2-b 307-8287/2014). Dies wird durch die Planung des Vorhabensträgers, welche eine gedrosselte Einleitung über ein Absetz- und Rückhaltebecken vorsieht, gewährleistet. Das geplante Absetz- und Rückhaltebecken hat eine Oberfläche von ca. 30 m<sup>2</sup>. Gemäß Berechnung nach ATV A 117 ist ein Stauraum von 47 m<sup>3</sup> erforderlich. Die erforderliche Stauhöhe von 1,60 m ist im geplanten Becken vorhanden. Die Drosselung erfolgt im Ablaufschacht durch eine Trennwand und durch eine entsprechend groß dimensionierte Öffnung in der Trennwand. Auf die von uns unter A.4.3.3 dieses Beschlusses dazu festgesetzte Auflage wird verwiesen.

#### 2.3.6.2 Wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen von in der Industriestraße und der Schlierseer Straße (Süd-Ost) von Bau-km 0+120 bis Bau-km 0+435 anfallenden Niederschlagswasser über ein Absetz- und Rückhaltebecken mit Leichtflüssigkeits-abscheider in den Schatzlgraben erforderlich.

Eine Darstellung des entwässerungstechnischen Maßnahmenkonzepts ist in den Lageplänen (Unterlage 5) dargestellt. Eine ausführliche Beschreibung sowie die Ergebnisse der wassertechnischen Berechnungen sind nachrichtlich in der Unterlage 18 enthalten.

Dieser wasserrechtliche Tatbestand ist gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern oben unter A.4.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen. Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässeränderungen nicht zu erwarten. Zudem entspricht die möglichst flächige Versickerung dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen, das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen und damit auch Abflussspitzen an Oberflächengewässern zu vermeiden. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Miesbach, Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim mit positivem Ergebnis überprüft. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei plangemäßer Errichtung und ordnungsgemäßigem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Benutzungsbedingungen und -auflagen nicht zu erwarten. Die Einleitung des Niederschlagswassers wurde entsprechend den einschlägigen Richtlinien geplant. Eine Drosselung der Einleitung in den Schatzgraben ist entsprechend dem Bescheid des Landratsamts Miesbach vom 27.06.1997 auf 70,65 l/s begrenzt. Der Vorhabensträger hat dazu eine ausreichend dimensionierte Rückhaltemöglichkeit durch ein entsprechend dimensioniertes Regenrückhaltebecken vorgesehen (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.5).

Das Oberflächenwasser in der Schlierseer Straße (Nord-West) wird über Straßeneinläufe in den bestehenden Regenwasserkanal DN 300 B eingeleitet. Der Regenwasserkanal mündet in einen Mischwasserkanal DN 600 des Zweckverbandes zur Abwasserbeseitigung im Schlierachtal (ZAS) mit Ableitung zur Kläranlage. Der Zweckverband zur Abwasserbeseitigung im Schlierachtal (ZAS) hat insofern gefordert, dass wegen bestehender Kapazitätsprobleme mit dem Oberflächenwasser im Kanal und in der Kläranlage kein Oberflächenwasser mehr eingeleitet werden darf.

Diese Forderung wurde unter Bezugnahme auf die Besprechung vom 01.12.2015 zwischen Vorhabensträger, Wasserwirtschaftsamt Rosenheim, der Gemeinde Hausham und dem ZAS wieder fallengelassen. Danach darf die ursprünglich geplante Straßenentwässerung der Schlierseer Straße (Nord-West) wie bisher über Straßeneinläufe in den bestehenden Regenwasserkanal DN 300 B und weiter in den Mischwasserkanal DN 600 des Zweckverbandes zur Abwasserbeseitigung im Schlierachtal (ZAS) mit Ableitung zur Kläranlage erfolgen. Da es sich bei dem Bauvorhaben nicht um einen Straßenneubau handelt und die vorliegende Planung eine Verbesserung der Bestandssituation durch Flächenreduzierung erzielt, kann dieser Entscheidung aus wasserwirtschaftlicher Sicht zugestimmt werden. Die Entwässerungsfläche in der Schlierseer Straße Nord ist nach dem Umbau um etwa 100 m<sup>2</sup> geringer als jetzt. In der Industriestraße und der Schlierseer Straße Süd wird die Entwässerungsfläche um zusammen mindestens 2.433 m<sup>2</sup> geringer. Es werden keine zusätzlichen Wassermengen in den Mischwasserkanal eingeleitet. Eine alternative Entwässerungslösung kann sowohl aus technischen, wirtschaftlichen sowie terminlichen Gründen nicht zufriedenstellend entsprochen werden. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken.

Durch die geplante Abwassereinleitung ist keine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit der benutzten Gewässer zu erwarten. Es liegt auch im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesstraße gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern und zudem auf Dauer zu gestatten. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor. Eine Befristung wird demzufolge abgelehnt.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies schon in § 13 Abs. 1 WHG gesetzlich geregelt ist.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir den Vorhabensträgern nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt

werden und solche die Haftung erweiternden Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

#### 2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Bauvorhaben ist mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Einwände seitens des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg und des Bayerischen Bauernverbandes wurden nicht erhoben. Auf die Nebenbestimmungen in A.3.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 2.3.8 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen. Das Bauvorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Im näheren Umfeld des Bauvorhabens sind nach der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege keine Bodendenkmäler bekannt. Das Risiko, bei den Bauarbeiten Bodendenkmäler bzw. archäologische Funde oder Befunde zu zerstören, wird als sehr gering eingeschätzt. Der Vorhabensträger hat sich ggf. bereit erklärt, die Abwicklung und Finanzierung möglicher Ausgrabungen auf Grundlage der bestehenden Mustervereinbarung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (vgl. Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 26.10.2010, Az. IIB2/IID3-0752.3-001/07, Anlage 1) durchzuführen. Auf die Nebenbestimmung in A.3.1.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 2.3.9 Belange der Deutschen Bahn AG

Die Belange der Deutschen Bahn AG werden durch die Nebenbestimmungen unter A.3.1 und A.3.12 dieses Beschlusses gewährleistet.

Insbesondere hat der Vorhabensträger in seiner Planung vorgesehen, dass der bestehende Bahnübergang im Zuge der B 307 sowie der eigene Übergang für die Fußgänger einschließlich zugehöriger Anlageteile rückgebaut wird. Gleiches gilt für das bestehende Schrankenwärterhäuschen. Alle weiteren zur Erstellung des Bahnüberganges erforderlichen und planfeststellungsrelevanten Anlageteile sind in den Planunterlagen des Vorhabensträger inzwischen aufgenommen (Unterlage 5, Bl. 1, Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1, 1.2).

### 2.3.10 Leitungsträger

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen grundsätzlich einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1, A.3.8 bis A.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Telekom Deutschland GmbH hat angeregt, die Planung des Vorhabensträgers so an die vorhandenen umfangreichen Telekommunikationslinien der anzupassen, dass diese Telekommunikationslinien nicht verändert oder verlegt werden müssen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der von der Planung vorgegebenen Verkehrsflächen kann der Forderung seitens des Vorhabensträgers nicht nachgekommen werden. Die vorhandenen Anlagen der Telekom liegen gemäß Planung zum Teil in der Fahrbahn und zum Teil auch unter Bordsteinen. Eine abschnittsweise Verlegung dieser Anlagen ist daher nicht zu vermeiden.

Die Energienetze Bayern GmbH hat dem geplanten Absetzbecken an der Haldensiedlung nicht zugestimmt, da dadurch eine ihrer bestehenden Leitungen überbaut werden würde. Der Vorhabensträger hat deshalb das geplante Regenrückhalte- bzw. Absetzbecken weiter nach Osten unter den Geh- und Radweg verlegt (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.4). Die Leitung der Energienetze Bayern wird durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

## **2.4 Private Einwendungen**

### 2.4.1 Allgemeine Bemerkungen

#### 2.4.1.1 Flächenverlust

Für das Bauvorhaben werden ca. 0,12 ha Fläche dauerhaft und ca. 0,13 ha vorübergehend aus Privateigentum benötigt. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dies gilt insbesondere auch für Flur- und Aufwuchsschäden mit Folgeschäden oder Bewirtschaftungsauflagen bei den naturschutzfachlichen Kompensationsflächen und die Entschädigung von durch den Straßenbau verursachten Sturmwürfen.

#### 2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden mittelbaren Beeinträchtigungen zu entscheiden. Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind dazu im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

#### 2.4.1.3 Umwege

Bei der Planung wurde soweit wie möglich darauf geachtet, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten und erhebliche Umwege zu vermeiden.

Bei der Schlierseer Straße (westlich der Bahnanlage) ergeben sich keine Einschränkungen für die Fahrtrichtungen bei der Zufahrt und Ausfahrt von und in die Straße. Für die Hausnummern 18 und 20 wird eine gemeinsame, signalisierte Zu-



und Ausfahrt in die Schlierseer Straße gebaut. Die nördliche Ampel erhält ein Vorsignal, das verzögert zur Hauptampel in die Grünphase geht. Deshalb ist es diesen Anliegern möglich sowohl nach Norden als auch nach Süden in die Schlierseer Straße einzufahren. Die Zufahrt ist sowieso von Norden und Süden möglich. Das Anwesen Industriestraße 1b erhält eine neue Zufahrt von der Straßenanbindung „Haldensiedlung“ und hat deshalb keine Einschränkungen in Bezug auf die Fahrtrichtungen. Die Grundstücke Industriestraße 1 und 1a können sowohl von Süden als auch von Norden (eigene Linksabbiegespur) angefahren werden. Eine Ausfahrt nach Norden ist immer gegeben. Eine Ausfahrt nach Süden ist zwar zeitweise (vor allem in Hauptverkehrszeiten) schwierig (Linksabbiegespur vor der Ampel). Jedoch ist ein sicheres Wenden bei der Zufahrt „Haldensiedlung“ möglich und zumutbar (Umweglänge ca. 250 - 300 m). Die Festlegung der Markierungen erfolgt nach Auskunft des Vorhabensträgers in den mit dem Landratsamt Miesbach, Untere Verkehrsbehörde, abgestimmten und angeordneten Beschilderungs- und Markierungsplänen.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

#### 2.4.1.4 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustelleneinrichtung, sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren (vgl. dazu A.3.6.2 dieses Beschlusses). Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung durch den Vorhabensträger im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

#### 2.4.1.5 Wertverlust für Grundstücke

Private Einwender befürchteten einen Wertverlust der Immobilien durch höhere Lärm- und Schadstoffbelastung.

Die Forderung wird abgelehnt. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, und Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken aufgrund der künftigen Nachbarschaft zu einer Straße gibt es nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen. Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen wie unter C.2.3.4.1 dieses Beschlusses dargestellt, ausgeglichen.

Selbst wenn trotzdem gewisse Wertminderungen auf dem Wohnungsmarkt entstehen würden, sind diese im Interesse der überwiegenden Gründe für das Bauvorhaben hinzunehmen. Es besteht unseres Erachtens kein weiterer Anspruch auf Schutzauflagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG oder eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG.

#### 2.4.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Gemeinde Hausham, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen 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 Einwender Nr. 1000

Der Einwender wendete sich gegen das Bauvorhaben, da er eine vermehrte Luftverschmutzung durch Abgase sowie Lärmbelästigung durch stehende Fahrzeuge befürchtete. Es entstünde durch die nähere Straßenführung eine nicht unerhebliche Wertminderung des Wohnhauses sowie ebenfalls eine Mietminderung bei der Vermietung der Wohnungen. Es sei nicht geklärt, wer für jetzt noch nicht absehbare bauliche Veränderungen (z. B. Versetzung des Mülltonnenhauses) die Kosten trage.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Das Bauvorhaben ist auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders aus Gründen des Gemeinwohls erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Lärmimmissionen wurden für das Wohngebäude überprüft. Am Anwesen werden in Folge einer wesentlichen Änderung die vorgegebenen Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) in der Nacht für Mischgebiete überschritten. Auf die Unterlage 17.1, Anlage D, wird verwiesen. Daher sind zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Diese wurden unter A.3.5.2 dieses Beschlusses von uns festgesetzt. Das Wohngrundstück wird damit nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Ein Anspruch auf Lärmschutz in Form von weiteren baulichen Maßnahmen wird von uns abgelehnt. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.2.3.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ebenso sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch eine Schadstoffbelastung am Anwesen zu besorgen. Auf die Ausführungen unter C.2.3.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, anfallenden Kosten für die vom Einwender angesprochenen baulichen Veränderungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu übernehmen, sofern sie Folge des Bauvorhabens sind. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.2.4.1.1 und C.2.4.1.5 dieses Beschlusses verwiesen.

#### 2.4.2.2 Einwender Nr. 1001

Der Einwender forderte, eine jederzeit gesicherte Ausfahrt aus seinem Anwesen in Richtung Schliersee, insbesondere für Einsatzfahrten seines bei der Bergwacht arbeitenden Sohnes, sicherzustellen. Dies schließe einerseits eine entsprechende Straßenmarkierung mit ein (gestrichelt über alle drei zur Querung erforderlichen Fahrspuren hinweg) und andererseits die Vermeidung eines planmäßigen Verkehrsrückstaus auf der Aufstellfläche der Linksabbiegerspur. Es werde beantragt, die bereits bestehende Fußgängerampel nicht entfallen zu lassen, sondern in den Phasenumlaufplan der BÜSTRA-Anlage am Bahnübergang mit einzuarbeiten und entsprechend vorzuschalten.

Ferner wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen, eine kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung (vor allem in den Nachtstunden und am Wochenende) und ein sogenannter „Flüsterteer“ und weitere Lärmschutzmaßnahmen wegen erheblicher Lärmbelastigungen gefordert. Auf Grund der geplanten Verlegung des Bahnübergangs sowie der damit einhergehenden veränderten Straßenführung steige das Verkehrsaufkommen vor dem Anwesen um ca. 50 %.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das öffentliche Interesse am Bauvorhaben setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

Eine Belegung der Linksabbiegerspur von der Industriestraße in die Schlierseestraße kann durch die Lichtsignalanlage am neuen Bahnübergang nicht ausgeschlossen werden. Der Forderung, die bestehende Fußgängerampel mit in die BÜSTRA-Anlage eingearbeiteten Phasenumlaufplan bestehen zu lassen, kann aber nicht

nachgekommen werden. Sollte die bestehende Fußgängerampel erhalten bleiben, läge die Querungsstelle im vierstreifigen Bereich (zwei Geradeauspuren und zwei Linksabbiegespuren), was von Seiten der Verkehrssicherheit (Ampel in der Mitte des Aufstellbereichs einer Linksabbiegespur) und des Verkehrsablaufes (längere Querungslänge) abzulehnen ist. Bei einer Änderung der Signalisierung wäre zudem die erstellte Leistungsfähigkeitsberechnung der geplanten BÜSTRA-Anlage hinfällig. Ein signaltechnisches Freihalten der Zufahrt durch ein Rotsignal für alle anderen Fahrspuren ist ebenfalls wegen der dann entstehenden erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes in Verbindung mit der BÜSTRA-Anlage nicht sinnvoll. Die Ein- und Ausfahrt in das Grundstück lässt sich nach Auskunft des Vorhabensträgers aber weiterhin in alle Fahrtrichtungen grundsätzlich gewährleisten. Verkehrsrechtliche Straßenmarkierungen bzw. Straßenbeschilderungen sind zwar nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat jedoch zur Umsetzung der Linksabbiegerbeziehungen zugesagt, das Landratsamt Miesbach, Untere Straßenverkehrsbehörde, dementsprechend zu informieren.

Die Lärmimmissionen wurden für das Wohngebäude überprüft. Am Anwesen werden in Folge einer wesentlichen Änderung die vorgegebenen Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) in der Nacht für Mischgebiete überschritten. Auf die Unterlage 17.1, Anlage D, wird verwiesen. Daher sind zusätzliche passive Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich. Diese wurden unter A.3.5.2 dieses Beschlusses von uns festgesetzt. Das Wohngrundstück wird damit nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Ein Anspruch auf Lärmschutz in Form von weiteren baulichen Maßnahmen wird von uns abgelehnt. Insbesondere sind verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht möglich, da die Industriestraße künftig eine Bundesstraße ist, die der Abwicklung des weiträumigen Verkehrs dient. Ein lärmindernder Belag wird bereits verwendet. Der geforderte sogenannte „Flüsterasphalt“ ist für innerörtliche Straßen zudem nicht geeignet, da er erst ab Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h eine lärmindernde Wirkung entfaltet. Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind auch nicht deswegen zu beanstanden, weil sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht korrekterweise auf der in der Ortsdurchfahrt angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h. Einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit dem Mitteln des Straßenverkehrsrechts

entgegenzuwirken und Aufgabe der zuständigen Polizei. Es wird auf die Ausführungen unter C.2.3.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ebenso sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch eine Schadstoffbelastung am Anwesen zu besorgen. Auf die Ausführungen unter C.2.3.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 2.4.2.3 Einwender Nr. 1002

Der Einwender wendete sich gegen das Bauvorhaben, da das Heranrücken der Straße von ca. 3,0 m auf ca. 2,3 m (- 23 %) eine unzumutbare Verschlechterung der Wohnsituation für seine Mieter darstelle und schädlich für die Bausubstanz seines Hauses sei. Eine Flächeninanspruchnahme sei gar nicht erforderlich. Zusammen mit der Gemeinde Hausham habe man eine alternative Lösung gefunden (Schreiben vom 03.03.2006).

Im Winter werde der Schnee vom Gehsteig in der kleinen Grasfläche vor dem Haus abgelegt. Durch das Bauvorhaben würde diese Grasfläche deutlich verkleinert, was eine Lagerung des Schnees dort erschweren und einen gesonderten Abtransport auf andere Flächen erfordern würde. Die dafür erforderlichen laufenden Kosten könnten nicht übernommen werden.

Ferner sei die Planung aus Verkehrssicherheitsgründen bedenklich. Im Winter würden sich auf der Dachfläche des Anwesens je nach Wetterlage (Wind, Temperatur) häufig Schneeweichten ansammeln. Die sich darunter befindliche kleine Grasfläche erlaube ein ungefährdetes Abrutschen, da sie im Winter abgesperrt werde. Durch den um 23 % verringerten Abstand zum Gehweg an der Nordseite des Anwesens würde dies zukünftig eine Gefährdung der Fußgänger verursachen.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Aus dem Grundeigentum des Einwenders werden aus der Fl. Nr. 1376/2, Gemarkung Hausham, dauerhaft 21,4 m<sup>2</sup> und vorübergehend 65,3 m<sup>2</sup> beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Grundlage der aktuellen Planung sind die für die Straßenbauverwaltung geltenden technischen Richtlinien, die eine sichere Abwicklung des Verkehrs gewährleisten. Das angeführte Schreiben der Gemeinde Hausham bezog sich auf die hier nicht mehr verfolgte Variante 1 am Bestand. Es wird insofern auf die Ausführungen unter C.2.3.2 dieses Beschlusses verwiesen. Eine unzumutbare

Beeinträchtigung durch die Verbreiterung des Gehwegs kann nicht erkannt werden. Geringfügige Einschränkungen in der Grundstücksnutzung sind nur punktuell gegeben und lassen sich wegen der erforderlichen Planung nicht vermeiden. Eine geringfügige Verengung entsteht nur im Norden des Grundstücks. Der Abstand Hinterkante Gehweg - Gebäude beträgt hier 2,30 m. Die Entfernung des südlichen Hauseckes des Gebäudes zur Hinterkante des Gehweges beträgt 6,70 m. Eine Lagerung von anfallendem Schnee ist trotz der Grundinanspruchnahme grundsätzlich weiterhin möglich. Die Fläche zwischen Gebäude und dem Rand des Geh- und Radweges beträgt insgesamt ca. 120 m<sup>2</sup>. Wenn man einen Weg entlang des Hauses mit einer Breite von 2,0 m und den vorhandenen Weg vom Gebäude zum Geh- und Radweg (ca. 60 m<sup>2</sup>) davon abzieht, verbleibt eine Fläche zur Schneelagerung von 60 m<sup>2</sup> im Winter. Eine zwingende Notwendigkeit den Schnee umzulagern ist daher nicht erkennbar. Da das betroffene Gebäude aus einem Erdgeschoss und einem Obergeschoss besteht, ist auch nicht zu erwarten, dass der Schnee bis auf den Gehweg fällt. Außerdem ist das zur Straßenseite geneigte Dach mit einem zusätzlichem Schneefanggitter versehen. Eine erhöhte Gefährdung der Fußgänger können wir daher aufgrund der Grundinanspruchnahme nicht erkennen.

Eine Verschlechterung der Wohnsituation durch eine Erhöhung des „Schalldrucks“ auf Grund der Baumaßnahme ist nicht gegeben. Der Abstand zum Straßenrand verändert sich nicht. Die 70 cm werden für die Verbreiterung des Gehweges benötigt. Die Aufweitung der Fahrbahn erfolgt auf der östlichen Seite und der Abstand der Fahrbahnachse zum Gebäude wird größer. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.2.3.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwender befürchtete ferner, dass das Bauvorhaben dazu führe, dass für sämtliche Mieter des Anwesens (zehn KFZ-Stellplätze) ein Abbiegen aus dem Grundstück nur noch nach Süden Richtung Schliersee möglich sei. Alle Fahrzeuge (Anwohner, Besucher, Lieferanten, Handwerker, etc.) mit nördlicher Fahrtrichtung müssten damit erst bis nach Schliersee zur nächsten ausgebauten Wendestelle mit einem ca. 2,5 km langen unzumutbaren Umweg fahren. Von Süden kommende Anlieger könnten ebenfalls nicht mehr nach links in das Grundstück abbiegen. Die Ein- und Ausfahrt in das Grundstück lässt sich nach Auskunft des Vorhabensträgers weiterhin mittels einer grundsätzlich möglichen Unterbrechung der Sperrfläche sicherstellen. Verkehrsrechtliche Straßenmarkierungen sind jedoch nicht Bestandteil

dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat jedoch zugesagt, das Landratsamt Miesbach, Untere Verkehrsbehörde, dementsprechend zu informieren.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.2.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

## **2.5 Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Verlegung des Bahnüberganges Hausham-Süd an der B 307 bei Abschnitt 300, Stat. 0,675 (Bahn-km 22,571) und der Ausstattung mit einer Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA) auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

## **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 Darstellung der Widmungen ist im Widmungsplan (Unterlage 12) dargestellt und 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 nach seiner Zustellung schriftlich Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO).

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

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

Hinweis:

Gemäß § 55a Abs. 1 VwGO i.V.m. der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Verwaltungsgerichtsbarkeit vom 1. April 2016 (GVBl. 2016, S. 69) können beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof und beim Verwaltungsgericht München ab dem 1. Mai 2016 in allen Verfahrensarten elektronische Dokumente eingereicht werden.

Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter [www.vgh.bayern.de/verwaltungsgerichtsbarkeit/rechtsantragstelle](http://www.vgh.bayern.de/verwaltungsgerichtsbarkeit/rechtsantragstelle) aufgeführt. Einfache E-Mail ist nicht geeignet verfahrensrelevante Schriftsätze zu übersenden.

**Hinweis zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den oben unter A.2 aufgeführten Planunterlagen in der Gemeinde Hausham 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](http://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, 08.11.2016

Regierung von Oberbayern

  
Deindl

Regierungsdirektor