

Aktenzeichen: 4354.32_03-12-2

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**St 2093 Frasdorf - Prien am Chiemsee
Ausbau zwischen Wildenwart - Bachham
St 2093 /195/0,000 - St 2093 /195/2,117
Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+150**

München, 09.08.2021

Inhaltsverzeichnis

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	4
A Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.4 Landwirtschaft	11
3.5 Bodendenkmäler	13
3.6 Verkehrsimmissionsschutz	14
3.7 Belange der Bayernwerk Netz GmbH	15
3.8 Belange der Telekom Deutschland GmbH	15
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	155
4.1 Gegenstand/Zweck	155
4.2 Plan	15
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	166
5. Straßenrechtliche Verfügungen	177
6. Schutzauflagen zugunsten Privater/Zurückweisung von Einwendungen	18
7. Kostenentscheidung	199
B Sachverhalt	20
1. Beschreibung des Vorhabens	20
2. Vorgängige Planungen	21
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	21
C Entscheidungsgründe	25
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	25
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	25
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	26
1.3 Verfahrensrügen	26
2. Materiell-rechtliche Würdigung	28
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	28
2.2 Planrechtfertigung	28
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	33
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	33
2.3.2 Planungsvarianten	34
2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	38
2.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz	45
2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege	53

2.3.6	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	70
2.3.7	Denkmalschutz	71
2.3.8	Träger von Versorgungseinrichtungen	71
2.3.9	Wasserrechtliche Erlaubnisse	71
2.4	Private Einwendungen	75
2.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	75
2.4.2	Einzelne Einwender	79
2.5	Gesamtergebnis	109
3.	Kostenentscheidung	110
	Rechtsbehelfsbelehrung	110
	Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung	111
	Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung	112

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBL.....	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG.....	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG.....	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl.....	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH.....	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG.....	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG.....	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV.....	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH.....	Bundesgerichtshof
BImSchG.....	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMVI.....	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG.....	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG.....	Bundeswaldgesetz
BWV.....	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl.....	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV.....	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG.....	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
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
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG.....	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL.....	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler.....	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 4354.32_03-12-2

**Vollzug des BayStrWG;
St 2093 Frasdorf - Prien am Chiemsee
Ausbau zwischen Wildenwart - Bachham
St 2093 /195/0,000 - St 2093 /195/2,117
Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+150**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der St 2093 zwischen Wildenwart und Bachham von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+150 wird mit den sich aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte	1 : 100.000
3	Übersichtslageplan	1 : 25.000
4	Übersichtshöhenplan	1 : 10.000/100
5	Lageplan 1 Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+650 (Bl 5/1)	1 : 1.000
5	Lageplan 2 Bau-km 0+650 bis 1+550 (Bl 5/2)	1 : 1.000
5	Lageplan 3 Bau-km 1+550 bis 2+150 (Bl 5/3)	1 : 1.000
6	Höhenplan 1 Bau-km 0+000 bis 0+800 (Bl. 6/1)	1 : 1.000/100

6	Höhenplan 2 Bau-km 0+800 bis 1+500 (Bl. 6/2)	1 : 1.000/100
6	Höhenplan 3 Bau-km 1+500 bis 2+150 (Bl. 6/3)	1 : 1.000/100
6	Höhenpläne (Bl. 6/4)	1 : 500/50
8	Lageplan 1 Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 0+000 bis 0+650 (Bl. 8/1)	1 : 1.000
8	Lageplan 2 Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 0+650 bis 1+550 (Bl. 8/2)	1 : 1.000
8	Lageplan 3 Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 1+550 bis 2+150 (Bl. 8/3)	1 : 1.000
9.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan Trasse Bau-km 0+000 bis 2+150	1 : 2.000
9.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan Kompensation	1 : 1.000
9.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmen- verzeichnis	-
9.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
10	Grunderwerbsplan Bau-km 0+000 bis 0+650 (Bl. 10/1)	1 : 1.000
10	Grunderwerbsplan Bau-km 0+650 bis 1+550 (Bl. 10/2)	1 : 1.000
10	Grunderwerbsplan Bau-km 1+550 bis 2+150 (Bl. 10/3)	1 : 1.000
10	Grunderwerbsplan Ausgleichsflächen Bau-km 0+000 bis 2+150 (Bl. 10/4)	1 : 1.000
10.2	Grunderwerbsverzeichnis	-
11	Regelungsverzeichnis	-
12	Widmung/Umstufung/Einziehung	1 : 25.000
14/1	Straßenquerschnitte St 2093	1 : 50
14/2	Straßenquerschnitte	1 : 50
17	Immissionstechnische Untersuchung Verkehrslärm	-
18	Wassertechnische Untersuchung	-
19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Text	-
19.1.2	Bestands- und Konfliktplan Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+150	1 : 2.000
19.1.3	Beitrag zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim aufgestellt und tragen das Datum vom 18.03.2019.

Die Planunterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 01.07.2020 wurden mit einem Aufkleber als 1. Tektur kenntlich gemacht und in den Inhaltsverzeichnissen wurden die geänderten Unterlagen farblich hervorgehoben. Aktuelle Pläne wurden den überholten Plänen vorgeheftet. Die Änderungen der als 1. Tektur gekennzeichneten Pläne wurden in roter Farbe markiert. In den Texten wurden aktualisierte Textblätter eingearbeitet, wobei die geänderten/ergänzten Blätter jeweils im vorgehefteten, korrigierten Titelblatt aufgeführt wurden. Die textlich geänderten Sachverhalte wurden in roter Farbe hervorgehoben und der ungültige Sachverhalt durchgestrichen.

Die Planunterlagen in der Fassung der 2. Tektur vom 16.02.2021 wurden mit einem Aufkleber als 2. Tektur kenntlich gemacht und in den Inhaltsverzeichnissen wurden die geänderten Unterlagen farblich hervorgehoben. Aktuelle Pläne wurden den überholten Plänen vorgeheftet. Die Änderungen der als 2. Tektur gekennzeichneten Pläne wurden in blauer Farbe markiert. In den Texten wurden aktualisierte Textblätter eingearbeitet, wobei die geänderten/ergänzten Blätter jeweils im vorgehefteten, korrigierten Titelblatt aufgeführt wurden. Die textlich geänderten Sachverhalte wurden in blauer Farbe hervorgehoben und der ungültige Sachverhalt durchgestrichen.

Die Skizze Regenrückhalteraum (Unterlage 16/1) und die Verkehrsuntersuchung vom 20.03.2017 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak in der aktualisierten Fassung der 1. Tektur vom 01.07.2020 (Unterlage 20) und die ungültigen, durch die Tekturen überholten Pläne (in einer eigenen Heftung) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

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

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren

Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

- 3.1.2 Dem Markt Prien am Chiemsee, damit die zeitliche Abwicklung etwa erforderlicher Anpassungsmaßnahmen an den gemeindlichen Straßen und an den SW- und RW-Kanälen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.3 Dem Wasserwerk Prien am Chiemsee, damit die zeitliche Abwicklung etwa erforderlicher Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Wasserleitungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.4 Der Bayernwerk Netz GmbH, Kundencenter Kolbermoor, mindestens acht Wochen vorher, damit die zeitliche Abwicklung etwa erforderlicher Anpassungsmaßnahmen an den betroffenen Stromleitungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.5 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, mindestens sechs Monate vorher, damit die Oberbodenarbeiten ggf. im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachtet werden können.
- 3.1.6 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern einzuhalten.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

- 3.2.1 Bei der Bauausführung ist die „Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 22.8.2002 - 32. BImSchV, BGBl. S. 3478 - sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) vom 19.8.1970, MABl. 1/1970 S. 2 zu beachten.
- 3.2.2 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.
- 3.2.3 Es sind die Anforderungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) einzuhalten.
- 3.2.4 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
- 3.2.5 Soweit erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und -verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.

- 3.2.6 An schutzwürdigen Gebäuden, die sich in der Nähe von erschütterungsrelevanten Baumaßnahmen befinden, sollten gebäudetechnische Beweissicherungen durchgeführt werden.
- 3.2.7 Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) soweit möglich zu reduzieren. Hierbei ist das Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“ zu beachten.
- 3.2.8 Es wird empfohlen, die derzeit auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen einzusetzen. Hierauf ist bereits bei der Vergabe zu achten (siehe angefügtes Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“). Als emissionsrelevante Mindestvorgaben sollte bei der Vergabe für Baumaschinen die Einhaltung der Vorgaben der BayLuftV vom 20.12.2016 gefordert werden. Lkw sollen die Vorgaben der neuesten Abgasnorm Euro VI erfüllen.
- 3.2.9 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes - einschließlich der begleitenden Regelwerke - sind zu beachten.
- 3.2.10 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Rosenheim abzustimmen. Die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Während der Vogelbrutzeit, d. h. vom 1. März bis 30. September, dürfen weder Gehölze noch Baumbestände beseitigt werden. Rodungen zu einem anderen Zeitpunkt sind nur mit Zustimmung des Landratsamtes Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, zulässig, wenn gewährleistet ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten wild lebender Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder europäische Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.
- 3.3.2 Die konkrete Ausführung des Durchlasses (Ledererbach und Viehdurchlass) ist vorab bei der Bauausführungsplanung mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen, um den Durchlass für querende Tierarten zu optimieren. Falls durch den Bau der Straße verkehrsbedingte Tötungen von Amphibien erheblich zunehmen, ist eine entsprechende Schutzeinrichtung vorzusehen (z. B. Amphibienschutzzaun).

- 3.3.3 Die konkreten Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes sowie der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sind im Rahmen der Bauausführungsplanung mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, und den Betroffenen abzustimmen und entsprechend durchzuführen.
- 3.3.4 Der Beginn der Baustelleneinrichtung, der Baumaßnahme, der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Vermeidungs-, Ausgleichsmaßnahme sowie CEF-Maßnahme) und deren jeweiliger Abschluss der Umsetzung sind der Planfeststellungsbehörde sowie dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, mit einem Vor- bzw. Nachlauf von zwei Wochen anzuzeigen.
- 3.3.5 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Streuwiesen, etc.) abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.6 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind vorab mit der ökologische Baubegleitung sowie dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.
- 3.3.7 Für Ansaaten und Pflanzungen bei der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist ausschließlich Pflanzmaterial und Saatgut gesicherter autochthoner Herkunft zu verwenden. Abweichungen hiervon sind in Abstimmung mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, zulässig, soweit entsprechendes Material nicht oder nicht ausreichend zur Verfügung steht oder für einzelne Maßnahmen nicht geeignet ist. Bei Baumarten sind die in der Forstvermehrungsgut-Herkunftsgebietsverordnung ausgewiesenen Herkunftsgebiete zu beachten. Die Herkunft des verwendeten Pflanzgutes ist gegenüber dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, zu belegen.
- 3.3.8 Der Flächenbedarf für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze ist möglichst gering zu halten. Die ökologische Baubegleitung hat darauf zu achten, dass die Baustelleneinrichtungsflächen außerhalb der naturschutzfachlich wertvollen Bereiche eingerichtet werden und diese gegenüber baubedingten Wirkungen ausreichend geschützt sind (z.B. ortsfester Bauzaun). Beeinträchtigte Flächen sind nach dem Abschluss der Bauarbeiten wiederherzustellen. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind vorab mit der ökologische Baubegleitung (Umweltbaubegleitung) und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.

- 3.3.9 Bei Auswahl sowohl temporärer Baustellenbeleuchtung als auch bei einer ggf. dauerhaften Straßenbeleuchtung ist auf eine insekten- bzw. fledermausfreundliche Ausführung zu achten (LED- oder Natriumdampf-Hochdrucklampen mit warmweißen Lichtspektrum unter 3000 K Farbtemperatur), Vermeidung von Streulicht durch geeignete Abschirmungen, nach unten gerichteter Leuchtstrahl, insektendichtes Gehäuse).
- 3.3.10 Der Vorhabensträger hat während der gesamten Bauzeit und Durchführung der naturschutzrechtlichen Maßnahmen gemäß den Unterlagen 19.1.1 und 9.3 eine fachlich qualifizierte, ökologische Baubegleitung (Umweltbaubegleitung) einzusetzen, die sicherstellt, dass die Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes (insbes. Vermeidung, Minimierung, Umsetzung Kompensationsmaßnahmen) und der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung eingehalten werden. Während der Baumaßnahmen überwacht die ökologische Baubegleitung die Einhaltung der einschlägigen Auflagen vor Ort und steht den ausführenden Personen sowie den beteiligten Behörden für Rückfragen zur Verfügung. Der bzw. die Vertreter der ökologischen Baubegleitung ist dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, mit Name, Erreichbarkeit und fachlicher Qualifikation frühzeitig vor Baubeginn mitzuteilen. Nach Abschluss der Arbeiten soll eine gemeinsame Abnahme mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, erfolgen.
- 3.3.11 Spätestens mit Beginn der Maßnahmenherstellung sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt die für die Erfassung und Kontrolle der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme 7 A CEF, 8 A und 9 A erforderlichen Angaben vollständig und in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gem. § 17 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. Art. 9 BayNatSchG mit dem Formblatt ÖFK-Online zu übermitteln. Dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, ist eine Bestätigung der Meldung zuzuleiten.

3.4 Landwirtschaft

- 3.4.1 Jeder durch die Baumaßnahme betroffene Landwirt ist frühzeitig vor Baubeginn durch den Vorhabensträger zu informieren. Hierbei sind alle für die Landwirte wichtigen Themen (z.B. Zeitraum Baumaßnahme, Ablauf der Baumaßnahme, Entschädigungen, Feldwege) zu behandeln.
- 3.4.2 Den Grundstückseigentümern und Nutzungsberechtigten ist ein verantwortlicher Ansprechpartner vor Ort zu benennen, mit dem sie während der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären können. Nach Abschluss der

Baumaßnahme ist ebenso ein Gespräch mit den Landwirten durchzuführen, um ggf. noch offene Themen zu klären und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

- 3.4.3 Während der Bauzeit auftretende Wirtschafterschwernisse sind, soweit wie möglich, zu verhindern. Es ist insbesondere sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Die Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen ist zu gewährleisten. Ein gefahrloser Weidebetrieb ist in Abstimmung mit den betroffenen Landwirten sicherzustellen. Kurzfristige erforderliche Sperrungen sind zeitgerecht vorher den Betroffenen mitzuteilen.
- 3.4.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Sofern im Zuge der Baumaßnahmen Flächen als Lagerplätze, Wende- oder Arbeitsfläche in Anspruch genommen werden, sind diese sorgfältig zu behandeln, um die Ertragsfähigkeit auch für die Zukunft sicherzustellen.
- 3.4.5 Bei jeglichen Bauarbeiten ist der Mutterboden getrennt vom Untergrund schonend abzutragen, zu lagern und nach Beendigung der Maßnahmen wieder entsprechend dem vorherigen Umfang aufzubringen.
- 3.4.6 Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger wieder ordnungsgemäß in Abstimmung mit den Betroffenen unverzüglich rekultiviert werden. Vor Andeckung des humosen Oberbodens ist eine Lockerung zur Beseitigung entstandener Bodenverdichtungen durchzuführen. Grundsätzlich darf nicht tiefer als nötig gelockert werden, da ansonsten gewachsene Bodenstrukturen ebenfalls nachhaltig gestört werden. Die Lockerungsarbeiten dürfen nur bei trockenen Bodenverhältnissen durchgeführt werden. Hierbei muss innerhalb der Lockerungszone der Wassergehalt bei bindigen Böden im Bereich oder unterhalb der Ausrollgrenze liegen. Landwirtschaftliche Rekultivierungsmaßnahmen müssen unmittelbar nach dem Auftrag des humosen Oberbodens beginnen. Der Auftrag des humosen Oberbodens hat mittels Hydraulikbagger zu erfolgen. Der Wert und der Zustand des Bodens sind vor der Baumaßnahme durch einen Sachverständigen zu ermitteln.
- 3.4.7 Bei der Rekultivierung von bestehenden Straßen in eine landwirtschaftliche Nutzfläche ist zu beachten, dass dabei entsprechende Qualitätsmerkmale einzuhalten sind (z.B. Bodenaufbau, Bewuchs, Wasserführung).

- 3.4.8 Die Benutzung landwirtschaftlicher Wege durch Baufahrzeuge ist auf das notwendige Maß zu beschränken und rechtzeitig mit dem jeweiligen Baulastträger abzustimmen. Sofern Feldwege von der Baumaßnahme betroffen sind, sind diese nach Abschluss der Baumaßnahme ordnungsgemäß wiederherzustellen.
- 3.4.9 Die Baumaßnahme muss - insbesondere bei schlechtem Wetter - in möglichst bodenschonender Art und Weise ausgeführt werden. Grundsätzlich dürfen die Erdbaumaßnahmen nicht bei Wassersättigung der zu befahrenden Böden durchgeführt werden. Der Bauablauf ist so zu gestalten, dass insbesondere bodenbeanspruchende Arbeiten auf unbefestigten landwirtschaftlichen Flächen nur bei tragfähigen Bodenzuständen durchgeführt werden können. Die Arbeiten sind immer dann vergleichsweise bodenschonend zu bewerkstelligen, wenn der Austrocknungsgrad der Böden hoch ist. Baumaßnahmen auf unbefestigten landwirtschaftlichen Flächen dürfen nicht bei Wassersättigung der zu befahrenden Böden durchgeführt werden. Bei Wassersättigung sind bereits laufende Baumaßnahmen im Bereich dieser Böden sofort einzustellen. Baustraßen sind mit tragfähigen Materialien auszubauen.
- 3.4.10 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.4.11 Der Vorhabensträger hat sich frühzeitig mit dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Weilheim abzustimmen, um den genauen Umfang des Flächenentzugs durch die Baumaßnahme für die betroffenen Landwirte zu ermitteln.

3.5 Bodendenkmäler

- 3.5.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.5.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen

festzulegen. Rechtzeitig vor Baubeginn hat in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege eine Begehung der betroffenen Flächen stattzufinden.

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

3.5.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.5.5 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.6 Verkehrsimmissionsschutz

3.6.1 Der Vorhabensträger hat einen lärmindernden Fahrbahnbelag aufzubringen, der (mindestens) eine pegelmindernde Wirkung gem. den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 von D StrO = - 2dB(A) gewährleistet.

3.6.2 Der Vorhabensträger hat zum Schutz der Nachbarschaft vor unzulässigen Lichteinwirkungen die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) zu beachten.

3.7 Belange der Bayernwerk Netz GmbH

3.7.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH nicht beeinträchtigt werden.

3.7.2 Der Vorhabensträger hat den Schutzzonenbereich für Kabel bei Aufgrabungen von je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse zu beachten. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,5 m.

3.7.3 Der Vorhabensträger hat das Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen der Bayernwerk Netz GmbH in der aktuellen Fassung zu beachten.

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 nicht beeinträchtigt werden.

3.8.2 Der Vorhabensträger hat die „Anweisung zum Schutz unterirdischer Telekommunikationslinien und -anlagen der Telekom Deutschland GmbH bei Arbeiten anderer“ (Kabelschutzabweisung) in der aktuellen Fassung zu beachten.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers von der St 2093 über ein Regentrückhaltebecken in den Ledererbach, über einen Absetzschacht in den Stettener Bach und über Mulden bzw. Muldenrigolen in den Untergrund in folgender Art und Umfang erteilt:

E	km	Gewässer	A _U (ha)	Drosselabfluss (l/s)	RRR (m ³)
E1	0+700	Ledererbach	0,81	12	326
E2	0+950	Ledererbach	0,41	7	
E3	2+150	Stettener Bach	1,02	15,3	326

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, Richtlinien und Merkblättern maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 4.3.2 Die Einleitungsstellen in die Gewässer sind fachgerecht zu planen, strömungsgünstig und so naturnah wie möglich auszuführen und bis 5 m unterhalb der Einleitstellen gegen Erosion zu sichern.
- 4.3.3 Etwaige Beschädigungen an den Gewässerböschungen während der Bauzeit sind so schnell wie möglich fachgerecht zu beseitigen.
- 4.3.4 Für stärkere Regenereignisse (Anm. im Überlastfall) ist eine gepflasterte Notüberlaufschwelle zum Ledererbach und für den Schacht „RV 0+725 DN 1000 StB“ vorzusehen.
- 4.3.5 Zwischen dem Markt Prien a. Chiemsee und dem Staatlichen Bauamt Rosenheim ist eine Regelung zur zukünftigen Gewässerunterhaltung des Lederbaches aufzustellen.
- 4.3.6 Es ist durch entsprechende Geländemodellierungen sicherzustellen, dass eine Abflussverschärfung durch wild abfließendes Oberflächenwasser in Richtung der östlich des Straßendamms gelegenen Gebäude ausgeschlossen werden kann.
- 4.3.7 Bei der Einleitung von Niederschlagswasser in den Stettener Bach über einen Absetzschacht DN 2000 sind zur Abscheidung von Leichtflüssigkeiten und Schwimmstoffen funktionsfähige Abscheidevorrichtungen (z. B. Tauchwand, ein T-Stück oder einen 90° Bogen 0,3 m unter der Ablaufsohlhöhe) in den Absetzschacht zu integrieren.
- 4.3.8 Die Einleitstelle ist im Bereich des offenen Abschnittes des Stettener Bachs anzulegen, um Rückstau innerhalb des verrohrten Abschnittes zu vermeiden.
- 4.3.9 Der von der Niederschlagswassereinleitung beeinflusste Gewässerbereich ist mindestens einmal jährlich in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten wie z. B. Ablagerungen An- und Abschwemmungen zu kontrollieren. Auf die Unterhaltspflicht nach § 60 Abs. 1 WHG wird hingewiesen.

- 4.3.10 Die Drosseleinrichtungen sind mindestens einmal jährlich durch einfache Sichtprüfung auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen.
- 4.3.11 Sollte bei einem Unfall oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser über die Entwässerungsanlagen in das Gewässer gelangen, sind das Landratsamt Rosenheim, das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim oder die Polizei und ggf. die Fischereiberechtigten umgehend zu verständigen.
- 4.3.12 Spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung sind dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim Bestandspläne der Entwässerungsanlagen mit den angeschlossenen befestigten Flächen vorzulegen.
- 4.3.13 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Wasserrechtsbehörde, anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht.

6. Schutzauflagen zu Gunsten Privater/Zurückweisung von Einwendungen

6.1 Schutzauflagen

- 6.1.1 Der Vorhabensträger hat in Abstimmung mit dem Einwender Nr. 6001 den auf Fl. Nr. 391/2, Gemarkung Wildenwart, befindlichen Baum- und Strauchbestand so weit wie möglich zu erhalten und zu schonen. Sollten Eingriffe erforderlich werden, ist vor Baubeginn in Abstimmung mit dem Einwender Nr. 6001 zu entscheiden, ob die betroffene Bepflanzung versetzt oder durch Neupflanzung ersetzt werden soll.
- 6.1.2 Der Vorhabensträger hat in Abstimmung mit dem Einwender Nr. 6001 dafür Sorge zu tragen, dass die Zufahrt zur Fl. Nr. 391/2, Gemarkung Wildenwart, während der Bauzeit zur Verfügung steht und nur nach vorheriger Absprache mit dem Nutzungsberechtigten für die erforderlichen Anpassungsarbeiten gesperrt wird.
- 6.1.3 Die für das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Grundstücke sind vor Beginn der Bauarbeiten vom Vorhabensträger mit dem jeweiligen Eigentümer bzw. dem Nutzungsberechtigten im Hinblick auf ihren Zustand zu dokumentieren. Gleiches hat nach Abschluss der Bauarbeiten auf dem jeweiligen Grundstück zu erfolgen. Sofern eine Einigung zwischen dem Eigentümer bzw. dem Nutzungsberechtigten und dem Vorhabensträger über die Zustandsdokumentation nicht zustande kommt, hat der Vorhabensträger einen vereidigten Sachverständigen auf seine Kosten beauftragen, eine Aufnahme des Zustands des Grundstücks vor Beginn der Baumaßnahme und des Zustands nach Beendigung der Baumaßnahme durchzuführen. Das Ergebnis dieser vergleichenden Bestandsaufnahme wird der Regulierung etwaiger Schäden zugrunde gelegt.
- 6.1.4 Die in Anspruch genommenen Flächen (Baugrundstücke, Zuwegungen) müssen unverzüglich nach Beendigung der Bauarbeiten in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Das bedeutet insbesondere, dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Arbeiten vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen, die Flächen ggf. wieder an das angrenzende Geländeniveau anzupassen und ggf. zu rekultivieren sind.
- 6.1.5 Übrigbleibender Humus von den betroffenen Flächen der Einwender Nrn. 2001 und 2002 und Nr. 3001 darf durch den Vorhabensträger nicht abtransportiert oder weiterverwendet werden.

6.2 Zurückweisung von Einwendungen

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

7. **Kostenentscheidung**

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben befindet sich zum größten Teil im Gebiet des Marktes Prien a. Chiemsee und im geringen Umfang in der Gemeinde Frasdorf im Landkreis Rosenheim.

Das Vorhaben umfasst zum einen den Neubau der St 2093 Ortsumfahrung von Prutdorf im Zuge der Staatsstraße (St) 2093 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+150 im Bauabschnitt 1. Im Anschluss daran erfolgt von ca. Bau-km 1+290 bis Bau-km 2+150 der Ausbau der St 2093 zwischen Prutdorf und Bachham im Bauabschnitt 2.

Die Ortsumfahrung Prutdorf und der Ausbau zwischen Prutdorf und Bachham ist Teil eines Gesamtkonzeptes zur Schaffung einer leistungsfähigen Staatsstraßenverbindung zwischen Prien und Frasdorf (Bundesautobahn A 8).

Straßenbaulastträger für die Ortsumfahrung Prutdorf (Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 1+290) wird nach der Erlangung des Baurechts durch das vorliegende straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren in kommunaler Sonderbaulast der Markt Prien a. Chiemsee und für den Ausbau der St 2093 zwischen Prutdorf und Bachham (ca. Bau-km 1+290 bis Bau-km 2+150) der Freistaat Bayern (vgl. Sonderbaulastvereinbarung vom 14.05./20.05.2019).

Die Gesamtlänge des Ausbaues der St 2093 zwischen dem Kreisverkehrsplatz (KVP) Wildenwart und Bachham beträgt 2,15 km. Als Bauanfang ist der bestehende Kreisverkehrsplatz festgelegt. Die St 2093 schwenkt ab dem KVP in Richtung Osten von der bestehenden Trasse ab und orientiert sich an der bestehenden Hangkante sowie dem Landschaftsschutzgebiet und umfährt Prutdorf somit komplett im Osten. Bei ca. Bau-km 1+250 kreuzt die St 2093 die bestehende Trasse der St 2093 alt. Zwischen Bau-km 1+250 und Bau-km 1+600 wird die bestehende Linienführung mit größeren Radien und unter Beachtung der Radienrelation gem. den RAL verbessert. Ab ca. Bau-km 1+600 erfolgt die Trassierung der St 2093 bestandsorientiert. Auf Höhe Bau-km 2+150 schließt die St 2093 wieder an den Bestand an. Die neue St 2093 führt im Verlauf der Ortsumfahrung Prutdorf in ausreichendem Abstand an Einzelgehöften und Bebauungen vorbei.

Die geplante Ortsumfahrung Prutdorf sowie der Ausbau der St 2093 zwischen Prutdorf und Bachham ist als einbahnige, zweistreifige Straßenverbindung mit einem Regelquerschnitt von 6,50 m Fahrbahnbreite (RQ 9) geplant. Beidseitig werden Bankette mit einer Breite von 1,50 m hergestellt.

Auf die Unterlage 1 wird hiermit verwiesen.

2. Vorgängige Planungen

Im aktuellen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern wird der geplante Ausbauabschnitt der St 2093 zwischen Wildenwart und Bachham die Dringlichkeitsstufe 2 (Projekt Nr. RO 350-07) zugeordnet.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 18.06.2019 beantragte das Staatliche Bauamt Rosenheim für den Neubau der Ortsumfahrung Prutdorf und für den Ausbau zwischen Wildenwart und Bachham im Zuge der St 2093 das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 18.07.2019 bis 19.08.2019 beim Markt Prien am Chiemsee und bei der Gemeinde Frasdorf nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planung beim Markt Prien am Chiemsee und bei der Gemeinde Frasdorf bis spätestens 03.09.2019 oder bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind.

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

- Markt Prien am Chiemsee
- Gemeinde Frasdorf
- Landratsamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Bayerischer Bauernverband
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Rosenheim
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- Bayernwerk Netz GmbH
- Energienetze Bayern GmbH & Co. KG
- Wasserwerke Prien am Chiemsee

- Kanal Prien am Chiemsee

sowie dem Sachgebiet 24.2 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung 10, 14), dem Sachgebiet SG 31.1 Straßen- und Brückenbau, dem Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz), dem Sachgebiet 51 (Naturschutz) und dem Sachgebiet 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) der Regierung von Oberbayern.

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

Aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen wurden verschiedene Änderungen bzw. Berichtigungen in den Planunterlagen eingearbeitet. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um folgende Änderungen bzw. Ergänzungen:

- Der Forderung nach Einziehung der alten St 2093 zwischen Friedhofszufahrt und Gemeindegrenze wurde seitens des Vorhabensträgers nachgekommen.
- Anlage einer neuen Zufahrt für Fl. Nr. 391, Gemarkung Wildenwart, (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.18)
- Der Forderung auf eine Aufweitung des geplanten Viehdurchlasses wurde seitens des Vorhabensträgers nachgekommen. Es ist jetzt eine LH von 2,50 m und eine LW von 3,0 m vorgesehen.
- Der Forderung nach einem Verzicht auf die Einrichtung eines Baufeldes auf Fl. Nr. 319/2, Gemarkung Wildenwart, wurde seitens des Vorhabensträgers nachgekommen.
- Fehlende bzw. falsch bezeichnete Leitungen der Bayernwerk Netz AG wurden in den Planunterlagen des Vorhabensträgers nachträglich aufgenommen bzw. berichtigt.
- Aufgrund von Einwendungen hinsichtlich der Aktualität der Verkehrsprognose und einer daraus resultierenden fehlerhaften schalltechnischen Berechnung hat der Vorhabens-träger im Planfeststellungsabschnitt im Februar 2020 eine Zählung mit Seitenradargeräten über einen durchgehenden Zeitraum von drei Wochen durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, dass die aktuelle Verkehrsbelastung über der ursprünglich zugrundegelegten Verkehrsprognose lag. Der sachverständige Gutachter wurde daraufhin beauftragt, eine Aktualisierung der Verkehrsprognose auf der Basis der Zählung zu erstellen. Diese Verkehrsprognose wurde der 1. Tektur vom 01.07.2020 zugrunde gelegt (Unterlage 20). In der schalltechnischen Berechnung wurde ursprünglich übersehen, die lärmindernden Straßenoberfläche, zu der sich der Vorhabensträger verbindlich verpflichtet hat, zu berücksichtigen. Auf der

Grundlage der aktuellen Verkehrsprognose und unter Berücksichtigung des lärmindernden Straßenbelags, der im Unterlage 14 nun verbindlich festgehalten ist, wurde die schalltechnische Berechnung in der 1. Tektur vom 01.07.2020 ebenfalls aktualisiert.

- Hinsichtlich der Erschließungen der Fl. Nrn. 255, 241, 239, 238 ,237, 213, 215, jeweils Gemarkung Wildenwart, wurde der öffentliche Feld- und Waldweg in der Baulast der Beteiligten fehlerhaft als Zufahrt bezeichnet und infolge der 1. Tektur vom 01.07.2020 bei Bau-km 0+990 an die St 2093 angeschlossen und auf Wunsch der Betroffenen die Zufahrt/Ausfahrt nur nach Norden berücksichtigt.
- Durch einen Fehler in der Umsetzung von Vermessungsdaten wurde im Bereich von Bau-km 1+590 bis Bau-km 1+750 die vorhandene Geländeoberfläche in der Planung höhenmäßig falsch angesetzt. Nach Korrektur der falschen Höhen ändert sich der Grunderwerb in den angrenzenden Grundstücken, weit die dort berechnete Böschung in der korrigierten Planung überwiegend kleiner ist. Außerdem wurde ein Fehler in den Grunderwerbsunterlagen im Bereich der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Kaltenbach bei Bau-km 1+830 berichtigt.
- Einzelne Änderungen haben eine geringfügig erhöhte Entsiegelung durch den Rückbau der St 2093 sowie eine geringfügig verringerte Versiegelung/Überbauung durch den verkürzten Weg und die schmalere Böschung zur Folge. Daher konnte in der landschaftspflegerischen Begleitplanung ein Teil der Gestaltungsmaßnahme 6 G (Obstbaumreihe) entfallen. Die Bilanz ergibt damit einen verringerten Ausgleichsbedarf um 916 Wertpunkte. Der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen wird jedoch nicht verändert, weshalb sich ein geringer Überhang von 916 Wertpunkten bei einem gesamten Kompensationsumfang von 73.166 Wertpunkten ergibt. Dieser Überhang von 1,2 % rechtfertigt weder sachlich noch wirtschaftlich eine Verringerung des Umfangs der geplanten Kompensation. Somit wird nur bei der Maßnahme 6 G im Maßnahmenverzeichnis auf die Änderung verwiesen, aber im Übrigen nichts verändert.

Der Vorhabensträger legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 22.07.2020 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 01.07.2020 fortzusetzen.

Wir haben daraufhin folgenden von der Planänderung betroffenen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur erneuten Stellungnahme zu

den Planänderungen der 1. Tektur vom 01.07.2020 unter Übersendung der Planunterlagen mit Fristsetzung bis zum 10.09.2020 gegeben:

- Markt Prien am Chiemsee
- Landratsamt Rosenheim
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Bayerischer Bauernverband
- Bayernwerk Netz GmbH

sowie dem Sachgebiet SG 31.1 Straßen- und Brückenbau und dem Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Oberbayern.

Ferner haben wir auch den von den Planänderungen der 1. Tektur vom 01.07.2020 betroffenen Privaten Gelegenheit gegeben, bis zum 10.09.2020 Einwendungen zu erheben.

Aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen zu den Planänderungen der 1. Tektur vom 01.07.2020 wurden weitere Änderungen bzw. Berichtigungen als 2. Tektur vom 16.02.2021 eingearbeitet. Dabei wurde im Wesentlichen aus Gründen des Tierwohls und zur Vermeidung von einer Gewässerverschmutzung auf ein offenes Gerinne im geplanten Viehdurchlass verzichtet. Das Gerinne des Ledererbaches wird stattdessen über einen Muldeneinlauf und eine Verrohrung an den Revisionsschacht bei Bau-km 0+725 geführt und dort unter der neuen St 2093 geführt.

Es haben mehrere Verfahrensbeteiligte nach schriftlicher Anfrage auf eine mündliche Erörterung ihrer Stellungnahme bzw. Einwendungen nach Art. 67 Abs. 2 Nr. 4 BayVwVfG verzichtet. Die Einwendungen und Stellungnahmen der übrigen Verfahrensbeteiligten wurden am 24.06.2021 im Markt Prien am Chiemsee erörtert. Diese Verfahrensbeteiligten wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Träger der Straßenbaulast für Staatsstraßen ist gemäß Art. 41 Satz 1 Nr. 1 BayStrWG für den Ausbau der St 2093 zwischen Wildenwart und Bachham der Freistaat Bayern. Dies gilt auch für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Staatsstraßen nach Art. 41 Satz 2 i. V. m. Art. 42 BayStrWG für Gemeinden mit weniger als 25.000 Einwohner. Art. 41 und 42 BayStrWG gelten zwar gemäß Art. 44 Abs. 1 BayStrWG dann nicht, soweit die Straßenbaulast aufgrund öffentlich-rechtlicher Verpflichtungen anderen Trägern übertragen wird. Aufgrund der Vereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern und dem Markt Prien am Chiemsee vom 14.05./20.05.2019 hat der Freistaat Bayern die Straßenbaulast für die Ortsumfahrung Prutdorf (Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 1+290) als Teil der Ausbaumaßnahme in Form einer Sonderbaulast nach Art. 44 Abs. 1 BayStrWG auf den Markt Prien am Chiemsee wegen des „besonderen kommunalen Interesses“ und zur zügigen Umsetzung der Baumaßnahme aber erst nach der Erlangung des Baurechts durch das vorliegende straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren übertragen (vgl. § 2 Abs. 3 und Abs. 4 der Vereinbarung, so dass die Maßnahme bis dahin bei der alleinigen Zuständigkeit des Freistaates Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Rosenheim, als Straßenbaulastträger bleibt.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen

entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8 ff. WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung von Oberbayern jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

1.3 Verfahrensrügen

Es wurde eingewandt, dass anhand der ausgelegten Unterlagen nicht beurteilt werden könne, ob der prognostizierte Entlastungseffekt tatsächlich eintrete. Eine Verkehrsuntersuchung für die gegenständliche Ortsumfahrung wurde von Seiten des Vorhabenträgers nicht in Auftrag gegeben. Man beziehe sich hinsichtlich der bestehenden und der zu erwartenden Verkehrsverhältnisse auf die Verkehrsuntersuchung „A 8 München-Salzburg im Abschnitt Rosenheim-Bundesgrenze“ vom 08.05.2013 sowie ein einseitiges „Verkehrsgutachten“ vom 02.03.2017 zur Ortsumfahrung Prutdorf.

Das Verkehrsgutachten vom 08.05.2013 umfasse lediglich eine Verkehrszählung an der Anschlussstelle Frasdorf. In der nachrichtlichen Ergänzung vom 02.03.2017 wird ausdrücklich klargestellt, dass bis zur Ortsumfahrung Prutdorf der Verkehr auf 2.900 KFZ pro Tag (Prognosewerte 2030) abnehme, davon maximal 150 KFZ Schwerlastverkehr (tags 168 KFZ pro Stunde, 5 % SV, nachts 27 KFZ pro Stunde, 4 %). Wie der Gutachter zu diesem Ergebnis komme, lasse sich den Unterlagen nicht entnehmen. Offensichtlich handele es sich lediglich um eine Schätzung, die auf den Ergebnissen des Gutachtens von 2013 zur Anschlussstelle Frasdorf basiere. Unklar bliebe, wie viele von den prognostizierten KFZ in Richtung Wildenwart oder Mitterreit „abbiegen“ und wie viele KFZ tatsächlich in Richtung Prutdorf weiterfahren bzw. wie viele KFZ nur bis Prutdorf fahren (Ziel- und Quellverkehr) würden. Mangels einer belastbaren Verkehrsuntersuchung zur beantragten Ortsumgehung könne ein etwaiger Entlastungseffekt und somit die Erforderlichkeit der Ortsumgehung von der Genehmigungsbehörde nicht beurteilt werden.

Mangels Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung seien die dem Gutachten zu Grunde gelegten Verkehrsdaten empirisch nicht belegt. Ob für die betroffenen Anlieger eine unzumutbare Emissionsbelastung von der Ortsumgehung ausgehe könne nicht mit der erforderlichen Sicherheit beurteilt werden.

Der Vorhabensträger ist diesem Einwand nachgekommen. Der Vorhabensträger hat im Februar 2020 eine Zählung mit Seitenradar über einen durchgehenden Zeitraum von drei Wochen durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, dass die aktuelle Verkehrsbelastung deutlich über der ursprünglichen Verkehrsprognose lag. Der sachverständige Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing Kurzak hat auf Basis dieser neuen Verkehrszahlen die Verkehrsprognose aktualisiert. Diese Verkehrsprognose wurde in die 1. Tektur vom 01.07.2020 aufgenommen und der lärmtechnischen Berechnung zu Grunde gelegt (vgl. Unterlage 20). Auf die Ausführungen unter C.2.3.4.1.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Es wurde ferner von einem Einwender gerügt, dass im Lageplan 1 der Planfeststellungsunterlagen zwar die im Bereich der Fl. Nr. 50, Gemarkung Wildenwart, rückzubauende Trasse gelb gekennzeichnet sei, nicht jedoch die im Bereich des Grundstücks Fl. Nr. 52, Gemarkung Wildenwart, zurückzubauende Teilfläche der St 2093 alt. Dieser Rückbau werde erst durch eine Analyse des landschaftspflegerischen Begleitplanes und des damit verbundenen Maßnahmenplanes Blatt Nr. 9.1. ersichtlich, wonach in dem Bereich zwischen der Einfahrt zum Friedhof und der Planfeststellungsgrenze Gestaltungsmaßnahmen (6 G) sowie ein Rückbau von versiegelten Flächen (5 V) vorgesehen seien. Die Planfeststellungsunterlagen seien insoweit widersprüchlich. Die mit dem Planfeststellungsbeschluss verbundene Anstoß- und Hinweisfunktion werde hierdurch verfehlt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planunterlagen genügten auch der notwendigen Anstoßwirkung. Die ortsübliche Veröffentlichung der Planunterlagen nach Art. 73 Abs. 5 S. 1 BayVwVfG zielt darauf ab, die im Veröffentlichungsgebiet Betroffenen durch Angabe der räumlichen Lage sowie der Art des Vorhabens zu ermuntern, sich für die Planung zu interessieren und nach Bedarf hieran als Einwender mitzuwirken und ihnen bewusst zu machen, dass sie erforderlichenfalls weitere Schritte unternehmen müssen, um ihre Interessen wahrnehmen zu können. Dazu gehört in erster Linie, die Betroffenen in die Lage zu versetzen, die Planunterlagen einzusehen. Dies ist offensichtlich durch die fristgemäße Erhebung von Einwendungen seitens des Einwenders geschehen. Der Einwender konnte erkennen, dass sich das Bauvorhaben auf seine Belange, insbesondere seinen Grundbesitz, auswirken würde. Die Darstellung im Lageplan ist im Übrigen im Zusammenhang mit dem Regelungsverzeichnis lfd. Nr. 1.2.2 (Unterlage 11) problemlos zu verstehen. Unbeschadet dessen wird in der 1. Tektur vom 01.07.2020 ohnehin vorgesehen, dass die alte St 2093 zwischen der Friedhofzufahrt und der Gemeindegrenze eingezogen und renaturiert wird. Entsprechend werden auch die Maßnahmen 5 V und 6 G angepasst.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

Der Neubau der Ortsumfahrung Prutdorf und der Ausbau zwischen Prutdorf und Bachham im Zuge der St 2093 wird zugelassen, da er im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2.2 Planrechtfertigung

Staatsstraßen bilden zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz, dienen dem Durchgangsverkehr und haben verkehrssicher zu sein (Art. 3 BayStrWG). Nach Art. 9 BayStrWG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (Unterlage 1). Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Mit dem Neubau der Ortsumfahrung Prutdorf (Bauabschnitt 1) werden folgende Planungsziele verfolgt:

- Schaffung einer verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenverbindung im Zuge der St 2093
- Entlastung des Ortsgebietes Prutdorf vom Verkehr, insbesondere vom Schwerverkehr, und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen
- Trennung des Ziel- und Quellverkehrs vom Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Ortsbereich von Prutdorf
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung der Verkehrsarten im Zuge der Herstellung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges

2.2.1 Derzeitige Straßenverhältnisse

Die St 2093 beginnt bei Str-km 0,312 am Kreisverkehrsplatz mit der St 2092 in Prien am Chiemsee. Danach führt sie Richtung Südwesten über die AS Frasdorf der Bundesautobahn A 8 und weiter nach Süden über Aschau im Chiemgau bis zur österreichischen Landesgrenze südlich Sachrang.

Der Ausbauabschnitt der St 2093 ist neben der bestehenden St 2092 die wichtigste Verbindungsmöglichkeit der Gemeinden am Chiemsee mit der A 8. Diese Gemeinden stellen beliebte Reise- und Erholungsziele dar. Vor allem während der Ferienzeit herrscht deshalb ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Nach der Straßenverkehrszählung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (jetzt: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) lag die Verkehrsbelastung auf der St 2093 im Jahr 2015 bei 2.764 Kfz/24h Fahrzeugen (davon 113 Fahrzeuge Schwerlastverkehr).

Der nördliche Abschnitt zwischen Prien a. Chiemsee und der A 8 ist geprägt durch einen kurvigen, der voralpinen Landschaft angepassten Verlauf der Straße. Der im Vergleich der oberbayerischen Staatsstraßen unterdurchschnittlich belastete Straßenabschnitt befindet sich in baulich sehr schlechtem Zustand.

Die Trassierung der Ortsdurchfahrt entspricht nicht den Ansprüchen an eine Staatsstraße. Die vorhandene Ortsdurchfahrt ist sehr eng, kurvig und aufgrund der beidseitigen Bebauung sehr unübersichtlich. Im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen auf der Staatsstraße, sowie den Radfahrern und Fußgängern im Bereich der Ortsdurchfahrt von Prutdorf führt dies zu einem erhöhten Unfallgeschehen.

Der vorhandene Fahrbahnquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite zwischen 5,20 m und 5,80 m und fehlenden Banketten ist für die bestehende Verkehrsbelastung zu gering dimensioniert. Durchgehend ist kein frostsicherer Unterbau vorhanden. Auf gesamter Länge ist der Straßenoberbau unzureichend (Netzrisse, Mischgutausbrüche, etc.), Seitenstreifen (Bankette) sind teilweise nicht vorhanden, die Entwässerung entlang der Staatsstraße fehlt oder ist teilweise nicht mehr funktionstüchtig. Die Anwohner sind einer hohen Immissionsbelastung ausgesetzt.

Zusätzlich ist der Verkehr durch zahlreiche private Ein- und Ausfahrten behindert. Die Länge der bestehenden Ortsdurchfahrt von Prutdorf beträgt ca. 0,5 km. Die Ortsdurchfahrt weist kleine Radien und eine geringe Fahrbahnbreite auf. Zudem stehen die Häuser teilweise sehr nahe am bestehenden Fahrbahnrand, was immer wieder zu Problemen beim Begegnungsverkehr mit LKW/LKW führt.

Die unmittelbaren Anwohner an der jetzigen St 2093 in der Ortsdurchfahrt Prutdorf sind derzeit den Emissionen der Kraftfahrzeuge ungeschützt ausgesetzt. Viele Brems- und Beschleunigungsvorgänge finden aufgrund der zahlreichen Einmündungen und Zufahrten statt, was zu einer zusätzlichen Lärmbelastung führt.

2.2.2 Künftige Straßenverhältnisse

Der Ausbau der Staatsstraße, bzw. die Behebung der Engstellen in der Ortsdurchfahrt Prutdorf durch die Ortsumfahrung stellt eine erhebliche Verbesserung der Straßenverhältnisse und der Streckencharakteristik dar.

Durch den Bau der Ortsumfahrung Prutdorf wird der Durchgangsverkehr auf der St 2093 aus der Ortschaft Prutdorf heraus auf die neue Umgehung verlagert. Die Ortsumfahrung Prutdorf ist als freie Strecke geplant. Die Querschnittsgestaltung, sowie die gestreckte Linienführung wurden gem. RAL 2012 geplant. Die Knotenpunkte werden im Zuge des Neubaus der Umgehungsstraße verkehrssicher und leistungsfähig gestaltet. Als Prognosewerte sind für 2030/2035 rd. 4.000 Kfz/24h für diesen Abschnitt der St 2093 angegeben (vgl. Unterlage 20).

Durch den Bau der Ortsumfahrung Prutdorf im Zuge der St 2093 wird die Verkehrssituation durch Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung verbessert, bei gleichzeitiger Entlastung der Ortschaft Prutdorf vom Durchgangsverkehr. Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumfahrung Prutdorf werden zusätzlich die Luftschadstoff- und Lärmbelastung in Prutdorf deutlich verringert.

Zur Aufrechterhaltung des landwirtschaftlichen Verkehrs und der Erschließung von abgeschnittenen landwirtschaftlichen Flächen wird das bestehende Wegenetz im Rahmen der Maßnahme an die neuen Verhältnisse angepasst.

2.2.3 Einwände

Die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben wurde von mehreren Einwendern aus verschiedenen Erwägungen heraus angegriffen.

Die vorliegende Maßnahme sei zum einen nicht geeignet, das Gesamtkonzept zur Schaffung einer leistungsfähigen Staatsstraßenverbindung zwischen Prien und Frasdorf zu erreichen. Denn im weiteren Verlauf der St 2093 in Richtung Prien a. Chiemsee, welcher nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei, würden sich, wie beispielsweise in den Ortsdurchfahrten Bachham, Siggenham und St. Salvator, Engstellen und Umweglichkeiten finden, die eine durchgehend taugliche überregionale Lösung ohnehin nicht realistisch erscheinen ließen. Warum es dann auf einem relativ kleinen Teilabschnitt dieses Bauvorhabens bedürfe, die erheblich in die landwirtschaftliche Nutzung von Flächen eingreifen sowie die Verkehrs- und Lärmbelastung der weiteren Orte in Richtung Prien durch den zu erwartenden Verkehrszuwachs noch erhöhen würde, erschließe sich nicht.

Die vorliegende Planung lasse damit den Bezug zu einer überregionalen Lösung vermissen, obwohl dies als ein Teilziel angeführt werde. Insbesondere bliebe auch völlig unklar, wie der Verkehr in Richtung Rimsting und Bad Endorf zukunftsfähig geregelt werden könne. Es stelle sich auch die Frage, ob nicht vielmehr die Entlastung der Ortsdurchfahrt für Prien a. Chiemsee - durch die Ableitung des Verkehrs von Frasdorf in Richtung Bad Endorf und weiter nach Wasserburg - selbst angestrebt werde, ohne dieses Ziel explizit offenzulegen. Dies gehe dann zu Lasten der hinterlegenden Gemeinden und Orte.

Ferner sei das Gutachten zur Verkehrsprognose aus dem Jahr 2013 und in 2017 lediglich ergänzt worden. Die Staatsstraße wurde seit 2013 bereits von Frasdorf bis Wildenwart neu gebaut und zwischen Wildenwart und Bachham der Fahrbahnbelag erneuert. Die Planunterlagen zeigen auf, dass die momentane Verkehrsbelastung etwa 2.600 Fahrzeuge pro Tag beträgt. Prognostiziert werden 4.000 Fahrzeuge je Tag. Diese Zahlen sind jedoch aus dem Jahr 2013 und längst überholt. Es fließe bereits heute wesentlich mehr Verkehr. Seit der Teilsanierung der Straße im Bereich Prutdorf und Bachham haben sich die Verkehrszahlen deutlich erhöht. Da durch die Neubaustrecke die Durchfahrung von Prien am Chiemsee deutlich entlastet werden soll, befürchten die Anwohner der St 2093 eine weitaus höhere Verkehrsbelastung als prognostiziert. Zudem werde eine Verschiebung des Schwerlastverkehrs auf diese Umgehungsstrecke befürchtet. Die Datenbasis als Grundlage für Lärm- und Immissionsschutz erscheine daher veraltet und müsse aktualisiert werden.

Die vorgeschlagene Teilplanung für den Streckenabschnitt Wildenwart - Bachham würde ferner zu einer erhöhten Lärm- und Verkehrsbelastung für die Anrainer dieser Orte führen, da die Straße auf Grund der verbesserten Fahrbahn sicher mehr Verkehr anziehen werde.

Des Weiteren seien die Einwohnerzahlen von Bachham, Siggenham und Sankt Salvator gegenüber Prutdorf nicht erfasst und erwähnt.

Es würden einfache Maßnahmen zur Verkehrsregelung (z. B. zielbezogene Beschilderung in Frasdorf sowie zur Verkehrsberuhigung, Versetzung der Ortschilder in Prutdorf) nicht in Betracht gezogen.

Dies passe nicht in die aktuelle Zeit, insbesondere des Artenschutzbürgerbegehrens in 2018, der Diskussion zur Bodenversiegelung, und des Schutzes des Kultur- und Naturraums in Bayern.

Die Einwände hinsichtlich der Planrechtfertigung werden zurückgewiesen. Die Grundlage für den Ausbau und Neubau des Staatsstraßennetzes ist der Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern. Im Ausbauplan für die Staatsstraßen ist das Bauvorhaben zur Ertüchtigung des Straßenzuges enthalten (Projekte RO340-07 und

RO350-07). Das Bauvorhaben kann aus den unter C.2.2 dargestellten Erwägungen heraus zugelassen werden. Der Ausbau bringt insbesondere eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Innerhalb des Planfeststellungsabschnittes wurden die nach einschlägiger Richtlinie erforderlichen, freizuhaltenden Sichtdreiecke der einmündenden Straßen, Zufahrten und Wege ermittelt und berücksichtigt.

Der abschnittsweise Ausbau einer bestehenden Staatsstraße ist aus straßenplanerischen und wirtschaftlichen Erwägungen zulässig. Planungsziel und Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist dagegen kein verkehrliches Gesamtkonzept für weitere im Verlauf der Strecke liegende Ortschaften, wie etwa Prien a. Chiemsee, Rimsting oder Bad Endorf. Der gegenständliche Ausbauabschnitt hat keinerlei Zwangsauswirkungen, die ggf. nachfolgende Planungsabschnitte erzwingen oder verhindern würden.

Die Kritik an der Verkehrsprognose hat der Vorhabensträger aufgegriffen und im Februar 2020 eine Zählung mit Seitenradar über einen durchgehenden Zeitraum von drei Wochen durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, dass die aktuelle Verkehrsbelastung deutlich über der ursprünglichen Verkehrsprognose lag. Der sachverständige Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing Kurzak hat auf Basis dieser neuen Verkehrszahlen die Verkehrsprognose aktualisiert. Diese Verkehrsprognose wurde in die 1. Tektur vom 01.07.2020 aufgenommen (vgl. Unterlage 20). Danach wurde für die Umfahrung Prutdorf von einem DTV von 4.000 Kfz/24h im Prognosehorizont 2030/35 ausgegangen. Auf die Ausführungen unter C.2.3.4.1.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die unvermeidbaren Eingriffe durch das Bauvorhaben in Natur und Landschaft wurden ermittelt und können nach den Grundsätzen der BayKompV vollständig kompensiert werden. Auf die Ausführungen unter C.2.3.5.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und können auch aus den unter C.2.2 angeführten Erwägungen heraus das Bauvorhaben nicht ersetzen. Sie werden ggf. nachträglich vom Landratsamt Rosenheim, Untere Straßenverkehrsbehörde, angeordnet. Der Markt Prien a. Chiemsee hat im Erörterungstermin auf die geäußerte Befürchtung von Anwohnern, dass durch das Bauvorhaben erhöhte Geschwindigkeiten in Siggenham und Bachham auftreten würden, zugesagt, die Möglichkeiten von Geschwindigkeitsüberwachungen ebenfalls zu überprüfen (z. B. Aufstellung von Geschwindigkeitsanzeigen).

Vorrangigkeit anderer Verkehrskonzepte

Es wurde eingewandt, dass das Ausbauprojekt der St 2093 den aktuellen Entwicklungen zuwiderlaufe, personen- und Transportverkehr vermehrt auf die Schiene zu bringen, um den CO₂-Ausstoß zu senken.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Soweit die Notwendigkeit des Bauvorhabens mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik, den Einsatz von Finanzmitteln und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 4.1.1 (Z) ist die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Der leistungsfähige Erhalt und die bedarfsgerechte Ergänzung von Bundesfernstraßen sowie Staats- und Kommunalstraßen soll bevorzugt durch den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes erfolgen (vgl. LEP 4.2 (G), Regionalplan Südostoberbayern (RP 18) B VII 2.1 (G)). Dabei soll die Gestaltung des Straßennetzes die Sicherheit des Verkehrs gewährleisten und negative Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt so weit wie möglich verringern (vgl. RP 18 VII 2.1 (G)). Vor allem an Bundes- und Staatsstraßen sind möglichst begleitende Radwege vorzusehen, um die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erhöhen (vgl. RP 18 B VII 2.1 G). Die geplante Baumaßnahme erfüllt die aufgeführten landes- und regionalplanerischen Festlegungen hinsichtlich des Straßenverkehrs. Als Teil des straßenverkehrlichen Gesamtkonzeptes zwischen Prien und Frasdorf trägt diese zur Verbesserung der

Verbindungsqualität in der Region bei (vgl. RP 18 B VII 2.3 (G)). Insbesondere dient sie auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Entlastung des Ortsteils Prutdorf und damit dem Schutz der dortigen Wohnbevölkerung vor Lärm und Schadstoffen (vgl. RP 18 B VII 1.5 (G)). Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radfahrer, trägt die Herstellung des geplanten straßenbegleitenden Geh- und Radweges zudem zur Förderung des Fahrrads als nachhaltiges Verkehrsmittel im Alltags- und Freizeitverkehr bei (vgl. RP 18 B VII 4 (G)).

Die Trasse verläuft zum Teil (Abschnitt zwischen Wildenwart und Prutdorf) durch ein im RP 18 ausgewiesenes landschaftliches Vorbehaltsgebiet, in dem den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zukommt (vgl. RP 18 B I 3.1 Z). Um den Belangen von Natur und Landschaft auch diesbezüglich gerecht zu werden, wurden die zuständigen Fachbehörden im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens angehört und deren Anregungen und Hinweise berücksichtigt.

2.3.2 Planungsvarianten

Es ergibt sich die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (BVerwG, Urteil vom 31.1.2002, Az. 4 A 15/01, BVerwG 24.4.2009, Az. 9 B 10/09). Es sind dabei alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen (BVerwG, Urteil vom 21.1.2016, Az. 4 A 5.). Die Planfeststellungsbehörde war aber 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).

Mit der Nullvariante würde der gegenwärtige Zustand beibehalten. Diese Variante scheidet daher aus, weil die vernünftigerweise gebotenen Planungsziele bzw. Verbesserungen damit nicht erreicht würden. Anzuerkennende Vorteile beim Flächenbedarf sowie Naturschutz können das Manko der verfehlten Planungsziele

nicht wettmachen. Auf Grund des Scheiterns der Null-Variante am Planungsziel kann diese Variante bereits an dieser Stelle aufgrund einer Grobanalyse eingestellt werden.

Aufgabe der gegenständlichen Planung war von vorneherein ein am Bestand orientierter Ausbau unter der Vorgabe, Eingriffe in land- und forstwirtschaftlich wie auch naturschutzfachlich hochwertige Flächen nur vorzunehmen, wenn sie bei Anlegen eines strengen Maßstabs geboten sind. Daher wurden folgende vom Vorhabenträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensvarianten für den Ausbau der St 2093 zwischen Wildenwart und Bachham noch näher geprüft und in die Abwägung eingestellt:

2.3.2.1 Beschreibung der Varianten

2.3.2.1.1 Westumfahrung

Die Westumfahrung beginnt an der Kreisverkehrsanlage Wildenwart und führt dann westlich vorbei an der Christkönigkirche und an der Ortschaft Prutdorf. Nach ca. 1,5 km trifft die Westumfahrung auf die Bestandsvariante.

2.3.2.1.2 Ostumfahrung (Planfeststellungstrasse)

Die Ostumfahrung (Planfeststellungstrasse) ist bereits unter B.1 dieses Beschlusses beschrieben. Auf diese Ausführungen wird verwiesen.

2.3.2.2 Vergleich der Varianten

2.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

im Vergleich der Westumfahrung mit der Planfeststellungstrasse bei der Erreichung der Planungsziele lassen sich diese bei der Westumfahrung nur teilweise bzw. ungünstiger erreichen.

Das Ziel einer erheblichen Entlastung der bisherigen Ortsdurchfahrt von Prutdorf kann mit beiden Varianten erreicht werden.

Allerdings führt die Westumfahrung aufgrund der bestehenden Geländetopographie zu einer Unterschreitung der Trassierungswerte der Gradienten für die anzustrebende Straßenkategorie. Die Westumfahrung hat damit bei der Verkehrssicherheit und -qualität Nachteile gegenüber der Planfeststellungstrasse.

Insgesamt ist die Planfeststellungstrasse daher hier besser zu beurteilen.

2.3.2.2.2 Immissionsschutz

Die Planfeststellungstrasse hält schon aufgrund ihres ausreichenden Abstandes von 170 m zur Ortschaft Prutdorf die einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV ein, so dass keine Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich werden.

Die Westumfahrung verläuft dagegen in einem Abstand von ca. 35 m relativ nah an der Ortschaft Prutdorf vorbei. Die von der Trasse ausgehenden Immissionen könnten daher nur durch Lärmvorsorgemaßnahmen unter den Lärmgrenzwerten der einschlägigen 16. BImSchV gehalten werden.

Insgesamt ist die Planfeststellungstrasse daher unter Immissionsschutzgesichtspunkten besser zu beurteilen.

2.3.2.2.3 Natur- und Landschaftsschutz

Die Westumfahrung durchschneidet auf 450 m Länge naturschutzfachlich wertvolle Waldflächen (Prutdorfer Holz) und versiegelt ca. 10 % mehr Flächen neu. Auch der Eingriff in das Landschaftsbild und die damit erforderliche Kompensation der Eingriffe fällt damit höher aus.

Die Planfeststellungstrasse verläuft dagegen in einem Abstand zu naturschutzfachlich wertvollen Landschaftsbestandteilen auf vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Die Planfeststellungstrasse ist somit naturschutzfachlich günstiger zu bewerten.

2.3.2.2.4 Flächenbedarf, Land- und Forstwirtschaft

Die Planfeststellungstrasse hat eine Streckenlänge von ca. 2,15 km.

Die Westumfahrung hat eine Streckenlänge von ca. 2,22 km.

Bei der Westumfahrung ist aufgrund der bestehenden Geländetopographie mit deutlich breiteren Einschnitten bzw. Dämmen zu rechnen und folglich führt dies im Vergleich mit der Planfeststellungstrasse zu einem höheren Flächenverbrauch.

Zudem durchschneidet die Westumfahrung auf 450 m Länge wertvolle Waldflächen (Prutdorfer Holz).

Im Vergleich dazu verläuft die Planfeststellungstrasse vorwiegend auf landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Insgesamt wird die Planfeststellungstrasse aufgrund des geringeren Flächenverbrauchs günstiger beurteilt.

2.3.2.2.5 Wirtschaftlichkeit, Kosten, Sonstiges

Die Planfeststellungstrasse hat geschätzte Baukosten in Höhe von ca. 3,05 Mio. €.

Die Westumfahrung ist wegen der größeren Baulänge mit ca. 3,28 Mio. € teurer als die Planfeststellungstrasse. Erforderliche Lärmvorsorgemaßnahmen nach § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV und die Zerschneidung von landschaftlich wertvollen Waldflächen wurden bei dieser Schätzung noch nicht berücksichtigt.

Die Planfeststellungstrasse schneidet auch hier günstiger ab.

2.3.2.2.6 Sonstiges

Der Freistaat Bayern ist zudem bereits Eigentümer der meisten für den Ausbau der St 2093 zwischen Wildenwart und Bachham benötigten Grundstücke auf der Planfeststellungstrasse. Daher sind die erforderlichen Eingriffe in private Grundstücke bei der Westumfahrung höher.

2.3.2.2.7 Gesamtbewertung

Aufgrund der Vorteile der Planfeststellungstrasse, insbesondere bei der Verkehrsqualität, beim Schutz von Natur und Landschaft, beim Flächenverbrauch, der Vermeidung von Eingriffen in Privatgrundstücke und bei den Kosten halten wir die Planfeststellungstrasse für die am besten vertretbare Trassenvariante. Eine andere Trassenvariante drängte sich nicht auf.

Einwände:

Es wurde im Anhörungsverfahren eingewandt, dass unter Berücksichtigung der „Schätzung“ des Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak bis 2030 mit einer Verkehrszunahme von 300 KFZ pro Tag zu rechnen sei. Darin werde besonders deutlich, dass derzeit die Bedeutung der St 2093 für den überregionalen Verkehr als gering einzuschätzen sei. Aus diesem Grund sei auch der Ausbau der St 2093 im Bundesverkehrswegeplan 2030 weder im vordringlichen noch im weiteren Bedarf vorgesehen. Die Anforderungen an den Ausbau der Bestandstrasse hätten - nach vorheriger Erhebung einer Verkehrsuntersuchung - ermittelt und die Entscheidung gegen diese Variante nachvollziehbar im Erläuterungsbericht dargelegt werden müssen. Ausweislich der Angaben zu alternativen Varianten im Erläuterungsbericht und der fehlenden Verkehrsuntersuchung konnte dies nicht ansatzweise erfolgen, womit ein unzulässiger vorzeitiger Ausschluss von Planungsalternativen vorliege.

Der Bayerische Bauernverband monierte, dass die westliche Variante aufgrund von Baumaßnahmen inzwischen nicht mehr möglich und damit die Variantenprüfung hinfällig sei. 2016 sei eine Fläche im Norden von Prutdorf mit einem

landwirtschaftlichen Betrieb bebaut und damit keine ernsthafte Option mehr. Es seien sicher westliche Trassenverläufe, die auch überregional sinnvoll und darstellbar wären, insbesondere westlich von Prutdorf, möglich, die in der ausliegenden Planung nicht berücksichtigt worden seien. Es werde eine großräumige Analyse der Verkehrsströme und ein regionales Gesamtkonzept mit den notwendigen Verkehrswegen gefordert.

Es wurde ferner im Anhörungsverfahren gefordert, weitere Trassenführungen, die auch überregional sinnvoll und darstellbar wären, insbesondere westlich von Prutdorf, zu prüfen. Die vorgesehene Trasse entlang des Prientales durchschneide unwiederbringlich einen einzigartigen Naturraum. Das Landschaftsbild werde unwiederbringlich durch den angedachten Straßenkorridor zerstört.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Eine Nichteinstufung der St 2093 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz 2030 ist unschädlich, weil es sich hier um eine Staatsstraße handelt. Eine Variantenabwägung für in Frage kommende Varianten, um die vorliegenden Planungsziele auf der Grundlage des Ausbauplanes für die Staatsstraßen in Bayern zu erreichen, wurde unter C.2.3.3 in diesem Beschluss durchgeführt. Grundlage dieser Planungsziele ist eine mittels Straßenverkehrszählungen im Februar 2020 aktualisierte Verkehrsprognose (Unterlage 20). Insbesondere ist eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Prien oder der Neu-/Ausbau überregionaler Straßenverbindungen als verkehrliches Gesamtkonzept nicht Planungsziel und damit auch nicht Regelungsgegenstand dieses vorliegenden Planfeststellungserfahrens. Bei einem kurzen Ausbauabschnitt in einer bestehenden Straße muss nicht nach „überregionalen“ Trassen zur Gesamtentlastung von weiteren Chiemsee-Orten im Zuge der St 2093 gesucht werden.

2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen Richtlinien für die Anlage von Straßen. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Die Linienführung im Höhenplan wurde maßgeblich durch die Topografie, sowie der bestehenden St 2093 bestimmt. Die Trassierung der St 2093 orientiert sich an der

best. Hangkante, sowie des Landschaftsschutzgebietes und umfährt Prutdorf somit komplett im Osten. Bei ca. Bau-km 1+250 kreuzt die St 2093 die best. Trasse. Zwischen Bau-km 1+250 und Bau-km 1+600 wurde die bestehende Linienführung mit größeren Radien und unter Beachtung der Radienrelation gem. den RAL verbessert. Ab ca. Bau-km 1+600 erfolgt die Trassierung der St 2093 bestandsorientiert. Die neue Staatsstraße führt in ihrem Verlauf der Ortsumfahrung Prutdorf in ausreichendem Abstand an Einzelgehöften und Bebauungen vorbei.

Der Planung liegen damit folgende Zwangspunkte, die zu berücksichtigen waren, zu Grunde:

- Siedlungsbereich Prutdorf
- Hangkante Prien
- Landschaftsschutzgebiet
- Angrenzende Biotopflächen
- Anschluss am Bauanfang an den bestehenden KVP
- Anschluss am Bauende bei Bachham
- Aufrechterhaltung des bestehenden Wegenetzes

Die Trasse entspricht mit den gewählten Elementen weitgehend, aber ohne Übermaß, den fahrdynamischen Erfordernissen gemäß den einschlägigen Richtlinien (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, RAL 2012) und wird dem Standard der St 2093 entsprechend ihrer Streckencharakteristik gerecht. Mit einer Fahrstreifenbreite von 6,50 m und jeweils 1,50 m befestigten Randstreifen (RQ 9) wird eine bedarfsgerechte Straße für den prognostizierten Verkehr von 2.900 Kfz/24 h im Jahre 2030 bereitgestellt.

Auf die Unterlage 1, Kap. 4.3.2, Tab. 09, wird hiermit verwiesen.

Verschiedene öffentliche Feld- und Waldwege und Privatwege werden den neuen Verhältnissen angepasst.

Querschnitt

Im Anhörungsverfahren wurde kritisiert, dass der geplante Querschnitt des Bauvorhabens überdimensioniert sei. Dies sei sowohl vom Flächenverbrauch als auch Landschaftsbild nicht sinnvoll. Die Straßenplanung sei auf die Angemessenheit der vorgeschlagenen Breiten und angedachten Maße nochmal zu überprüfen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Nach Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Flächeninanspruchnahme in Abwägung insbesondere mit den Notwendigkeiten der Sicherheit und Leichtigkeit

des Verkehrs sowie der Schonung von Naturhaushalt und Landschaftsbild so weit wie möglich zu begrenzen. Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet, der allerdings in der Abwägung überwunden werden kann. Die Trasse der St 2093 entspricht mit den gewählten Elementen auch dem Gebot des Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG, denn sie hält sich an die einschlägigen Richtlinien (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, RAL 2012) und wird dem Standard der St 2093 entsprechend ihrer Streckencharakteristik gerecht. Mit einer Fahrstreifenbreite von 6,50 m und jeweils 1,50 m befestigten Randstreifen (RQ 9) wird eine bedarfsgerechte Straße für den prognostizierten Verkehr von 4.000 Kfz/24 h im Jahre 2030 bereitgestellt. Eine befahrbare Straßenbreite von 6,50 m bildet das absolute Minimum um den Begegnungsverkehr von LKW gefahrlos zu ermöglichen. Randstreifen dienen zur Aufnahme von Leit- und Sicherungseinrichtungen. Mulden in der gewählten Breite sind für die Entwässerung der Straße in Einschnittslage unverzichtbar. Die Böschungen ergeben sich zwangsläufig aus der Straßen- und Geländehöhe und ihre Neigung muss so ausgebildet werden, dass sie dauerhaft standfest sind. Eine weitere Reduzierung des Flächenverbrauches ist daher nicht möglich. Passive Schutzeinrichtungen werden zum Schutz der Verkehrsteilnehmer dort eingesetzt, wo es nach einschlägiger Richtlinie erforderlich ist.

Gradienten

Es wurde im Anhörungsverfahren bemängelt, dass die Umgehungsstraße bis zu 70 cm über das jetzige Geländeniveau hinausgehen werde. Zudem werde die Strecke aufgrund der starken Anhebung des Straßenniveaus über das natürliche Gelände hinaus mit Leitplanken ausgestattet. Hier seien unbedingt Alternativen zu prüfen.

Es wurde daher gefordert, dass die Trassenführung hinsichtlich der Einbettung in die natürliche Topologie sowie einen möglichst versenkten Fahrbahnverlauf (anstatt der Straßendämme) mit weitgehender Bepflanzung erneut überprüft werden müsse. Generell solle ein möglichst tiefer Fahrbahnverlauf entlang der Fl. Nr. 52, Gemarkung Wildenwart, und dann entlang der Sichtkante hin zu Prutdorf gewählt werden. Auch die nachfolgende Kurve im Südosten von Prutdorf könne bei weiter östlichem Verlauf besser die Topologie nutzen. Eine weitgehende Begrünung und Bebuschung würde einerseits den Lärmschutz verbessern und andererseits das einzigartige Landschaftsbild zu erhalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Forderung auf eine Überarbeitung der Trasse in Lage und Höhe wird abgelehnt. Für die Trassierung in Lage und in Höhe der neuen Staatsstraße 2093 gelten die empfohlenen Trassierungswerte der

Richtlinie für die Anlagen von Landstraßen (RAL 2012). Genauso wie im Abschnitt Frasdorf - Wildenwart wurde die Trassierung nach Lage und Höhe an den untersten, vertretbaren Parametern erstellt. Auf der Straße soll der Verkehr flüssig und sicher abgewickelt werden können. Die angepasste Trassierung im Lage- und Höhenplan bietet hier keine weiteren Spielräume einer Optimierung ohne Einbußen bei der sicheren Befahrbarkeit der Straße hinzunehmen. Örtliche Zwangspunkte müssen zudem berücksichtigt werden. An der südlichen Grenze der Fl. Nr. 52 soll die Bestandshöhe nahezu unverändert bleiben, um die Zufahrt (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.2, Bau-km 0+287) zum Friedhof zu gewährleisten. Im Anschluss fällt das Gelände stark ab, sodass unter Einhaltung der empfohlenen Trassierungswerte zur sicheren Befahrbarkeit der Straße in Teilbereichen eine Dammlage entsteht.

Der Einbau eines Rückstaukanals, der eine Siedlung in Bachham entwässern wird, erfordert die Anhebung der St 2093 neu. Die Straßenentwässerung ist vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geprüft und bestätigt worden. Die geplanten Schutzplanken sind damit wegen der Anhebung der St 2093 neu aus Gründen der Verkehrssicherheit ebenfalls erforderlich. Schutzplanken werden nur dort angeordnet, wo sie nach einschlägiger Richtlinie zur Verhinderung von vermeidbaren schweren Unfallfolgen unabdingbar sind. Die Eingriffe in das Landschaftsbild können durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert werden.

Wildschutzzäune

Es wurde eingewandt, dass die jetzige Planung nicht nur die verkehrliche Übersicht erschwere, sondern auch die Gefahr für Wildunfälle erhöhe. Bei der vergleichbaren Neubaustrecke von Wildenwart nach Frasdorf seien im vergangenen Jahr 14 Wildunfälle zu verzeichnen gewesen, wo es vorher lediglich zwei bis drei jährlich gewesen seien. Nach Auskunft der umliegenden Jäger, solle die Todesrate von Wildtieren seit dem Ausbau der Teilstrecke Frasdorf -Wildenwart (Erneuerung 2015) erheblich gestiegen sein. Das Bauvorhaben bewirke daher vss. keine Verbesserung der Straßenverläufe, da die abbremsenden Kurven und Schneisen entschärft bzw. entfernt wurden. Die abbremsende Wirkung wurde jetzt nach Prutdorf verlagert. Und nach dem Ausbau der Umgehungsstraße Prutdorf gebe es bis Sankt Salvator keinen abbremsenden Straßenverlauf mehr. Es sei jedenfalls die Möglichkeit eines Wildschutzzaunes zu prüfen.

Die Forderung wird abgelehnt. Die zusätzliche Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden. Schutzzäune kommen nur in Sonderfällen (bei besonderer Gefährdung und bei Unfallhäufungen) in Betracht. Eine besondere Gefährdungslage lässt sich hier nicht erkennen. Die bestehende St 2093

weist keine signifikant höheren Wild-Unfallzahlen als im restlichen Landkreis Rosenheim auf. Damit ist von keiner erhöhten Gefährdung durch Wildunfälle auszugehen. Wildschutzzäune erhöhen die Durchschneidungswirkung und erschweren die Straßenunterhaltung. Der Vorhabensträger steht daher auch der Errichtung von Wildschutzzäunen zu Recht ablehnend gegenüber. Der Vorhabensträger kann aber die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen gegen Wildunfälle gegebenenfalls noch in eigener Verantwortung nach Verkehrsfreigabe anhand der Wildschutzzäun-Richtlinien (VkBl. 1985, S. 453 f.) unter Beteiligung der unteren Jagdbehörde und der örtlichen Jägerschaft überprüfen und ggf. nachrüsten.

Der Einwand einer absehbaren Verschlechterung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kann im Übrigen nicht nachvollzogen werden. Es ist durch die Unfallforschung eindeutig widerlegt, dass eine verkehrsgerecht ausgebaute Straße ein höheres Unfallrisiko bergen würde, als eine Abfolge von unübersichtlichen, engen Kurven in einer viel zu schmalen Straße. Es treten im Gegenteil durch scharfe, unübersichtliche Kurven und fehlenden Raum für den Begegnungsverkehr mehr und folgenschwerere Unfälle auf.

Geh- und Radweg

Es wurde kritisiert, dass auch ein 2,50 m breiter Radweg vorgesehen sei, da auf der ganzen Strecke St 2093 Geh- und Radwege mit einem Minimum von 1,20 m und an max. 1,55 m existierten und das ohne oder mit kleinem Bankett. Auch sei das Vorgehen des Vorhabensträgers und des Landratsamtes Rosenheim undurchsichtig, da andere Staatsstraßen St 2095 oder St 2094 ebenfalls keinen Fuß- und Radweg aufweisen würden, obwohl diese Straßen vor kurzer Zeit erneuert worden seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auch die Inanspruchnahme von Flächen für den Geh- und Radweg entlang der Ausbaustrecke ist unter Hinweis auf die Planrechtfertigung unter C.2.2 dieses Beschlusses gegeben. Die Tatsache, dass an der St 2093 in Teilabschnitten der bestehende Geh- und Radweg zu schmal und zu nahe an der Straße liegt, kann nicht als Argument dafür dienen, einen Lückenschluss im Radwegenetz im Zuge des gegenständlichen Ausbaus nach dem Stand der Technik regelkonform zu schließen. An der St 2094 Obing - Seebruck im Landkreis Traunstein wurden keine Baumaßnahmen durchgeführt. An der St 2095 Prutting - Bad Endorf wurde lediglich ein Deckenbau durchgeführt.

Verkehrsinself

Es wurde im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, dass aufgrund der Neubaustrecke deutlich höhere Einfahrtsgeschwindigkeiten in Bachham zu befürchten seien. Es müssten daher vor Bachham entsprechende Verkehrsinself installiert werden, damit der Verkehr entsprechend abgebremst werde. Zudem solle

die Geschwindigkeit im Vorfeld auf 70 Km/h reduziert und die Ortseingangsschilder weiter nach draußen versetzt werden.

Der Forderung wird nicht nachgekommen. Es ist zu erwarten, dass der geplante Versatz der beiden Einmündungen (Atzingerstraße und Kaltenbach) mit den dort angeordneten Bushaltebuchten und der Überquerungshilfe in der St 2093 schon zu einer deutlichen Geschwindigkeitsreduzierung führen wird. Zudem ist diese Verkehrsanlage nur ca. 150 m vom Ortschild entfernt. Weitere bauliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen könnten zudem nur unter Inanspruchnahme fremder Grundstücke erfolgen, wofür keine Erforderlichkeit besteht. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind zudem nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden ggf. nachträglich vom Landratsamt Rosenheim, Untere Straßenverkehrsbehörde, angeordnet.

Ortszufahrt/Ortsdurchfahrt von Wildenwart nach Prutdorf

Es wurde im Anhörungsverfahren die Forderung erhoben, die bisherige Ortszufahrt von Wildenwart nach Prutdorf vollständig zwischen der Friedhofszufahrt Wildenwart und der Ludwigstraße 23 in Prutdorf wegen Funktionslosigkeit aufzulassen. Neben dem Vorteil etwaigen Durchgangs- und Umgehungsverkehr von der neuen Ortsdurchfahrt Prutdorf dauerhaft im Ortskern von Prutdorf zu vermeiden, könne hiermit auch der Flächenverbrauch für die Straßenbaumaßnahme und die laufenden Straßenunterhaltskosten reduziert werden sowie der Ortskern von Prutdorf um das „Kriegerdenkmal“ ansprechender gestaltet werden.

Der Forderung wurde nachgekommen. Der Vorhabensträger hat im Rahmen 1. Tektur vom 01.07.2020 vorgesehen, die St 2093 alt zwischen der Zufahrt zum Friedhof und der Gemeindegrenze einzuziehen.

Ortsdurchfahrt von Prutdorf

Es wurde im Anhörungsverfahren die Forderung erhoben, dass die bisherige St 2093 zwischen dem „Kriegerdenkmal“ und der Ludwigstraße 23 im Ortskern von Prutdorf außerdem auf die Breite einer normalen Gemeindestraße angepasst und die Restfläche entweder auch rückgebaut oder für einen Gehweg genutzt werden solle.

Die St 2093 alt in Prutdorf wird dagegen erst nach Fertigstellung der Maßnahme in die Straßenbaulast des Marktes Prien a. Chiemsee übergehen und als Ortsstraße gewidmet. Die künftige Straßengestaltung obliegt damit dem Markt Prien a. Chiemsee und ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Verkehrssicherheit

Es wurde im Anhörungsverfahren eingewandt, dass die zukünftige Mehrbelastung der Fußgänger, Anwohner und deren Tiere die Verkehrssicherheit, insbesondere auf den Zuwegungen und Nebenstraßen, beeinträchtigen werde und in der Planung unberücksichtigt bliebe.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Ausbau bringt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Der Vorhabensträger hat innerhalb des Planfeststellungsabschnittes die nach den einschlägigen Richtlinien erforderlichen freizuhaltenden Sichtdreiecke der einmündenden Straßen, Zufahrten und Wege ermittelt und berücksichtigt. Der abschnittsweise Ausbau eines Straßenzuges ist im Übrigen üblich und wirtschaftlich. Unabhängig davon werden an einer Staatsstraße nur dann passive Schutzeinrichtungen angebracht, wenn sie zum Schutz der Verkehrsteilnehmer nach einschlägiger Richtlinie erforderlich sind.

Straßenverkehrsbeschilderung

Es wurde im Anhörungsverfahren die Forderung erhoben, dass man mittels straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen zur Verkehrsführung in Frasdorf, den PKW- und Lastverkehr nach Prien zielorientierter regeln könne. Der Verkehr von Frasdorf nach Prien Süd Ost und Chiemsee müsse z. B. über Hittenkirchen geführt und der Verkehr von Frasdorf nach Prien West/Nord und Richtung Bad Endorf über Wildenwart/Prutdorf geleitet werden. Auch solle in Prutdorf durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der St 2093 alt und auch eine Versetzung der Ortsschilder eine innerörtliche Verkehrsberuhigung erreicht werden. Dies würde die häufig seitens des Marktes Prien a. Chiemsee angeführte Befahrung einer Engstelle sicherlich entlasten.

Der Forderung wird nicht nachgekommen. Die St 2093 alt in Prutdorf wird erst nach Fertigstellung der Maßnahme in die Straßenbaulast des Marktes Prien a. Chiemsee übergehen und als Ortsstraße gewidmet. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden ggf. nachträglich vom Landratsamt Rosenheim, Untere Straßenverkehrsbehörde, angeordnet.

Viehdurchlass

Im Bereich der Ortsumfahrung Prutdorf ist durch den Vorhabensträger zur angemessenen Erschließung von Weideflächen und zum Viehtrieb ein Viehdurchlass auf Höhe von Bau-km 0+720 vorgesehen. Es wurde kritisiert, dass der geplante Viehdurchlass für eine landwirtschaftliche Nutzung zu gering bemessen sei. Von Seiten der Landwirtschaft wurde zur Herstellung eines zweckmäßigen

Wegenetzes mit Viehtrieb daher gefordert, die Unterführungen, die als Triebwege vorgesehen sind, mit einer ausreichenden Größe auszuweisen (Mindesthöhe 2,5 m). Zudem wurde weiter bemängelt, dass im Viehdurchlass der Ledererbach neben dem Tritt-Bereich für die Tiere fließe. Ein großer Höhenunterschied zwischen Wasseroberfläche und Laufweg sei hier problematisch. Bei höherem Wasserstand nach Regenfällen werde der Durchlass negativ beeinflusst. Es sei damit zu rechnen, dass die Tiere sich im Viehdurchlass ihre Klauen und Hufe mit dem Wasser des Ledererbaches kühlen. Dies löse bei den Tieren Koten aus. Eine Verschlechterung der Wasserqualität im abfließenden Ledererbach sei die Folge.

Der Vorhabensträger ist diesem Einwand nachgekommen und hat die Planung des Viehdurchlasses im Rahmen der 1. Tektur vom 01.07.2020 geändert. Der Ledererbach wird innerhalb des Viehdurchlasses geführt. Hierzu wird seitlich ein entsprechendes Gerinne modelliert und befestigt. Die lichte Weite des Wellstahldurchlasses beträgt jetzt 3,00 m und die lichte Höhe ist 2,50 m. Der Wellstahldurchlass wird im Kreuzungswinkel von 99,80 gon zur St 2093 neu hergestellt. Zudem wurde infolge der 2. Tektur vom 19.02.2021 auf das offene Gerinne im Durchlass verzichtet. Das Gerinne des Ledererbaches wird stattdessen über einen Muldeneinlauf und eine Verrohrung an den Revisionsschacht bei Bau-km 0+725 geführt und dort unter der neuen St 2093 geführt.

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). Auch bei dem bestandsorientierten Ausbau wurde darauf geachtet, dass durch die Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der Ausbau der St 2093 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Das dort enthaltene Optimierungsgebot steht der Planung des bestandsorientierten Ausbaus auch insoweit nicht entgegen, als im Bereich der Trasse keine Wohngebiete neuen Immissionen ausgesetzt werden. Zudem wurde infolge der 2. Tektur soll auf das offene Gerinne im Durchlass verzichtet werden.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Maßnahme an der St 2093 entspricht auch bei der Prüfung den Anforderungen der zweiten Stufe, in der die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen ist.

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

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

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

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

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)

- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Der Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose zu Grunde zu legen. In der aktualisierten Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2020 wurde im Bereich der Ortsumfahrung Prutdorf ein Prognoseverkehr für f2030/35 von einem DTV von 4.000 Kfz/24h ausgegangen, davon 150 Kfz Schwerverkehr (tags 232 Kfz/h mit 4 % SV, nachts 36 Kfz/h mit 5 % SV). Die Prognose, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten (Unterlage 20).

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 Grundlage der Anlage 1 zur Verkehrslärmschutzverordnung 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.

2.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer

längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Der Bau der St 2093 Ortsumfahrung Prutdorf im Bauabschnitt 1 ist als Neubau nach §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 i. V. m. der 16. BImSchV zu behandeln. Im Ergebnis der Berechnungen im Abschnitt 1 zum Neubau der Ortsumfahrung Prutdorf ist festzustellen, dass die jeweils zulässigen Immissionsgrenzwerte an allen maßgeblichen Immissionsorten entlang der Neubaustrecke der Ortsumfahrung gesichert eingehalten bzw. deutlich um mindestens 9 dB(A) am Tag und um mindestens 7 dB(A) in der Nacht unterschritten werden. Es wird auf die Unterlage 1, Kap. 6.1, Tab. 27, und Unterlage 17 verwiesen.

Der Ausbau der St 2093 zwischen Prutdorf und Bachham im Bauabschnitt 2 ist als wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV zu behandeln. Durch die Fahrbahnaufweitungen der St 2093 im Bereich des Versatzes der Einmündungen GVS Kaltenbach und der Atzinger Straße mit dem Bau von zwei Abbiegespuren, die Fahrbahnverlegung bzw. die Neutrassierung auf der Ausbaustrecke im Bereich von Bau-km 1+250 bis Bau-km 2+150 liegt ein erheblicher baulicher Eingriff vor. Allerdings bleibt die Zunahme der Lärmbelastung an den untersuchten Immissionsorten im Bereich der Ausbaustrecke unter der Grenze von 3 dB(A) bzw. werden die bestehenden Beurteilungspegel auch nicht auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts weiter erhöht. Für manche Anwesen ist eine Abnahme der Verkehrslärmimmissionen von 1 dB(A) (IO 7) bis 4 dB(A) (IO 6) festzustellen, da aufgrund der geänderten Linienführung der St 2093 von den schutzbedürftigen Anwesen abrückt. Eine wesentliche Änderung liegt daher nicht vor. Es wird auf die Unterlage 1, Kap. 6.1, Tab. 28, und Unterlage 17 verwiesen.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorge-maßnahmen sind damit bei keinem der zu untersuchenden Anwesen in den Bauabschnitten 1 und 2 erfüllt. Bei der Lärmberechnung wurde die Verwendung eines lärmindernden Straßenbelages von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+095 von - 2 dB(A) infolge der 1. Tektur vom 01.07.2020 berücksichtigt.

2.3.4.1.5 Einwände

Verkehrsgutachten/Lärmberechnung

Es wurde von mehreren Einwendern bemängelt, dass das Verkehrsgutachten und die abgeleitete Verkehrsprognose für 2030 aus dem Jahr 2013 mit einer Ergänzung in 2017 stammten, worauf die Lärmschutz- und Immissionsschutzanalysen basieren würden. Die Daten der Erhebung seien veraltet und nicht nachvollziehbar, weil der Verkehr von Frasdorf in Richtung Prutdorf und Bachham seitdem massiv zugenommen habe. Die Gründe würden in dem vor wenigen Jahren eröffneten Straßenabschnitt Frasdorf - Wildenwart sowie in den Fahrbahnerneuerungen von Wildenwart bis Bachham im der Gaufeste in Wildenwart und Atzing liegen. Es werde daher eine erneute aktuelle Verkehrszählung und entsprechende Gutachten gefordert, um eine aktuelle Datenbasis für die Lärm- und Immissionsschutzmaßnahmen sicherzustellen.

Der Vorhabensträger ist diesem Einwand nachgekommen. Es liegt eine überarbeitete, an die 1. Tektur vom 01.07.2020 angepasste schalltechnische Untersuchung zur Abschätzung der Verkehrslärmeinwirkungen (Hooock & Partner Sachverständige PartG mbB vom 27.04.2020, Unterlage 17) vor.

Der amtliche DTV-Wert 2010 der St 2093 südlich Prutdorf betrug 2.568 Kfz/24h, davon 72 Kfz Schwerverkehr. Die zugehörigen Eingangswerte für die Lärmberechnung waren tags 149 Kfz/h mit 2,8 % SV sowie nachts 23 Kfz/h mit 3,4 % SV. Die werktägliche Belastung (DTV-W) lag bei 2.506 Kfz, d.h. aufgrund der starken Urlaubs- und Freizeitverkehre ist hier der DTV höher als der DTV-W. Bis 2015 stieg die Belastung der St 2093 zwischen Wildenwart und Prutdorf um 8 % auf 2.764 Kfz/24h im DTV an, der Schwerverkehr (SV) hat deutlich auf 113 Kfz/24h im DTV (Jahresmittel) zugenommen. Als DTV-W(erktag) haben sich 2.690 Kfz/24h ergeben (+7 %), als DTV-U(rlaubswerktag) wurden 3.245 Kfz/24h ermittelt. Als verkehrliche Eingangswerte für die Verkehrslärmberechnung sind tags 160 Kfz/h mit 2,8 % SV und nachts 25 Kfz/Stunde mit 3,4 % SV angegeben.

Zur aktuellen Überprüfung der Verkehrsbelastung auf der St 2093 zwischen Wildenwart und Prutdorf hat der Vorhabensträger in Höhe des Friedhofs eine fast dreiwöchige Dauerzählung vom 07.02.2020 bis 25.02.2020 bei im Prinzip guter,

relativ milder Witterung ohne Schnee durchführen lassen. Es ergab sich eine mittlere Verkehrsbelastung von 3.657 Kfz/24h im Schwankungsbereich von 3.012 bis 4.020 Kfz/24h. Der Schwerverkehr lag im Mittel bei 135 Kfz/24h. Durchwegs war die Fahrtrichtung Frasdorf mit 1.850 Kfz/24h etwas stärker belastet als die Fahrtrichtung Prien mit 1.671 Kfz/24h. Da es sich hier mit den 3.657 Kfz/24h um einen etwa dreiwöchigen Mittelwert handelt ist zu unterstellen, dass auch die in etwa zwei Jahren vorliegende amtliche DTV-Belastung 2020 der St 2093 südlich Prutdorf aufgrund gegenüber 2015 erfolgter Verkehrsverlagerungen mit rd. 3.700 Kfz/24h deutlich höher liegen wird als der DTV 2015 mit 2.764 Kfz/24h. Dass es nach dieser eklatanten Verkehrszunahme vom Februar 2020 im Vergleich zum DTV 2015 auch in Zukunft bis 2030/35 nochmals zu stärkeren Zunahmen kommt, die wieder durch Umverlagerungen erfolgen, ist nach dem Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak nicht abzunehmen. Trotzdem wurde, um auf der sicheren Seite zu liegen, für 2030/35 mit Umfahrung Prutdorf von einem DTV von 4.000 Kfz/24h ausgegangen. Diese aktualisierte Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2020 wurde der 1. Tektur vom 01.07.2020 zugrunde gelegt (Unterlage 20). Mit der aktuellen Verkehrsprognose wurde die schalltechnische Berechnung in der Unterlage 17 (vgl. auch Unterlage 1, Tabellen 14 und 15) unter Berücksichtigung des lärmindernden Straßenbelags, der in Unterlage 14 verbindlich festgehalten ist, aktualisiert. Auch nach der aktualisierten Lärmberechnung werden die Grenzwerte der 16. BImSchV an den überprüften Immissionsorten nicht überschritten. Es ist zudem eine Abnahme der Verkehrslärmimmissionen festzustellen, da aufgrund der geänderten Linienführung der St 2093 von den schutzbedürftigen Anwesen abrückt.

Die Forderung auf zusätzliche Lärmschutzwälle werden abgelehnt. Die Lärmimmissionen wurden überprüft. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden durch den Vorhabensträger eingehalten. Darüberhinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Auf die Ausführungen unter C.2.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Lärmmessungen für die Lärmberechnung sind im Übrigen nicht vorgesehen.

Begrünung

Es wurde zudem bemängelt, dass die im ursprünglichen Planentwurf 400 m lange Hecke/Begrünung der Trasse durch den Vorhabensträger nicht mehr realisiert werden solle. Diese Maßnahme würde aber sowohl für den Lärmschutz als auch das Landschaftsbild positive Nutzeffekte haben. Die für einen Verzicht auf die Hecke angeführten Fledermäuse im Schutzwald würden sich bisher unerwähnt auch in Ortsrandlagen von Prutdorf westlich der Trasse finden, obwohl die Fledermäuse östlich der Trasse als Hauptargument dafür verwendet würde, die Trasse nicht weiter nach Osten und Südosten zu verschieben.

Die Forderung auf weitergehende landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen wird abgelehnt. Zum einen ist dies nach der Verkehrslärberechnung aus Lärmschutzgründen nicht erforderlich (Unterlage 17). Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden durch die gewählte Planung eingehalten. Zum anderen kann aus artenschutzrechtlichen Gründen die Trasse nicht mit der ursprünglich vorgesehenen Hecke bepflanzt werden. Dadurch werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden. Fledermäuse bewegen sich in der Regel entlang von Flugstraßen, die meist von etwas höheren Geländestrukturen (Waldränder, Hecken, Siedlungsränder) gebildet werden. Offenes Gelände wird nur selten überflogen. Die Anlage einer Hecke entlang der Trasse würde daher zu einer Lockwirkung und einem erhöhten Kollisionsrisiko führen. Der östliche Ortsrand von Prutdorf wurde vom Büro Beutler im Rahmen der Fledermauserfassungen mit untersucht. Dort ließ sich im Gegensatz zum westlichen Waldrand am Prienhangwald aber keine eindeutige Häufung von Beobachtungen von Fledermäusen feststellen. Die Maßnahme 4 V sieht daher von Bau-km 0+150 bis Bau-km 1+600 hochwüchsige Gräser oder auch Schilf oder Rohrkolben am Böschungsbereich vor (Beutler, Stegherr, 2019). Dadurch wird auch das Kleinnager-Angebot reduziert und Raubvögel wie der Waldkauz gelangen ebenfalls nicht in den Kollisionsbereich der Straße.

Windrichtung

Es wurde eingewandt, dass die lärmtechnische Berechnung die bestehende Windrichtung bei Schönwetterlagen aus Osten direkt auf Prutdorf unberücksichtigt lasse.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Schalltechnische Berechnung geht immer von den für den Anlieger der Straße ungünstigsten Annahmen aus, um den nach der 16. BImSchV gesetzlich erforderlichen Lärmschutz zu ermitteln.

Lärmindernder Fahrbelag Pfarrer-Strobl-Straße, Prutdorf

Es wurde als Lärmschutzmaßnahme der Einbau eines neuen Fahrbelages für die Pfarrer-Strobl-Straße in Prutdorf gefordert. Diese Maßnahme solle der Markt Prien a. Chiemsee analog anderen Gemeindestraßen zügig durchführen, um eine Entlastung zu schaffen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die künftige Straßengestaltung der Pfarrer-Strobl-Straße obliegt dem zuständigen Straßenbaulastträger und ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

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 (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind wegen der hier zu erwartenden Verkehrsbelastung von bis zu rund 4.000 Kfz/24h nicht zu erwarten. Das Berechnungsmodell der RLuS-2012 setzt u. a. erst ab Verkehrsbelastungen von 5.000 Kfz/24h an, weil nach derzeitigem Wissenstand erst ab dieser Größe negative Veränderungen der Luftqualität zu ermitteln sind.

2.3.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage können wegen des dargestellten öffentlichen Interesses an der Durchführung des Vorhabens nach BBodSchG (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) zugelassen werden.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit bis zu rund 4.000 Kfz/24h belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen 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. Aus den in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerten kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung bis zu rund 25.700 Kfz/24h und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

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 19.1.1 und 19.1.2 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 19.1.1 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.

2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Vom Vorhaben ist weder ein Schutzgebiet nach der FFH-RL noch ein festgesetztes Schutzgebiet nach der Vogelschutzrichtlinie (V-RL) betroffen.

Entlang der Hangkante zum Priental verläuft das mit Verordnung vom 12.10.1966 (zuletzt geändert mit der Verordnung vom 28.12.1976) ausgewiesene Landschaftsschutzgebiet LSG-00134.01 „Inschutznahme des Priental“. Dort wo die neue Trasse den Lederer Bach bei Bau-km 0+700 quert, wird geringfügig in das Schutzgebiet eingegriffen. Trasse und Böschungen überbauen insgesamt 540 qm. Nach der Schutzverordnung dieser Landschaftsschutzgebiete sind Veränderungen

verboten, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen und das Landschaftsbild zu verunstalten. Von diesem Veränderungsverbot wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls erteilt. Die Voraussetzungen der Vorschrift liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Bauvorhabens unter Berücksichtigung der festgesetzten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen vor. Die Gründe ergeben sich auch aus der Planrechtfertigung dieses Beschlusses unter C.2.2. Die gesamte Trasse verläuft oberhalb der Hangkante zum Priental und bis auf 20 m außerhalb der Schutzgebietsgrenze. Auch im Bereich, wo sich die Trasse dem Landschaftsschutzgebiet Priental annähert wird das technische Bauwerk durch Begrünungsmaßnahmen in die Landschaft eingebunden: Die Böschungen werden durch Strauchgruppen und Hecken begrünt, dazwischen Landschaftsrasen mit 30% Krautanteil (magere blütenreiche Wiese) und großkronige Einzelbäume.

Das hier betroffene Sumpfbüsch auf Fl. Nr. 220, Gemarkung Wildenwart, ist auch Lebensraum nach § 30 BNatSchG. Weitere nach § 30 BNatSchG geschützte Lebensräume werden nicht unmittelbar beeinträchtigt. Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope (Unterlagen 19.1.1 und 19.1.2) lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit bzw. aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Das betroffene Sumpfbüsch auf Fl. Nr. 220, Gemarkung Wildenwart, lässt sich bei Austritt des Lederer Baches nach der Verrohrung unmittelbar angrenzend wiederherstellen (Weiden, Traubenkirsche, 215 m²). Im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan sind bereits Strauchgruppen in der Böschung als Kompensation dargestellt. Die Bepflanzung grenzt unmittelbar an (Böschungsfuß, Lederer Bach).

2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

Das Artenschutzrecht steht dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

2.3.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die - hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG. Die geschützten Arten werden in § 7 Abs. 2 Nrn. 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. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten (§ 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG i. V. m. Art. 1 V-RL) Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (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 Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

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 Absatz 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote, sofern in Anhang IV a) der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen sind, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, nach Maßgabe von § 45 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG:

Ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot liegt nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG).

Wenn Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, werden ebenfalls keine Verbotstatbestände verwirklicht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG).

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird (§ 45 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 45 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG).

Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV b) der FFH-RL aufgeführten Arten gelten die § 45 Abs. 5 Sätze 2 bis 3 BNatSchG entsprechend (§ 45 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG).

Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor (§ 45 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). 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.

2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die „spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders bzw. streng geschützten Arten. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung werden die artenschutzrechtlichen Verbots-tatbestände 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-RL), die durch das Vorhaben erfüllt sein könnten, ermittelt und dargestellt. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der nachfolgenden Untersuchung folgen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013 Az.: IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" (OBERSTE BAUBEHÖRDE AM BAYER. STMI. 2013) sowie deren Fortschreibung durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20. August 2018, Az. G7-4021.1-2-3, mit Stand 08/2018.

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 Nrn. 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, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07).

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

19.1.1 und 19.2.1 und 19.2.2) 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.

2.3.5.1.2.3 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 Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten, insbesondere zur Senkung der Zerschneidungs- und Trenneffekte und zur Senkung des Kollisionsrisikos sowie zur Vermeidung baubedingter Tötungen, zu vermeiden und zu vermindern:

- straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahme: Schädigungsverbot von Fledermäusen (Trassenverlauf)

Für die Neubaustrecke zur Ortsumfahrung Prutdorf ist der Trassenverlauf in einem Mindestabstand von 50 m zum Waldrand vorgesehen. Dieser Abstand wird insbesondere im südlichen Teil des Bauabschnittes 1 auch keinesfalls unterschritten, da sonst für Zwerg- und Bartfledermaus, die beide den Waldrand als Leitstruktur nutzen, eine Betroffenheit durch ein erhöhtes Kollisionsrisiko besteht. Der nördliche Teil des Bauabschnittes 1 wird von Fledermäusen wenig frequentiert, daher ist diese Vermeidungsmaßnahme hier nicht zwingend notwendig.

- Vermeidungsmaßnahme V 2: Schutz Gelbbauchunke

Es ist durch Maßnahmen im Baubetrieb zu gewährleisten, dass möglichst keine temporären Gewässer entstehen, die von der Gelbbauchunke besiedelt werden können und die nachfolgend weiter verfüllt bzw. befahren werden. Trotzdem entstehende Kleingewässer (Fahrspuren, verdichtete Senken etc.) sind unmittelbar zu verfüllen bzw. trockenulegen.

- Vermeidungsmaßnahme V 3: Bauzeitenregelung zum Artenschutz

Es ist auf die Fristen gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG für notwendige Fällungs- und Rodungsarbeiten (Verbot vom 1. März bis 30. September) und eine räumliche und

zeitliche Festlegung der erforderlichen Maßnahmen in Abstimmung mit dem (beauftragten) Fachpersonal im Rahmen einer Umweltbaubegleitung zu achten.

- Vermeidungsmaßnahme Maßnahme V 4: Schutz von Waldkauz und Haussperling

Das Kleinnager-Angebot muss auf ein möglichst niedriges Niveau gesenkt werden. Dazu wird von Bau-km 0+150 bis Bau-km 1+600 der Böschungsbereich mit hochwüchsigen Gräsern, oder auch Schilf oder Rohrkolben, bepflanzt. Pflegeschnitte der Gräser dürfen nicht kürzer als 25 cm erfolgen. Die Bankette werden auf der gesamten Neubaustrecke aus hochverdichtungsfähigem Schotter (ohne Oberboden) angelegt, damit Mäuse keine Gänge graben können. Ansitzwarte entlang der Neubaustrecke müssen vermieden werden, das heißt auf Baumneupflanzungen, unnötige Beschilderungen und unnötige Straßenbegrenzungspfosten entlang der Trasse wird verzichtet.

Auf die Unterlagen 19.1.3 und 9.3 wird hiermit verwiesen.

2.3.5.1.2.4 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. 3 BNatSchG für betroffene Gehölzbrüter darüber hinaus folgende Maßnahmen erforderlich, die vor Umsetzung der Planung realisiert werden müssen:

- Maßnahme 7 ACEF Stettner Straße (Fl. Nr. 1144, Gemarkung Wildenwart): Waldrand, Extensivgrünland, Streuobstwiese
- Maßnahme 10 ACEF Anbringen von Nistkästen (Haussperling, Grauschnäpper, Star)

Auf die Unterlagen 19.1.3, Kap. 3.2 S. 12 f., und 9.3 wird hiermit verwiesen.

2.3.5.1.2.5 Ergebnis

Insgesamt ergibt die sich, dass für keine der relevanten Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Zwergfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Große Bartfledermaus, Gelbbauchunke, Ökologische Gilde der Baum- und Gebäudefledermäuse) sowie europäische Vogelarten (Unterlage 19.1.3, S. 33 ff., Tabelle 5) gem. Art. 1 der V-RL unter Einbeziehung der vorgesehenen und festzusetzenden Vermeidungsmaßnahmen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt werden. Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sind CEF-Maßnahmen bzw. vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen i.S.v. § 44 Abs. 5 BNatSchG vorgesehen. Eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung

§ 44 Abs. 7 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann für alle betroffenen Arten ausgeschlossen werden. Ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot liegt nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Wenn Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, werden ebenfalls keine Verbotsstatbestände verwirklicht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG).

Die Betroffenheit wichtiger Flugstraßen und von Jagdrevieren der betroffenen Fledermausarten im Planungsgebiet kann durch die Einhaltung eines Mindestabstands des Trassenverlaufs von 50 m zum Waldrand vermieden werden (Maßnahme V 1).

Durch das Planvorhaben können baubedingt Kleingewässer entstehen von denen während der Fortpflanzungszeit der Gelbbauchunke eine Attraktionswirkung auf die Art ausgeht. Nach einer möglichen Annahme der Gewässer durch die Art können Individuen oder ihre Entwicklungsstadien durch baubedingte Befahrung oder eine Verfüllung der Gewässer verletzt oder getötet werden. Dies wird durch die Vermeidung von temporären Gewässer, bzw. sofortige Verfüllung bzw. Trockenlegung verhindert (Maßnahme V 2).

Die geplante Trasse durchschneidet zwar auch das Brutrevier des Waldkauzes (regelmäßige Flüge zwischen Brutplatz und Nahrungshabitat), jedoch können mögliche Kollisionen mit Fahrzeugen durch die Senkung des Kleinnager-Angebots und Vermeidung von Ansitzwarten (Maßnahme V 4) wirksam verringert werden.

Auf Grund ihrer Affinität zu Straßen (Sandbäder im Bankett, Insektenreichtum) wird das schon besonders erhöhte Kollisionsrisiko des Hausssperlings bei Zunahme der Verkehrsmenge zwar ansteigen, jedoch kann das Kollisionsrisiko hier ebenfalls durch eine unattraktive Gestaltung des Banketts wirksam bekämpft werden (Maßnahme V 4).

Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG

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.

Trotz Störungen von weiterhin im Umfeld lebenden bzw. brütenden Arten kommt es auch zu keinem Verstoß gegen das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG. Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen wirken sich die Störungen nicht nachteilig auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen aus.

Insbesondere gilt dies für die betroffenen Fledermausarten (Zwergfledermaus und Kleine Bartfledermaus, Große Barfledermaus), da entlang der geplanten Trassenführung kaum potenzielle Quartiere der betroffenen Fledermausarten vorhanden sind.

Durch den Ausbau der Trasse kann es zwar zum Verlust eines Brutplatzes der Goldammer kommen, da sich dieser in etwa 75 m von der Trasse entfernt befindet und eine Störung durch Baulärm nicht sicher ausgeschlossen werden kann. Durch die Anlage von Böschungsbereichen mit Heckenstrukturen wird aber sichergestellt, dass damit ausreichende Ausweichhabitate zur Verfügung stehen (Maßnahme 7 ACEF).

Auch für den Haussperling wird eine Störung seiner Nistplätze in direkter Nähe zur geplanten Baufläche (< 50 m entfernt) während der Brutzeit durch die Einhaltung der Fristen gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG für notwendige Rodungsarbeiten (Maßnahme V 3) und die geplante Anbringung von zehn Nisthilfen im Abstand von etwa 100 Metern zur Trasse (Maßnahme 10 ACEF) ausgeschlossen.

Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Für die betroffenen prüfrelevanten Arten kann auch eine direkte Beanspruchung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach Art. 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bereits vorab ausgeschlossen werden. Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG dann 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.

Durch die Einhaltung eines Mindestabstands des Trassenverlaufs von 50 m zum Waldrand werden insbesondere wichtige Flugstraßen und Jagdreviere der Zwergfledermaus und Kleinen und Großen Barfledermaus vermieden (Maßnahme V 1).

Sofern die Vermeidung von temporären Gewässern, bzw. sofortige Verfüllung bzw. Trockenlegung (Maßnahme V 2) fachgerecht durchgeführt wird, ist auch nicht mit Verstößen gegen das Schädigungsverbot bei der Gelbbauchunke zu rechnen.

Damit kommt es unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen für keine der betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-RL und für keine der europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der V-RL zur Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG. 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 den Unterlagen 19.1.3 wird verwiesen.

Einwände:

Es wurde eingewandt, dass sich die angeführten Fledermäuse im Schutzwald auch in Ortsrandlagen von Prutdorf westlich der Trasse befinden würden. Dieses Vorkommen würden nicht erwähnt, obwohl die Fledermäuse östlich der Trasse als Hauptargument dafür verwendet werden, dass die Trasse nicht weiter nach Osten und Südosten verschoben werden könnte. Es werde daher angeregt, das Artenschutzgutachten nochmals durch neutrale Sachverständige überprüfen zu lassen sowie die ursprünglich geplante Bepflanzung auf 400 Metern Länge entlang der östlichen Trasse von Prutdorf wieder in die landschaftspflegerische Begleitplanung aufzunehmen. Für Fledermäuse würden spezielle Flugschneisen und Korridore gelten.

Die Forderung wird abgelehnt. Die aus Gründen des Artenschutzes in diesem Beschluss festgestellten Maßnahmen sind ausreichend. Bei den durchgeführten artenschutzrechtlichen Betrachtungen wurde artenabhängig der Aktionsradius und damit verbundene vorhabenbezogene Beeinträchtigungen der prüfungsrelevanten Arten zu Grunde gelegt. Der östliche Ortsrand von Prutdorf wurde dementsprechend durch einen Sachverständigen auch hinsichtlich Fledermäusen untersucht. Im Gegensatz zum westlichen Waldrand am Prienhangwald ließ sich aber keine eindeutige Häufung von Beobachtungen feststellen. Fledermäuse bewegen sich in

der Regel entlang von Flugstraßen, die meist von etwas höheren Geländestrukturen (Waldränder, Hecken, Siedlungsränder) gebildet werden. Offenes Gelände wird nur selten überflogen. Die Anlage einer Hecke entlang der Trasse würde daher wiederum zu einer Lockwirkung und einem erhöhten Kollisionsrisiko führen und damit zur Erfüllung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG führen. Eine ursprünglich vorgesehene Hecke wurde deshalb vom Bayerischen Landesamt für Umwelt abgelehnt.

2.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.2.1 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.

2.3.5.2.2 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 oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlagen 19.1.1 und 9.3) verwiesen.

Danach dient insbesondere bereits die gewählte Linienführung (Bauabschnitt 1) in erheblichem Maße der Eingriffsvermeidung. Die Umfahrung von Prutdorf im Osten führt durch weitgehend ebenes Gelände und vermeidet dadurch Geländeeinschnitte oder Auffüllungen. Nördlich von Prutdorf erfolgt der Ausbau bestandsorientiert. Zerschneidungswirkungen, Lärm und Schadstoffbelastungen gehen bereits von der bestehenden Staatsstraße aus (Vorbelastung). Der Verlauf des Geh- und Radweges unmittelbar parallel zur St 2093 ab ca. Bau-km 1+220 bis Bauende verringert die Eingriffe in die angrenzenden Strukturen. Der Ausbau orientiert sich nahe am Bestand. Naturschutzfachlich hochwertige Flächen sind kaum betroffen, das Landschaftsschutzgebiet nur an zwei Stellen, bei Bau-km 0+700 beim Lederer Bach und zwischen Bau-km 1+400 und 1+500, wobei hier nur Intensivgrünland betroffen ist. Außer einem kleinen Feuchtgebüsch (B113) am Lederer Bach, das überbaut wird, sind Gehölze nur mittelbar durch die Lage in der Beeinträchtigungszone betroffen (20 m beidseits der Trasse). Ältere Baumbestände müssen damit nicht gerodet werden. Damit sind die meisten Anforderungen der Optimierung bereits erfüllt. Neue Zerschneidungs- und Trenneffekte treten nur abschnittsweise auf.

Zudem werden im Wesentlichen folgende Maßnahmen zur weiteren Konfliktminimierung durchgeführt:

- Maßnahme 1 V: Schutz von straßennahen Biotopflächen

Die Maßnahme umfasst eine Beschränkung des Baufeldes und Schutz vor Vegetationsschäden in Bereichen in denen ökologisch wertvolle Flächen anschließen (Markierung durch Flatterbänder, ggf. Bauzaun am Lederer Bach, Feldgehölz, und am Waldrand Prienleite. Flächen für Baustelleneinrichtung und Lager werden außerhalb von naturschutzfachlich hochwertigen Flächen angelegt und Wald-, Gehölz- und Biotopflächen werden geschont. Vorübergehend in Anspruch genommene Böden werden tiefengelockert und frühzeitig wieder begrünt. Beim Bodenabtrag und Wiedereinbau werden Oberboden und Unterboden getrennt und es erfolgt eine geordnete Lagerung und ein schonender Umgang mit umweltgefährdenden Bau- und Betriebsstoffen. Ggf. werden Staub- und Sichtschutzmaßnahmen zur Vermeidung von Stoffeinträgen und Störungen eingesetzt.

- Maßnahme 2 V: Schutz Gelbbauchunke

Die Maßnahme umfasst die Verhinderung der Entstehung von temporären Gewässern im Baustellenbereich, die von der Art besiedelt werden können. Bei unvermeidbar entstehenden Kleinstgewässern (Fahrspuren, verdichtete Senken) werden diese sofort wieder verfüllt und trockengelegt.

- Maßnahme 3 V: Bauzeitenregelungen zum Artenschutz

Die Maßnahme umfasst die Beseitigung von Gehölzen (Sumpfgewächse bei Bau-km 0+720) außerhalb der Vogelbrutzeit zwischen 01. Oktober und 28./29. Februar in den gesetzlichen Rodungszeiten.

- Maßnahme 4 V: Schutz von Waldkauz und Haussperling

Die Maßnahme umfasst die Anlage hochwüchsige Gräser und Kräuter Verschlechterung der Jagdbedingungen für den Waldkauz von Bau-km 0+150 bis 1+600, die Anlage von für den Haussperling unattraktiven Banketten aus hochverdichtungsfähigem Schotter („mäuseresistent“) und die Vermeidung von Ansitzwarten entlang der Neubaustrecke (keine hohen Pfosten, hohe Bäume).

- Maßnahme 5 V: Rückbau versiegelter Flächen

Die Maßnahme umfasst den Rückbau bislang versiegelter, nicht mehr benötigter Verkehrsflächen, die Rekultivierung durch Tiefenlockerung und Andeckung mit

Oberboden und die Überführung in die landwirtschaftliche Nutzung als Acker- oder Grünlandfläche oder in Straßenbegleitflächen (vgl. 6 G).

Zudem sind auch vorgezogene CEF-Maßnahmen zur dauerhaften Sicherstellung der ökologischen Funktionalität vorgesehen (Maßnahme 7 ACEF Schaffung eines Brutplatzes für die Goldammer und Maßnahme 10 ACEF zum Anbringen von Nistkästen für Haussperling, Grauschnäpper, Star).

2.3.5.2.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Bei der Baumaßnahme erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Wie in den Unterlagen 19.1.1 und 19.1.2 dargestellt ist, werden die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes von dem Bauvorhaben beeinträchtigt. Von der Umfahrung sind vorrangig Intensivgrünlandflächen betroffen. Die wenigen betroffenen Biotopstrukturen sind Säume und mäßig extensives Grünland. Indirekt durch mittelbare Beeinträchtigung sind Waldränder und ein Feldgehölz beeinträchtigt. Es verbleiben im Wesentlichen folgende projektbedingten Beeinträchtigungen, die sich auf den naturschutzfachlichen Kompensationsbedarf auswirken:

Baubedingte Projektwirkungen

Es entstehen bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen durch Baustellen- einrichtungsflächen, Verkehrslärm, Staub- und Abgasemissionen durch Baumaschinen und eine optische Wirkung der Baustelle für die Naherholung und das Landschaftsbild

Anlagebedingte Projektwirkungen

Es kommt zu neu versiegelten Flächen und der Überbauung. Die Neubau- und Ausbaustrecke der Ortsumfahrung Prutdorf beansprucht überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen durch Neuversiegelung (1,33 ha). Ferner werden unmittelbar durch dauerhafte Neuversiegelung (Asphalt, Bankett) und Überbauung (Dämme, Grünstreifen, Mulden, Ausrundungen, Regenrückhaltebecken und nicht versiegelter Entwässerung) extensive Grünlandstrukturen und Säume (0,14 ha) an der Hangkante im Bereich des Lederer Baches betroffen. Hier wird auch ein kleines Sumpfbüsch überbaut (0,02 ha). Barriere-Effekte im Bereich der Neutrassierung bis Bau-km 1+250 werden verstärkt.

In den Unterlagen 19.1.2, 19.1.3 und 9.4, auf die hiermit verwiesen wird, sind die Eingriffe durch die geplante Baumaßnahme für die jeweils betroffenen Arten- und Biotopbestände und landschaftlichen Gegebenheiten näher dargestellt.

2.3.5.2.4 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 neugestaltet 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 neugestaltet 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 und 19.1.1 dargestellt. Die durch das geplante Bauvorhaben verursachten Überbauungen und mittelbaren Beeinträchtigungen betreffen im Wesentlichen den Verlust von Straßennebenflächen (Grünflächen und Gehölzflächen) und landwirtschaftlichen Nutzflächen infolge Versiegelung und Überbauung, den bau- und anlagebedingten Verlust von Lebensraumflächen. Hinzu kommen temporäre Störungen von Arten durch den Baubetrieb u. a. Flächeninanspruchnahmen, Lärm oder Erschütterungen und anlagebedingte Veränderungen des Landschaftsbildes durch Verlust von Gehölzflächen, Fahrbahnverbreiterungen und Errichten zusätzlicher Lärmschutzwände.

Insgesamt ergibt sich gemäß der BayKompV ein Kompensationsbedarf von insgesamt 73.166 Wertpunkten für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen. Es wird

insofern auf die detaillierte Darstellung in den Unterlagen 19.1.1, 9.3 und 9.4 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 naturschutzfachliche Kompensationskonzept orientiert sich an den zu erwartenden, nicht vermeidbaren Eingriffen, den fachlichen Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzprogramms sowie dem Leitkonzept für das Ökokonto der Gemeinde Prien a. Chiemsee und den Abstimmungen mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde. Im Sinne der fachlichen Zielsetzungen und der Eingriffe in Naturhaushaltsfunktionen werden im Maßnahmenkonzept mehrere Flächen vorgesehen, auf denen die Verluste von Extensivgrünland, artenreichen Feucht- und Nasswiesen, Gehölz- und Saumstrukturen in der Feldflur (u. a. Vernetzungsstrukturen für Fledermäuse, Jagdhabitat für Greifvögel) durch naturnahen Strauchmantel am Waldrand, Streuobstwiesen) und Ersatzbrutplätzen (Nistkästen) berücksichtigt und ausgeglichen werden können.

Folgende Maßnahmen sind dabei zur Kompensation der ermittelten Eingriffe mit einem Kompensationsumfang von insgesamt 73.166 Wertpunkten auf 1,139 ha vorgesehen:

- Maßnahme 7 ACEF „Stettner Straße“ (Fl. Nr. 1144, Gemarkung Wildenwart) mit 6.456 m²:

Hier wird ein gestufter, artenreicher Waldrand entwickelt, Intensivgrünland durch Aushagerung in artenreiches Extensivgrünland umgewandelt und eine Streuobstwiese angelegt.

- Maßnahme 8 A „Stettner Bachl“ (Fl. Nr. 413, 1132, Gemarkung Wildenwart) mit 3.314 m²:

Auf diesen Flächen wird eine Bachrenaturierung mit gewässerbegleitenden Ufergehölzen und Intensivgrünland in Extensivgrünland bzw. Feucht- und Nasswiese durch Aushagerung umgewandelt.

- Maßnahme 9 A „Eichental“ (Fl. Nr. 726/2, Gemarkung Prien) mit 2.174 m²:

Die vorgesehene Fläche wird von Intensivgrünland durch Aushagerung und Pflege in Extensivgrünland umgewandelt.

Hinsichtlich der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen wird auf die detaillierte Darstellung in den Unterlagen 19.1,1 und 9.1, 9.2 und 9.3 verwiesen.

Die geplante Gestaltungsmaßnahme 6 G (vgl. Unterlagen 19.1.1, Kap. 5.2, und 9.3) bewirkt durch Ansaat und naturnahe Bepflanzung von Böschungflächen und Straßenbegleitflächen eine bessere Einbindung der Bauwerke in die Landschaft und eine geringere Einsehbarkeit der Fahrbahn und des Verkehrs. Dadurch kann die optische Beeinträchtigung der Landschaft vermieden oder verringert werden.

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). Die getroffenen Maßnahmen sind nicht mit einer Nutzungsaufgabe aktuell land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen verbunden. Die Flächen stammen vollständig aus der Flächenbevorratung der Gemeinde Prien am Chiemsee für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (Ökokontoflächen) und wurden auf freiwilliger Basis von den Landwirten erworben. Die Bewirtschaftung erfolgt wieder durch örtliche Landwirte im Rahmen von Pachtverträgen. Die agrarstrukturellen Belange wurden bei der Planung der Kompensationsmaßnahmen somit berücksichtigt.

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 Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet sein wird.

Das Naturschutzrecht steht daher der Baumaßnahme nicht entgegen.

2.3.5.2.5 Einwände

Es wurde eingewandt, dass Eingriffe in die Natur, auch insbesondere von angrenzenden Biotopen nur unmittelbar zur Umgehungsstraße Prutdorf erstellt und erwähnt seien. Für die angrenzenden Biotope Mühlal und Bachham wurden keine Beurteilungen erstellt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird nicht verkannt, dass mit dem Bauvorhaben unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind. Der Vorhabensträger hat ausweislich seiner landschaftspflegerischen Begleitplanung die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft nach der Bayerischen Kompensationsrichtlinie nachvollziehbar ermittelt und bewertet. Der

spezielle Artenschutz wurde ebenfalls fachlich korrekt abgearbeitet. Es werden dabei nach der aktuellen Rechtslage nur gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten berücksichtigt. Für diese Arten wurde mit Hilfe entsprechender Maßnahmen eine tragbare Lösung gefunden. Bei einer Verkehrsbelastung von unter 5.000Kfz/24h wird eine standardisierte Beeinträchtigungszone von 20 m festgelegt, um betriebsbedingte Beeinträchtigungen zu berücksichtigen. Deutlich weiter gefasst sind die artenschutzrechtlichen Betrachtungen. Hier wurden artenabhängig der Aktionsradius und damit verbundene vorhabenbezogene Beeinträchtigungen der prüfungsrelevanten Arten zu Grunde gelegt. Auf die entsprechenden Ergebnisse wird auf die Planunterlagen und die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.2.3.5 verwiesen.

Es wurde im Anhörungsverfahren vom Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, darauf hingewiesen, dass noch zu klären sei, ob durch den Straßenkörper Hangquellen an der Prienleite bzw. eine 50 m östlich der Trasse befindliche Quelfassung beeinflusst werden könnten.

Es sind in diesem fraglichen Bereich aber keine Hangquellen kartiert. Dort befindet sich nur eine Hangquelle in dem ehemaligen WSG bei Bau-km 1+050. Da die Straße dort geländegleich ist und anfallendes Straßenabwasser entgegen der Stationierung geleitet, in einer Rigole gereinigt und versickert wird, ist ein Einfluss auf die nicht zur Trinkwassergewinnung genutzte Quelle auszuschließen. Das geologische Gutachten von IB Gehbauer hat dort gut tragfähige Schmelzwasserschotter aufgeschlossen. Eine Zusammendrückung des Bodens und dadurch Ablenkung eines Grundwasserstromes durch eine Straße ohne Dammauflast und ohne Eingriff in den Grundwasserleiter ist deshalb ausgeschlossen. Eine nachteilige Veränderung des Quellwassers kann zudem ausgeschlossen werden, da nach wassertechnischen Berechnungen und Nachweisen die Reinigung des Straßenwassers in der Rigole und die darauf folgende Versickerung wassertechnisch nach Stellungnahme des WWA (dort Nr. 20) qualitativ ausreichend behandelt ist. Geschützt ist die Quelle durch einen bestehenden Zaun um die ehemalige Trinkwassergewinnung. Der Zaun wird angepasst (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.4.6).

2.3.6 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht landwirtschaftliche Flächen. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

Der Bayerische Bauernverband wandte ein, dass das geplante Bauvorhaben einen solch massiven Eingriff nicht rechtfertigen könne. Der Einwand wird zurückgewiesen. Für das Straßenbauvorhaben werden einschließlich naturschutzfachlicher Kompensationsflächen rund 35,7 ha Fläche benötigt (ohne vorhandene Straßenflächen). Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Das Asphaltband hat eine Breite von 6,5 m + 1,5 m Bankett und ggf. einer Mulde von 2,0 m. Sowohl die Breite der Fahrbahn als auch die Breite des Trennstreifens und des Geh- und Radweges am untersten Rand des straßenbautechnisch Vertretbaren Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zum Bauvorhaben unter C.2.2 und C.2.3.3 dieses Beschlusses ergibt.

2.3.7 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen. Im näheren Umfeld des Bauvorhabens sind nach der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege entlang der Prien bisher kaum Bodendenkmäler bekannt, jedoch ist südlich von Wildenrain eine Abschnittsbefestigung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung (D-1-8139-0250) und westlich von Trautersdorf eine weitere Abschnittsbefestigung (D-1-8139-0004) möglicherweise mittelalterlicher Zeitstellung bekannt. Die zugehörigen Siedlungen sind vor allem auf den ebenen Hochterrassen anzunehmen. Daher ist der Bereich östlich von Prutdorf als Verdachtsfläche beurteilt worden.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen unter A.3.6 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben.

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

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

2.3.8 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A.3.1 und A.3.7 - A.3.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.3.9 Wasserrechtliche Erlaubnisse

2.3.10.1 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.

Der Ledererbach wird ab Bau-km 0+710 (ursprüngliche Lage, Beginn der Bachverlegung) bis Bau-Km 0+725 (Revisionsschacht mit Querung der St 2093 neu, Ende der Bachverlegung) auf einer Klänge von 60 m infolge des Bauvorhabens verlegt. Die vorgesehene Maßnahme stellt eine wesentliche Umgestaltung von Gewässern oder seiner Ufer und damit einen gem. § 68 WHG planfeststellungsbedürftigen Gewässerausbau dar, welcher durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch diese Verlegungs- und Umgestaltungsmaßnahmen aber nicht zu erwarten.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat die Planunterlagen geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange bestehen. Auf das hydrotechnische Gutachten (Unterlage 18) wird verwiesen.

Der Einwand eines Nichterwähnung eines Wasserschutzgebietes zwischen Prutdorf und Bachham in den Planunterlagen kann nicht nachvollzogen werden. Es gibt dort kein festgesetztes Wasserschutzgebiet.

2.3.10.2 Wasserrechtliche 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 (§ 55 Abs. 2 WHG).

Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Gewässer notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Eine ausführliche Darstellung des entwässerungstechnischen Maßnahmenkonzepts ist in der Unterlage 18 dargestellt.

Die vorgenannten Entwässerungsmaßnahmen sind als Einleitungen in Gewässer gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A.4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die Gestattung kann gemäß § 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden, da für die Entwässerung der Straßenanlagen ein öffentliches Interesse

besteht. Bei Beachtung der unter A.4.3 angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 15 Abs. 2, 14 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden ebenfalls erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Die Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Für die Erteilung der gehobenen Erlaubnisse hat das Landratsamt Rosenheim sein Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erteilt, nachdem das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim als amtlicher Sachverständiger die Entwässerung fachlich überprüft und für sachgerecht befunden hatte.

Einwände:

Der Bayerische Bauernverband u. a. forderte, dass die Oberflächenentwässerung samt Regenrückhalteraum östlich der Trasse gebaut werden und nicht auf den höherwertigen Landwirtschaftsflächen zum Liegen komme. Das Regenrückhaltebecken für den Lederer Bach sei dazu unterhalb der Straße bzw. östlich der Weidefläche anzulegen. Die verbleibende Weidefläche auf der Seite der Hofstelle sei wertvoller als die Weidefläche, die jenseits der Straße liege, die durch einen Viehdurchlass erreicht werden müsse. Zudem sollten idealerweise die Entwässerungsmaßnahmen im Hangbereich ggf. mit einer Verrohrung des Ledererbaches erfolgen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Anordnung des Rückhaltebeckens östlich der Trasse würde wesentlich mehr Grund benötigen, da auf der Ostseite des Rückhaltebeckens ein noch größerer Damm zum Aufstau des Wassers hergestellt werden müsste. Bei der jetzigen Anordnung bilde der Straßendamm bereits eine Absperrung. Die Verrohrung des Ledererbachs widerspricht zudem den Grundsätzen des Wasserhaushaltsgesetzes, da dadurch eine hydraulische Engstelle und eine Einschränkung der ökologischen Durchgängigkeit geschaffen würde. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geprüft und bestätigt. Damit würde zudem eine deutlich größere Flächeninanspruchnahme verbunden sein.

Private Einwander äußerten ferner ihr Unverständnis darüber, dass die Entwässerungsanlagen für das von den Straßen und Gehwegen im Neubaugebiet Bachham stammende Regenwasser noch nicht richtig hergestellt seien. Dieses Wasser solle nun auch in das Auffangbecken unter der Straße geleitet werden (Rigole) und danach in den Stettner Bach, obwohl dieser ein Biotop sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das im Planfeststellungsverfahren beteiligte Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat die Entwässerung fachlich überprüft und für sachgerecht befunden. In dem Bereich ist der Untergrund zur Versickerung nicht geeignet, daher muss das Regenwasser zum Stettener Bach abgeleitet werden.

Zum Schutz des Bachs darf das Regenwasser nur gedrosselt eingeleitet werden. Außerdem erfolgt eine qualitative Behandlung des Regenwassers in einem Absetzschacht.

2.4 Private Einwendungen

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

2.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden aus privaten Grundstücken rund 26 ha Fläche dauerhaft und rund 21 ha vorübergehend benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht noch weiter verringert werden.

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. Die gilt insbesondere auch für Fragen im Zusammenhang mit staatliche Ausgleichszahlungen an betroffene Landwirte.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesagt, dass Zustand und Wert der Grundstücke durch einen vereidigten Sachverständigen vor der Baumaßnahme die Grundlage für das durchzuführende Entschädigungsverfahren ermitteln zu lassen.

2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen Schutzauflagen

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

2.4.1.2.1 Umwege

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

Aus diesem Grund wurde auch das umliegende Wegenetz neu geordnet und die Querungen größtenteils höhenfrei ausgestaltet. Die Anpassung des nachgeordneten Wegenetzes ist in der Planfeststellung geregelt. Die Beseitigung bestehender Engstellen im landwirtschaftlichen Wegenetz ist dagegen nicht durch das Bauvorhaben veranlasst und damit nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

§ 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 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes 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 und die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

Im Übrigen wird auf die Regelungen unter A.3.4.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Zufahrten werden soweit als möglich ständig aufrecht erhalten. Kurzfristige Sperrungen werden zeitgerecht vorher den Betroffenen mitgeteilt. Ein gefahrloser Weidebetrieb wird in Zusammenarbeit mit den Landwirten sichergestellt.

2.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen,

Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

2.4.1.2.3 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung. Der Vorhabensträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesichert, dass er auf Wunsch der Grundstückseigentümer entstehende unwirtschaftliche Restflächen übernehmen werde.

2.4.1.2.4 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen/Bodenschutz/Baudurchführung

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustellen-einrichtung, sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren. Wir haben den Vorhabensträger dazu unter A.3.4.5 dieses Beschlusses verpflichtet. Durch den Vorhabensträger wird damit sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks nach Durchführung der

Baumaßnahme möglich ist. Die Oberbodenarbeiten werden insbesondere bei geeigneter Witterung für Erdarbeiten ausgeführt. Eine Trockenheit der Bedingungen kann dagegen nicht sichergestellt werden. Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung durch den Vorhabensträger im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

Die unter A.3.4 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen zum Schutz der Belange der Landwirtschaft werden insofern als ausreichend erachtet. Weitere Forderungen des Bayerischen Bauerverbandes bzw. von Privaten zum Bodenschutz bei vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen, insbesondere eine eigene bodenkundliche Baubegleitung zur Festsetzung von Vorsorgemaßnahmen werden hiermit abgelehnt. Es werden zudem laut Auskunft des Vorhabensträgers keine Baustraßen angelegt. Der Transport und die Andienung der Baustelle erfolgt über die Trasse.

2.4.1.2.5 Schadensersatz

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir dem Vorhabensträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind. Die tatsächlichen Auswirkungen sind zudem zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, sondern treten gegebenenfalls erst beim Bau in Erscheinung. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden werden durch den Vorhabensträger über ein Beweissicherungsverfahren vor, während und nach Beendigung der Baumaßnahmen erfasst und entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren jedenfalls zugesagt, dass etwaige Schäden an Grundstücken nach der Baumaßnahme vom Eigentümer zusammen mit der staatlichen Bauaufsicht aufgenommen und behoben werden.

2.4.1.2.6 Beweissicherung

Ein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten besteht nicht. Es wird darauf hingewiesen, dass Beweissicherungsmaßnahmen dazu dienen, den Zustand von Gegenständen zu dokumentieren, um eventuell eintretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden ermitteln zu können. Da eine vorherige Durchführung

von Beweissicherungsmaßnahmen z. B. hinsichtlich der Rekultivierung von Arbeitsflächen und des Zustandes von Drainagen und Gebäuden im Baubereich zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aber auch im Interesse des Vorhabensträgers ist, hat der Vorhabensträger zugesagt, im Einzelfall je nach Bedarf vorab eine Beweissicherung in Abstimmung mit den Betroffenen durchführen zu lassen. Dies gilt insbesondere für eine Beweissicherung am nachgeordneten Wegenetz vor der Baumaßnahme.

2.4.1.2.7 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann dem Straßenbaulastträger nicht auferlegt werden.

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß Art. 40 Abs. 2 BayStrWG und Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im Übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

Eine analoge Anwendung des Art. 80 BayVwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

2.4.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Dabei wird ausschließlich die männliche Form verwendet. Dem Markt Prien am Chiemsee und

der Gemeinde Frasdorf, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Auf Nachfrage werden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

Die privaten Einwendungen wurden teilweise bereits im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange mitbetrachtet. Auf diese Ausführungen des Beschlusses wird vorab verwiesen. Im Folgenden werden noch Einwender behandelt, zu denen darüber hinaus besondere Ausführungen erforderlich sind.

2.4.2.1 Rechtsanwälte Kanzlei Labbé und Partner

Es werden die Einwender Nr. 2001, Nr. 2002 und Nr. 2003 vertreten.

2.4.2.1.1 Einwender Nr. 2001

Der Einwender ist Eigentümer der vom Bauvorhaben betroffenen Fl. Nrn. 51, 51/6 und 52 der Gemarkung Wildenwart. Die Flächen des Einwenders sind verpachtet und werden landwirtschaftlich genutzt. Die Akzeptanz des Bauvorhabens hänge im Wesentlichen davon ab, die damit zusammenhängenden entschädigungsrechtlichen Fragestellungen zu klären. Es werde daher gefordert, auf die Gestaltungsmaßnahme 6 G zu verzichten und die St 2093 alt im Bereich der Einfahrt zum Friedhof bis zur Grenze des Planfeststellungsbereichs rückzubauen und in einer für landwirtschaftliche Zwecke rekultivierten Art und Weise an den Einwender als Ersatzland angrenzend zur Fl. Nr. 50, Gemarkung Wildenwart, vorzusehen. Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb hier eine nicht notwendige Wegeverbindung hergestellt werden solle. Zudem solle vermeiden werden, dass die rückgebaute Teilfläche der St 2093 alt im arrondierten Grundstücksbereich des Einwenders als eigentumsrechtlicher Fremdkörper verbleibe.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 50, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 1.011 m² und vorübergehend 682 m², aus der Fl. Nr. 51/6, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 3 m² und vorübergehend 36 m², aus der Fl. Nr. 52, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 3.508 m² und vorübergehend 2.218 m² beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 und C.2.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich. Der Vorhabensträger wird aber nach der 1. Tektur vom 01.07.2020 auf die ursprünglich geplante Gestaltungsmaßnahme 6 G im Bereich der

einziehenden St 2093 zu verzichten. Zudem wird die alte St 2093 zwischen Friedhofszufahrt und Gemeindegrenze eingezogen.

Der Einwender befürchtete zudem Lärmbeeinträchtigungen an seinem Anwesen durch das Bauvorhaben. Die prognostizierte Verkehrsbelastung sei weder ersichtlich noch nachvollziehbar. Auch werde in der verkehrstechnischen Untersuchung lediglich ein Immissionsort in der Nähe untersucht. Fraglich sei bereits die Einstufung des Gebiets als Kern, Dorf- oder Mischgebiet. Zutreffend wäre hier die Einstufung als allgemeines Wohngebiet mit der Folge, dass sich die Immissionsgrenzwerte auf 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts verringern würden. Zudem sei die hervorgehobene Lage des bestehenden Kreisverkehrs nicht berücksichtigt worden, welcher zu einer erheblichen Mehrbelastung an Lärm führe (Beschleunigungsgeräusche, Schaltgeräusche, insbesondere bei Lkw, Lärm durch hydraulische Bremsen etc). Es sei eine individuelle Lärmberechnung für das Anwesen des Einwenders und zwar auch unter Berücksichtigung der Außenwohnbereiche durchzuführen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Lärmimmissionen wurden aufgrund einer der 1. Tektur vom 01.07.2020 vorgenommen aktualisierten Verkehrsprognose (Unterlage 20) nochmal überprüft. Die maximalen Beurteilungspegel liegen bei dem am nächsten liegenden Anwesen IO Nr. 1 bei 48,3 dB(A) am Tage und 40,4 dB(A) nachts. Sie liegen damit um mehr als 15 dB(A) am Tage und mehr als 13 dB(A) nachts unter dem maßgebenden Immissionsgrenzwert für Kern, Dorf- oder Mischgebiet von 64/54 dB(A) der 16. BImSchV. Eine Lärmberechnung für das in größerer Entfernung zum Bauvorhaben liegende Anwesen des Einwenders halten wir daher für nicht erforderlich. Maßgeblich für die Einstufung der Schutzwürdigkeit sind zunächst die rechtskräftigen Bebauungspläne. Aber selbst wenn man hilfsweise die Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete anwenden würde, würden diese Grenzwerte immer noch sehr deutlich unterschritten. Bei den schalltechnischen Berechnungen sind die Vorgaben der RLS-90 einzuhalten. Diese sieht einen Störungszuschlag für lichtzeichengeregelte Verknüpfungen vor, nicht jedoch für Kreisverkehre. Auch die Höhe der Straße, des Geländes und des Immissionsortes sind in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden durch den Vorhabensträger damit eingehalten. Darüberhinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Auf die Ausführungen unter C.2.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Einwender hat zudem gefordert, dass weiterhin sichergestellt sein müsse, dass vorhandene Drainagen und Entwässerungsgräben auch nach Durchführung der Baumaßnahme in ihrer Funktionsfähigkeit erhalten blieben. Vor Durchführung der eigentlichen Baumaßnahme müssten die Drainagesysteme den zukünftigen

Verkehrsverhältnissen angepasst werden. Es sei ferner darauf zu achten, dass durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen die Drainagen nicht durchwurzelt und Anpflanzungen ihre Funktion nicht beeinträchtigen würden. Für sämtliche Änderungen an den vorhandenen Systemen sei sowohl seitens der durchführenden Baufirma als auch insbesondere durch den Baulastträger eine Gewährleistung für die ununterbrochene Funktionsfähigkeit zu übernehmen. Sofern an den Drainagen Schäden auftreten würden, seien diese umgehend vom Vorhabenträger zu beheben, um weitere Schäden und Vernässungen zu vermeiden. Soweit durch die Baumaßnahme Zufahrten beseitigt bzw. Restflächen ohne Zufahrt geschaffen werden, würden entsprechende Ersatzzufahrten gefordert. Ferner seien zur Vermeidung von Störungen während der Bauzeit die vorhandenen Wegeverbindungen aufrechtzuerhalten und - sofern dies im Einzelfall nicht möglich sein sollte - Eigentümer und Bewirtschafter hierfür zu entschädigen. muss gewährleistet sein, dass diese Flächen nach Durchführung der Baumaßnahme der Landwirtschaft wieder uneingeschränkt zur Bewirtschaftung zur Verfügung stehen. Soweit die Flächen während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müsse das Gelände so angepasst werden, dass die dann zusammenhängende landwirtschaftliche Fläche ordnungsgemäß bewirtschaftet werden könnten. Insbesondere seien Bodensenkungen und Mulden mit dem anfallenden und im Eigentum des Einwenders verbleibenden Humus auszugleichen.

Der Vorhabensträger hat diesen Forderungen im Anhörungsverfahren grundsätzlich zugestimmt. Wir haben zudem unter A.3.4. dieses Beschlusses geeignete Nebenbestimmungen zum Schutz von Dränagen, der Erschließung und der Rekultivierung der landwirtschaftlichen Grundstücke nach vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen während der Bauzeit usw. festgesetzt. Es ist aber nicht erkennbar, dass infolge der hier planfestgestellten Planung in der Fassung der 1. Tektur vom 01.07.2020 zu Lasten des Einwenders ein nicht erschlossenes Restgrundstück entstehen oder eine Zufahrt ohne Kompensation beseitigt würde. Laut Auskunft des Vorhabensträgers kann es zwar während der Bauphase zu temporären Einschränkungen der Zufahrten kommen. Diese werden jedoch vor Ort von der staatlichen Bauaufsicht mit den Betroffenen zuvor abgestimmt.

Der Forderung des Einwenders, den durch die abgetragenen Baumaßnahmen anfallenden Humus nicht abzutransportieren, kommt der Vorhabensträger mit seiner Planung ebenfalls nach. Wir haben dazu eine Nebenbestimmung unter A.6.1.5 in diesem Beschluss aufgenommen.

Fragen der Entschädigung, insbesondere auch für entstehende An- und Durchschneidungen, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen

unter C.2.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesagt, die Rückbaufläche der St 2093 alt für den Einwender als wertgleiches Ersatzland vorzusehen. Nach der 1. Tektur vom 01.07.2020 hat der Vorhabensträger geplant, dass die alte St 2093 zwischen der Friedhofszufahrt und der Gemeindegrenze eingezogen und renaturiert wird. Die Größe der Rückbaufläche aus der Fl. Nr. 50/2 der Gemarkung Wildenwart, ist laut Auskunft des Vorhabensträgers größer als die Flächeninanspruchnahme aus der Fl. Nr. 50, Gemarkung Wildenwart.

2.4.2.1.2 Einwender Nr. 2002

Der Einwender hat ein dingliches Nießbrauchsrecht an den unter C.2.4.2.1.1 dieses Beschlusses aufgeführten Fl. Nrn. 51, 51/6 und 52 der Gemarkung Wildenwart.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 und C.2.3.3 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich.

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.

2.4.2.1.3 Einwender Nr. 2003

Der Einwender ist Eigentümer einer von dem Bauvorhaben betroffenen und gewerblich genutzten Grundstückes. Darüber hinaus ist er Eigentümer eines an der Straße liegenden Anwesens und insoweit von den mittelbaren emissionschutzrechtlichen Auswirkungen des Bauvorhabens betroffen. Der Einwender kritisierte, dass hinsichtlich der Detailtrassierung im Bereich der Grundstücke des Einwenders und seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes finde ein kompletter Abwägungsausfall statt. Der Erhalt des Gewerbes und damit die Existenzgrundlage würden gefährdet. Die Trassenführung beruhe allein auf dem Wunsch des Vorhabenträgers, die Gemeindeverbindungsstraße nach Kaltenbach unbedingt im 90-Grad-Winkel in die St 2093 einmünden zu lassen, obwohl auf dieser kein nennenswerter Verkehr herrsche. Eine Verringerung der bestehenden Außenanlagen schränke eine Weiterentwicklung des Gewerbes ein. Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten würden erheblichen Lkw- und Pkw-Verkehr auf dem Betriebsgelände auslösen. Insoweit sei die derzeitige Parkplatzfläche vollständig ausgelastet und eine Erweiterung in absehbarer Zeit notwendig. Darüber hinaus sei

die geplante vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen für die Bauzeit unzumutbar, da dies eine Fortführung der Geschäftstätigkeit in unzumutbarer Art und Weise beeinträchtigen würde. In den Wintermonaten hätten große Schneemassen zusätzliche Platzprobleme bereitet. Der Grünstreifen zwischen Hoffläche und der aktuellen Staatsstraße sei zur Ablagerung genutzt worden. Für die Betriebsabläufe sei es von oberster Priorität, dass der Verkehrsfluss auf dem Firmengelände weiterhin problemlos stattfinden könne. Am südlichen Rand der Fl. Nr. 391, Gemarkung Wildenwart, müsse eine Zufahrt auf die St 2093 (neu) angelegt werden.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 391, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 172 m² und vorübergehend 298 m² und aus der Fl. Nr. 391/3, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 244 m² und vorübergehend 216 m² beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.4.1.1 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich. Im Bebauungsplan Nr. 62 „Gewerbegebiet Bachham“ sind zudem bereits Abtretungsflächen für das Anlegen eines Geh- und Radweges festgesetzt. Zusätzlich sieht der Freiflächenplan der Baugenehmigung vom 30.11.2010 des Betriebsgebäudes eine Breite von 4 m entlang der Ostgrenze der Grundstücke Fl. Nrn. 391 und 391/3, Gemarkung Wildenwart, für das Anlegen eines Geh- und Radweges mit Grünstreifen vor. Der Vorhabensträger hat jedenfalls unter Berücksichtigung der Interessen des Einwenders infolge der 1. Tektur vom 01.07.2020 eine Zufahrt von der St 2093 auf die Fl. Nr. 391, Gemarkung Wildenwart, vorgesehen. Die Aufrechterhaltung der inneren Erschließung auch bei Schnee obliegt dagegen nicht dem Vorhabensträger.

Der Einwender erhob zudem Bedenken, dass das geplante Rückstaurohr sowie der damit verbundene Scheitelpunkt des Höhenniveaus bei Bau-km 1+750 zu einem Rückstau und damit zu einer Beeinträchtigung der Entwässerung auf seinem Grundstück führe. Die Dach- und Hofflächen würden entsprechend der bestehenden Vorschriften über eine Rigolenversickerungsanlage auf seinem Grundstück entwässert. Der Scheitelpunkt im Höhenprofil müsse nach seiner Ansicht in nördlicher Richtung bis zur Einmündung der Atzinger Straße bei Bau-km 1+950 verschoben werden. Hierdurch könne die Entwässerung der Straße Richtung Süden geleitet werden, was wiederum eine Entlastung des Stettener Baches mit sich bringen würde. Durch die beschriebene Verlegung des Scheitelpunktes würde das Höhenniveau der geplanten Fahrbahn auch besser zum umliegenden Gelände

passen. Somit wäre weniger Flächenbedarf für Böschungen notwendig und teilweise könnten auch Leitplanken entfallen.

Die Forderung wird abgelehnt. Gemäß der Satzung für die öffentliche Entwässerungseinrichtung des Marktes Prien a. Chiemsee § 9 Abs. 5 hat sich jeder Anschlussnehmer gegen den Rückstau des Abwassers aus der Entwässerungseinrichtung selbst zu schützen. Es ist zu berücksichtigen, dass der Wasserstand im Stauraumkanal bei einem 5-jährlichen Regen bis auf 578,33 m_{üNN} zwischen den Schächten RV Bau-km 1+780 und RV Bau-km 1+870 sowie auf 577,60 zwischen den Schächten RV Bau-km 1+870 und RV Bau-km 1+960 ansteigen kann. Die Fahrbahn wird im angebauten Bereich bestandsorientiert ausgebaut, da sonst die Zufahrten auf die angrenzenden Grundstücke nicht möglich sind. Der Stettener Bach wird nur im Rahmen der geltenden Vorschriften beaufschlagt. Die Regenwasser-einleitung in den Stettener Bach richtet sich an der qualitativen und hydraulischen Belastbarkeit des Gewässers und wird entsprechend vorbehandelt (Stauraumkanal, Absetzschacht). Für einen Scheitelpunkt bei Bau-km 1+950 müsste die Fahrbahn um mindestens 2,65 m angehoben werden, was nicht mehr zum umliegenden Gelände passen würde und auch die vom Vorhabensträger versprochene Zufahrt für den Einwender verhindern würde.

Es wurde ferner die Befürchtung erhoben, dass aufgrund des Ausbaus mit erheblich erhöhter Geschwindigkeit in den Ort Bachham eingefahren werde, wodurch es zu erhöhten Lärmbeeinträchtigungen komme. Es werde angeregt, im Bereich der Ortseinfahrt Bachham bauliche Maßnahmen vorzusehen, um die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer auf der ausgebauten St 2093 zu drosseln.

Die Forderung wird abgelehnt. Der Versatz der beiden Einmündungen (Atzingerstraße und Kaltenbach) mit den dort angeordneten Bushaldebuchten und der Überquerungshilfe in der St 2093 wird laut Auskunft des Vorhabensträgers zu einer spürbaren Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer am Ortseingang führen. Zudem ist diese Verkehrsanlage nur ca. 150 m vom Ortschild entfernt. Weitere bauliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen könnten nur unter Inanspruchnahme fremder Grundstücke erfolgen, wofür keine Rechtsgrundlage besteht.

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.

2.4.2.2 Rechtsanwälte Puhle & Kollegen

Es wird der Einwender Nr. 4001 vertreten.

Der Einwender ist Eigentümer der an die St 2093 angrenzenden und mit einem alten, ökologisch hochwertigen Baum- und Strauchbestand bewachsenen Fl. Nr. 391/2, Gemarkung Wildenwart. Im Südosten des Grundstücks steht ein besonders alter schutzwürdiger Kirschbaum. Der Einwender wendete sich insbesondere gegen die geplante vorübergehende Baustelleneinrichtung von Westen auf seinem Grundstück. Die Baustelleneinrichtung, die nur aufgrund des Geh- und Radwegs, welcher im Übrigen nach einer viel befahrenen Ausfahrt eines Gewerbegrundstückes vor der Ortseinfahrt ende, erforderlich werde, sei mit einer Tiefe von deutlich über 3 m unverhältnismäßig und greife unzulässig in einen ökologisch wertvollen Baum- und Strauchbestand ein. Der unnötige Eingriff würde vermieden, indem die Baustelleneinrichtung von Osten erfolge. Der alte Baum- und Strauchbestand sei höchstwahrscheinlich Brutstätte und Habitat von Vögeln und womöglich weiteren streng geschützten Arten. Das Wohngrundstück werde auch von der vorbeiführenden St 2093 optisch derzeit vollständig abgeschirmt und könne durch Ersatzpflanzungen, die erst nach mehreren Jahren angewachsen und entsprechend blickdicht würden, nicht ausreichend kompensiert werden. Es werde daher die Sicherung und Bewahrung des strukturreichen Baum- und Gehölzbestandes, insbesondere zum Schutz des wertvollen alten Kirschbaums im Südosten des Grundstücks und die Festsetzung von Auflagen für den Fall, dass trotz der Baustelleneinrichtung von Osten Schäden am Baum- und Strauchbestand entstehen können, gefordert. Im Übrigen seien vorrangig Vermeidungsmaßnahmen durch Umsetzen der möglicherweise betroffenen Bäume und Sträucher und nachrangig Festsetzungen von Kompensationsmaßnahmen für den Fall der Schädigung des Baum- und Strauchbestands durch einen in Wuchs und Blickdichte gleichwertigen Ersatz erforderlich. Zudem müsse die Zufahrt zum Grundstück während der Bauphase sichergestellt sein und mit Abschluss der Baumaßnahmen durch den Straßenbaulastträger bei gleichbleibender bzw. den Regeln der Technik entsprechende Steigung (insb. für eine verkehrssichere Zufahrt im Winter) wiederhergestellt werden.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 391/2, Gemarkung Wildenwart, mit einer Gesamtfläche von 4.386 m² dauerhaft 2 m² für das Bauvorhaben beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Insbesondere die Verbesserung der Linienführung und der durchgehende Anbau eines Geh- und Radweges im Ausbauabschnitt verbessern durch Trennung der Verkehrsarten,

verkehrsgerechten Umbau bestehender Einmündungen, Anlage von Busbuchten und einer Überquerungshilfe die Sicherheit und Leichtflüssigkeit des Verkehrs. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich.

Die ursprünglich vorübergehend beanspruchte weitere Teilfläche von 286 m² ist infolge der 1. Tektur vom 01.07.2020 dagegen ersatzlos entfallen. Insoweit hat der Vorhabensträger der Forderung des Einwenders entsprochen.

Der Vorhabensträger hat zudem im Anhörungsverfahren zugesagt, den wertvollen alten Kirschbaum zu schützen. Der Erhalt des Baums und überwiegend auch des Strauchbestandes an der Grundstücksgrenze wird somit sichergestellt.

Trotzdem kann auf einen kleinen dauerhaften Eingriff auf ca. 6 m Länge (ca. 2 m²) in der südöstlichen Ecke des Grundstücks voraussichtlich wegen der Höhendifferenz des neuen Geh- und Radweges von ca. 40 cm über dem natürlichen Gelände nicht verzichtet werden. Daher muss ein kleiner Teil der Einfriedung des Grundstücks voraussichtlich im südöstlichen Eck auf einer Länge von ca. 6 m den neuen Verhältnissen angepasst werden. Dort werden der Holzzaun und die Hecke bauzeitlich entfernt und nach der Baumaßnahme an der neuen Grundstücksgrenze neu hergestellt (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.4.7). Ob dabei die betroffenen Sträucher versetzt werden oder durch Neupflanzung ersetzt werden, wird in Abstimmung mit dem Einwender zum Zeitpunkt der Bauausführung entschieden. Wir verweisen insofern auf die unter A.6.1.1 enthaltene Nebenbestimmung dieses Beschlusses.

Im günstigsten Fall könne es laut Vorhabensträger gelingen, in der Bauausführungsplanung auf den Eingriff gänzlich zu verzichten. Dies lässt sich aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen.

Die Zufahrt wird laut Zusage des Vorhabensträgers während der Bauzeit zur Verfügung stehen und nur nach Absprache mit dem Nutzungsberechtigten kurzzeitig für die dort durchzuführenden (geringfügigen) Anpassungen gesperrt werden. Wir verweisen insofern auf die unter A.6.1.2 enthaltene Nebenbestimmung dieses Beschlusses.

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.

2.4.2.3 Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

Es werden die Einwender Nr. 5001, Nr. 5002 und Nr. 5003 vertreten.

2.4.2.3.1 Einwender Nr. 5001

Der Einwender wendete sich als Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 247/2, Gemarkung Wildenwart, gegen das Bauvorhaben. Die Hofstelle des Einwenders befindet sich auf den Fl. Nrn. 252, 253, Gemarkung Wildenwart, unterhalb dem Hang auf dessen „Kante“ die Trassenführung der neuen St 2093 geplant sei. Es werde auch befürchtet, dass die Immissionsbelastung deutlich über der prognostizierten Werten liegen könne. Gerade im Falle einer stärkeren als der prognostizierten Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehr sei ferner zu befürchten, dass es zu einem Hangrutschen oberhalb des Wohnhauses kommen könne. Um dies langfristig zu vermeiden, sei die Straßenführung deutlich weiter von der Hangkante weg zu verschieben.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 247/2, Gemarkung Wildenwart, werden für das Bauvorhaben dauerhaft 14 m² und vorübergehend 72 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse in diesem Bereich weg von der Hangkante ist nicht möglich. Eine Gefahr der Hangrutschung ist nicht gegeben, da die neugebaute Straße weiter von der Hangkante abrückt als die bisher bestehende.

Die Lärmimmissionen wurden aufgrund einer in der 1. Tektur vom 01.07.2020 vorgenommenen aktualisierten Verkehrsprognose nochmal überprüft. Die maximalen Beurteilungspegel liegen am Anwesen IO 5 bei 38,5 dB(A) am Tage und 30,7 dB(A) nachts. Sie liegen damit um mehr als 25 dB(A) am Tage und mehr als 23 dB(A) nachts unter dem maßgebenden Immissionsgrenzwert der 16.BImSchV. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden durch den Vorhabensträger damit eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Auf die Ausführungen unter C.2.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Forderung des Einwenders, gleichzeitig mit der Straße ein Glasfaserkabel zu verlegen, wird abgelehnt. Telekommunikationsleitungen werden durch den entsprechenden Spartenträger ohne Einflussnahmemöglichkeit des Vorhabenssträgers gebaut. Dies ist daher nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

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.

2.4.2.3.2 Einwender Nr. 5002

Der Einwender wendete sich als Eigentümer der Fl. Nrn. 544, 543, 559, 560 und 550, Gemarkung Wildenwart, gegen das Bauvorhaben. Seiner Ansicht führe die Aufweitung der Straße bis Bachham nur zur einer Rennstrecke und ziehe zusätzlichen Verkehr an. Von St. Salvator bis Ortseingang Bachham sei zudem auf der Süd-Ost-Seite ebenfalls kein Radweg. Der Grund zur Straße jedenfalls flächig ohne Böschung anzugleichen, um eine grenznahe Bewirtschaftung zu ermöglichen. Es dürften zudem keine Masten errichtet werden, die eine Bewirtschaftung behindern würden. Anfallende Erde sei zur Verfügung zu stellen. Die Einleitung in den Stettener Bach solle ferner so angelegt werden, dass kein großer Geräuschpegel entstehe bzw. die Benutzung an der Bachseite nicht behindert werde.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 544, dauerhaft 692 m² und vorübergehend 1.001 m², aus der Fl. Nr. 543, vorübergehend 230 m², aus der Fl. Nr. 559, dauerhaft 96 m² und vorübergehend 81 m² und aus der Fl. Nr. 560 dauerhaft 127 m² und vorübergehend 109 m², jeweils Gemarkung Wildenwart, in Anspruch genommen. Das Grundstück mit der Fl. Nr. 550, Gemarkung Wildenwart, ist nicht betroffen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und auch nicht mehr weiter reduziert werden kann. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich.

Der Forderung des Einwenders, die Böschungen zur besseren Bewirtschaftung möglichst flach zu gestalten, wird der Vorhabensträger wo immer möglich und unter Zustimmung der betroffenen Eigentümer nachkommen.

Laut Auskunft des Vorhabensträgers ist in seiner Planung zudem nicht vorgesehen, Masten aufzustellen oder Oberboden von der Baustelle zu entfernen. Die Einleitungsstelle am Stettener Bach werde im Hinblick auf die Fließgeschwindigkeiten nach den gängigen Vorschriften in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim gestaltet.

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

2.4.2.3.3 Einwender Nr. 5003

Der Einwender wendete sich als Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 392, Gemarkung Wildenwart, gegen das Bauvorhaben. Derzeit verfüge das Grundstück sowohl im Norden als auch im Süden im Bereich der Zufahrten zu den dort befindlichen Häusern über eine Anbindung an die Ludwigstraße. Da nach derzeitigem Planungsstand die Straße nicht höhengleich errichtet würde, werde gefordert, dass zukünftig sowohl von Norden als auch von Süden von der neuen St 2093 in die Bewirtschaftungsfläche eingefahren werden könne.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 392, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 1.160 m² und vorübergehend 887 m², aus der Fl. Nr. 393, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 757 m² und vorübergehend 457 m², aus der Fl. Nr. 267, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 11 m² und vorübergehend 49 m² und aus der Fl. Nr. 552, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 656 m² und vorübergehend 665 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich.

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung eine angemessene Erschließung vorgesehen. Die Zufahrt im Bereich der Häuser wird an die veränderten Verhältnisse angepasst und wiederhergestellt (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.9). Die Zufahrt von der verlegten St 2093 wird ebenfalls angepasst an die veränderten Verhältnisse wiederhergestellt (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.11).

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.

2.4.2.4 Rechtsanwalt Dr. jur. Dirk Usadel

Es wird der Einwender Nr. 6001 vertreten.

Der Einwender wendete sich als Eigentümer der unmittelbar an der St 2093 liegenden und verpachteten Fl. Nrn. 384 und 386/2, Gemarkung Wildenwart, gegen

das Bauvorhaben. Er bestritt die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben, da für die engen Orte Bachham, Mitterweg, Siggenham und St. Salvator ebenso eine Ortsumgehung vorgesehen werden müsse und die Trasse damit bereits so weit nach Osten verschwenkt werden müsse, das eine Flächeninanspruchnahme nicht mehr erforderlich sei. Nördlich seiner Grundstücke sei nämlich keine Verbreiterungsmöglichkeit mehr vorhanden. Die Ortsumgehung Prutdorf verursache eine weitgehende Zerstörung der kleinteiligen und erhaltenswerten Kulturlandschaft. Der Geh- und Radweg führe zunächst durch Prutdorf und nicht entlang der neu geplanten Staatsstraße. In Anbetracht des immer wichtiger werdenden Radverkehrs sei es unverständlich, warum man die Radfahrer zu einem Verschwenken zwingt. Die bessere Lösung sei es, die Trassenführung um mindestens 3 m nach Osten zu verschwenken. Dies sei auch von der Fahrdynamik der Staatsstraße (Kurven) her ohne weiteres möglich. Der Knoten mit den beiden Bushaltestellen und einem Fußgängerüberweg mit Verkehrsinsel erscheine vollkommen überinstrumentiert. Vergleiche man die Straßenbreite an dieser Stelle mit der nördlich seiner Grundstücke gebauten Wohnsiedlung, so könne man ohne weiteres zwei Einfamilienhäuser nebeneinander quer über die Straße stellen. Wenn die Bushaltestelle um mindestens zwei bis drei Meter weiter östlicher sei, könne der Radweg gerade bleiben, um die Flächeninanspruchnahme auf den Grundstücken zu reduzieren. Es sei ferner zu bedenken, dass Lastwagen nur über die Nordseite die Atzingerstraße verlassen würden, um von dort aus auf die Staatsstraße Richtung Süden (A 8) zu gelangen. Je näher die Staatsstraße an seine Grundstücke rücke, umso weniger könne die Schleppkurve eines LKW überhaupt in die Straßenplanung hineingelegt werden. Im Übrigen gehe es auch um den Umgang mit den großen Schneemassen im Winter. Durch eine Verlagerung der Straße nach Osten könne man große Schneemassen lagern und werde nicht noch von den Schneemassen, die von der Staatsstraße an die Bushaltestelle usw. an den Rand und auf die in Rede stehenden Grundstücke geschoben werden, beeinträchtigt. Der Einwander forderte, dass für die Straße im südlichen Teil entlang der Grundstücke die Höhengradienten darzulegen sei, um festzustellen, ob Wassereintrag auf sein Grundstück bei Schneeschmelze oder Starkregen zu befürchten sei.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 384, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 175 m² in Anspruch genommen. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 und die Ausführungen unter C.2.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine größere Verschiebung der Trasse ist in diesem Bereich nicht

möglich. Es handelt sich in diesem Bereich der St 2093 um einen bestandsorientierten Ausbau. Insbesondere die Verbesserung der Linienführung und der durchgehende Anbau eines Geh- und Radweges im Ausbauabschnitt verbessern durch Trennung der Verkehrsarten, verkehrsgerechten Umbau bestehender Einmündungen, Anlage von Busbuchten und einer Überquerungshilfe die Sicherheit und Leichtflüssigkeit des Verkehrs. Im Bereich ab der Einmündung der Atzingerstraße nach Süden muss die St 2093 zur Anlage von Linksabbiegespuren im Versatz, Busbuchten und der Querungshilfe aufgeweitet werden und nach den aktuellen Richtlinien geplant werden. Zwischen der Einmündung der Atzingerstraße und Bachham entspricht weder die Breite des dort bestehenden Geh- und Radweges noch die Breite des vorhandenen Trennstreifens den aktuellen Richtlinien. Aus wirtschaftlichen Erwägungen soll dazu an der (dort unproblematischen) Bestandssituation zunächst nicht geändert werden. Für den Radverkehr ist es ein Leichtes, einen Versatz des Radweges bei der Überquerung der Einmündung der Atzingerstraße zu vollziehen. Umgekehrt würde eine Verlegung der St 2093 um 3 m nach Osten eine Verziehung auch des westlichen Fahrbahnrandes außerhalb des vorhandenen Straßengrundes verursachen. An der geometrischen Form der Grüninsel im Bereich der Einmündung der Atzingerstraße ändert sich nichts. Dort wird lediglich ein Teil der Grüninsel durch Geh- und Radweg und Bushaldebucht überbaut. Wenn die LKW's bisher nach Süden in die St 2093 einbiegen konnten, wird das auch in Zukunft möglich sein. Der westliche Straßenrand der St 2093 wird von der Lage her nicht verändert. Es ist zudem weder wirtschaftlich noch erforderlich, im Neubauabschnitt einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg anzulegen, da das stark vom KFZ-Verkehr entlastete nachgeordnete Wegenetz in Prutdorf zur Aufnahme des Radverkehrs besser geeignet ist.

Eine Beeinträchtigung des Grundstückes durch Regenwasserabfluss ist laut Vortrag des Vorhabensträgers durch die neu angelegte Straßenentwässerung aber nicht zu befürchten. Entlang der Fl. Nr. 384, Gemarkung Wildenwart, wird straßenbegleitend eine Spitzrinne hergestellt, in welcher das anfallende Regenwasser der neuen St 2093 gesammelt und in den geplanten Regenwasserkanal abgeleitet wird. Im Bereich der geplanten Busbucht, ist die Aufstellfläche ebenso mit einem Hochbord zur Fl. Nr. 384, Gemarkung Wildenwart, abgegrenzt, um einen Regenwasserabfluss zu verhindern. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin zugesagt, dass die Querneigung im Zuge der Bauausführungsplanung im Bereich des Geh- und Radweges in Abstimmung mit dem Einwender noch weg von seinem Grundstück in Richtung der St 2093 angelegt werden könnte, um den Wasserabfluss vom Geh- und Radweg auf das betroffene Grundstück weiter zu reduzieren. Im Ausbauzustand wird am östlichen Fahrbahnrand ein regelkonformes Bankett mit 1,50 m Breite

angelegt, sodass der geräumte Schnee aus den Busbuchten und der Straße nicht die angrenzenden Grundstücke belasten wird. Dies stellt eine Verbesserung für die Anlieger der Straße im Winter dar. Bislang bestehen an der St 2093 keine regelkonformen Bankette, weshalb leider im Straßenwinterdienst der geräumte Schnee die anliegenden Grundstücke belastet. Der Markt Prien hat zudem im Erörterungstermin zugesagt, den Winterdienst auf dem Geh- und Radweg sorgfältig auszuüben, um nach Möglichkeit keine Schneemassen auf das Anwesen zu verfrachten.

Die Forderung des Einwenders auf zusätzlichen Anschluss der bestehenden Versitzgrube auf dem Grundstück des Einwenders an die Straßenentwässerungsanlagen ist dagegen nicht zulässig. Diese ist nicht Bestandteil der Straßenbaulast des Vorhabensträgers und kann daher nicht angeordnet werden.

Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin zugesagt, im Rahmen der Bauausführungsplanung zu prüfen, ob die drei Bäume auf dem Anwesen des Einwenders im Zuge der Baumaßnahme erhalten bleiben können. Es wurde ferner zugesagt, dazu ein Beweissicherungsverfahren in Abstimmung mit dem Einwender durchzuführen. Sofern Anlagen des Einwenders im Zuge des Bauvorhabens beseitigt werden müssen, geschieht dies im Übrigen auf Veranlassung und Kosten des Vorhabensträgers.

Die Frage der Zulässigkeit Errichtung baulicher Anlagen des Einwenders (Gabionenwand) in Straßennähe ist dagegen nicht Regelungsgegenstand Planfeststellungsverfahrens.

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.

2.4.2.5 Einwender Nr. 3001

Der Einwender betreibt eine extensive Landwirtschaft mit Tierhaltung nach biologischen Vorgaben. Die Hofstelle des Einwenders befindet sich auf den Fl. Nrn. 191 und 197 der Gemarkung Wildenwart. Im Eigentum des Einwenders stehen die vom Bauvorhaben betroffenen Fl. Nrn. 199, 202, 206, 207, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 238 und 265, jeweils Gemarkung Wildenwart. Außerdem hat der Einwender noch die vom Bauvorhaben betroffenen Fl. Nrn. 200 und 201, Gemarkung Wildenwart, gepachtet. Die südlich der Hofstelle befindlichen Flächen mit den Fl. Nrn. 199, 200, 201 und 265, jeweils Gemarkung Wildenwart, werden derzeit über die noch bestehende St 2093 angefahren und bewirtschaftet. Die vorliegende Planung durchschneide die landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders. Die

Bewirtschaftung der Restflächen werde dadurch wesentlich erschwert. Die Planung sei zudem derzeit nicht geeignet, die vom Vorhabensträger benannten Planungsziele zu verwirklichen, eine leistungsfähige Staatsstraßenverbindung zwischen Prien und Frasdorf zu erreichen. Denn im weiteren Verlauf der Staatsstraße 2093 in Richtung Prien a. Chiemsee, welcher nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, würden sich beispielsweise in den Ortsdurchfahrten Bachham, Siggenham und St. Salvator Engstellen und Umweglichkeiten finden, die eine durchgehend taugliche überregionale Lösung ohnehin nicht realistisch erscheinen lassen würden. Es werde jedenfalls geeignetes Ersatzland gefordert.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 199, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 1.080 m² und vorübergehend 670 m², Fl. Nr. 221, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 115 m² und vorübergehend 287 m², Fl. Nr. 202, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 1.909 m² und vorübergehend 792 m², Fl. Nr. 206, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 94 m² und vorübergehend 471 m², Fl. Nr. 220, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 851 m² und vorübergehend 261 m², Fl. Nr. 207, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 179 m² und vorübergehend 120 m², Fl. Nr. 238, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 550 m² und vorübergehend 270 m² Fl. Nr. 265, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 375 m² und vorübergehend 183 m² für das Bauvorhaben beansprucht. Zusätzlich werden auch die gepachteten Fl. Nr. 200, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 341 m² und vorübergehend 273 m² und Fl. Nr. 201, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 252 m² und vorübergehend 170 m² benötigt. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich.

Es wurde seitens des Einwenders kritisiert, dass der bei Bau-km 0+720 vorgesehene Viehdurchlass in seiner geplanten Dimension von 2 m Höhe und 2,5 m Breite (wobei die tatsächliche Breite durch die Führung des Ledererbachs durch den Viehdurchlass nochmals verschmälert werde) ungeeignet sei. Die offene Führung des Ledererbachs durch den Viehdurchlass stellt ein weiteres Risiko für die Tiere dar und solle auf seinem gesamten Verlauf auf der Fl. Nr. 202, Gemarkung Wildenwart bis zur Hofstelle des Einwenders verrohrt werden, da der Bach bereits heute ungereinigtes Straßenabwasser und Oberflächenwasser aus dem Ortsteil Prutdorf führe und der freie Verlauf über die landwirtschaftliche Fläche des Einwenders auch eine nicht unerhebliche Gefahr für die dort weidenden Tiere darstelle. Ein großer

Höhenunterschied zwischen Wasseroberfläche und Laufweg sei problematisch. Bei höherem Wasserstand nach Regenfällen werde der Durchlass negativ beeinflusst. Es sei damit zu rechnen, dass die Tiere sich im Viehdurchlass ihre Klauen und Hufe mit dem Wasser des Ledererbaches kühlen. Dies löse bei den Tieren Koten aus und folglich sei eine Verschlechterung der Wasserqualität im abfließenden Ledererbach die Folge. Auf die Geschiefbeführung des Ledererbaches im Viehdurchlass müsse in zeitlichen Abständen mit einer Räumung reagiert werden. Um den Durchlass zu benutzen, müsse am Anfang eventuell eine Leuchte installiert werden, um die Orientierung für die Tiere zu erleichtern.

Der Vorhabensträger ist der Forderung im Rahmen seiner 1. Tektur vom 01.07.2020 gemäß den Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW - Arbeitsblatt DWA-A 904-1) teilweise nachgekommen hat und einen Viehtrieb mit 3,0 m Breite und 2,50 m Höhe vorgesehen, der die Straße gerade quert, um eine angemessene Erschließung zu gewährleisten. Eine weitere Aufweitung würde zu einer nicht zu rechtfertigenden deutlichen Kostenmehrung führen. Aus topografischen, ökologischen und hydraulischen Gründen wurde die Führung des Ledererbachs im Viehdurchlass gewählt. Nach Besprechung mit dem Einwender hat der Vorhabensträger aber zugesagt, dass auf das offene Gerinne im Durchlass für den Ledererbach verzichtet wird. Die Verrohrung des Ledererbachs widerspricht dagegen den Grundsätzen des Wasserhaushaltsgesetzes, da dadurch eine hydraulische Engstelle und eine Einschränkung der ökologischen Durchgängigkeit geschaffen werden würde. Da der Ledererbach bei Trockenwetter relativ wenig Wasser führt (nur ca. 1 l/s) wird für die Weidetiere auch kein Sicherheitsrisiko gesehen. Der Unterhalt des Laufweges wie auch der Betrieb des Viehdurchlasses ist nicht in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers, sondern obliegt dagegen dem Nutzungsberechtigten.

Es wurde ferner gefordert, dass das geplante Regenrückhaltebecken für den Ledererbach (ca. Bau-km 0+700) aufgrund der natürlichen Topographie östlich der geplanten Trasse angelegt werde. Mit der Lage westlich der Trasse werde wirtschaftlich wertvolle landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch genommen. Die verbleibende Weidefläche auf der Seite der Hofstelle sei wertvoller als Weidefläche, die jenseits der Straße liege. Die Bodenschätzungskarten zeigten auch auf, dass die Flächen östlich der Umgehungsstraße eine geringere Bodenqualität im Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung aufweisen. Bei einem Wasserrückhaltebecken müsse zudem immer mit einer erhöhten Insektenplage gerechnet werden. Das Wasserrückhaltebecken sei also weiter von der Hofstelle/von der wertvolleren Hofanschluss-Weidefläche entfernt anzulegen.

Die Forderung auf Verlegung des Regenrückhaltebeckens wird abgelehnt. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat gegen die Planung der Entwässerung keine

Einwände erhoben. Bei der Anordnung des Beckens auf der Westseite bildet der Straßendamm bereits eine Absperrung. Die Anordnung des Rückhaltebeckens östlich der Trasse würde zudem wesentlich höhere Eingriffe in landwirtschaftlichen Grund verursachen, da auf der Ostseite des Rückhaltebeckens ein noch größerer Damm zum Aufstau des Wassers hergestellt werden müsste.

Der Forderung nach Einziehung der alten St 2093 zwischen Friedhofszufahrt und Gemeindegrenze wurde seitens des Vorhabensträgers im Rahmen der 1. Tektur vom 01.07.2020 nachgekommen. Innerhalb der OD Prutdorf (ab der Gemeindegrenze) wird die bestehende St 2093 abgestuft. Zukünftiger Straßenbaulastträger ist der Markt Prien a. Chiemsee.

Es wurde seitens des Einwenders ferner gefordert, die Zufahrt auf die Fl. Nrn. 200, 201 und 265, jeweils Gemarkung Wildenwart, auch künftig von der St 2093 zu ermöglichen.

Der Vorhabensträger stellt durch seine Planung eine angemessene Erschließung der Grundstücke des Einwenders weiterhin sicher. Die Zufahrten auf die Fl. Nrn. 200 und 201, Gemarkung Wildenwart, kann wie bisher über die abgestufte St 2093 erfolgen. Diese wird nur im Bereich zwischen Friedhof und der Gemeindegrenze (südlicher Rand des der Fl. Nr. 199, Gemarkung Wildenwart) im Rahmen der 1. Tektur vom 01.07.2020 eingezogen. Eine offizielle, durch straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis genehmigte Zufahrt von der Fl. Nr. 265, Gemarkung Wildenwart, auf die St 2093 gibt es nicht. Der Straßenbaulastträger hat eine solche bisher nur stillschweigend geduldet. An diesem Zustand soll sich laut Vorhabensträger aber nichts ändern. Weitere Zufahrten von der neuen St 2093 werden mangels Erforderlichkeit abgelehnt.

Es wurde seitens des Einwenders angeregt, die zu beseitigenden Weidezäune nicht erst nach Abschluss der Straßenbauarbeiten wiederherzustellen, sondern auf den Grundstücksflächen des Einwenders auch während der Bauphase zu belassen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesagt, dass die betroffenen Weidezäune, soweit erforderlich, auch während der Bauzeit den veränderten Verhältnissen in Abstimmung mit dem Eigentümer angepasst werden.

Es wurde seitens des Einwenders eine weitgehende Eingrünung des Trassenverlaufs angeregt, soweit damit notwendige Zu- und Abfahrten auf die umliegenden landwirtschaftlichen Flächen nicht unnötig erschwert würden. Der Vorhabensträger kommt dieser Anregung mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen so weit wie möglich nach. Die landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung des Straßenkörpers wird durch naturnahe Strauchgruppen, Einzelbäume und mit artenreichem Extensivgrünland gestalteter

Böschung unter Berücksichtigung des Artenschutzes und der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erfolgen.

Der Einwender wies zudem daraufhin, dass er für seinen Betrieb eine Schießgenehmigung für Weiderinder auf der Fl. Nr. 202, Gemarkung Wildenwart, habe. Die Fl. Nrn. 199, 200 und 201, Gemarkung Wildenwart, östlich und südöstlich dienten gemäß Sachverständigengutachten als Kugelfang. Die Kosten für ein etwaiges, neues Gutachten und die erneute Genehmigung müssten vom Vorhabensträger übernommen werden bzw. sei alternativ ein Schießplatz mit Kugelfang im Zuge der Straßenbaumaßnahmen hergestellt werden.

Die Forderung wird abgelehnt. Laut Auskunft des Landratsamtes Rosenheim sei dem Einwender keine Schießgenehmigung erteilt worden. In einem Sachverständigengutachten vom November 2019 habe der Sachverständige die Trasse in Unkenntnis der eingeleiteten Planfeststellung (bisher) nicht berücksichtigt. Der Sachverhalt muss daher außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen neu beurteilt werden.

Der Forderung des Einwenders, den durch die abgetragenen Baumaßnahmen anfallenden Humus auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen zu belassen und westlich der Trasse einzuarbeiten, kommt der Vorhabensträger mit seiner Planung ebenfalls nach. Es ist dabei nicht vorgesehen, Oberboden von der Baustelle zu entfernen. Der seitlich gelagerte Oberboden wird im jeweiligen Grundstück verbleiben und wieder angedeckt. Wir haben dazu eine Nebenbestimmung unter A.6.1.5 in diesem Beschluss aufgenommen.

Es wurde vom Einwender geeignetes Ersatzland gefordert. Insbesondere sei dazu die Straßenfläche der St 2093 alt mangels zukünftiger Verkehrsbedeutung vollständig einzuziehen und der Teilbereich, beginnend im Süden der Fl. Nr. 199, Gemarkung Wildenwart, bis auf die nördliche Höhe der Hofstelle (Fl. Nr. 197, Gemarkung Wildenwart) bzw. zur Grundstückszufahrt Ludwigstraße 23, als arrondierte Ersatzfläche zur Verfügung zu stellen. Fragen der Entschädigung, insbesondere auf Ersatzland, Durchschneidungen und Mehraufwand (z. B. für Zaunhaltung), können aber nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.2.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren aber zugesagt, ggf. entstehende unwirtschaftliche Restflächen zu übernehmen. Der Markt Prien a. Chiemsee hat im Erörterungstermin zugesagt, die Frage der Erschließungsfunktion der dann abgestuften St 2093 alt für Anlieger und deren Rückbau daher außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens noch zu überprüfen.

2.4.2.6 Einwender Nr. 1006

Der Einwender forderte als Eigentümer der Fl. Nr. 384/1, Gemarkung Wildenwart, dass die Höhe der neuen St 2093 auf dem Niveau der alten Straße bleiben solle, damit die geplanten Böschungen wegfallen und der Flächenverbrauch erheblich verringert würde. Die bestehende Baulinie zur Fl. Nr. 384/1, Gemarkung Wildenwart, müsse erhalten bleiben, d. h. der Abstand zur St 2093 betrage jetzt 20 m und dürfe durch den Ausbau der Straße nicht nach hinten geschoben werden. Zudem werde in diesem Bereich (Einmündung Kaltenbach und Gewerbegebiet) eine verkehrliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h gefordert, da zukünftig höhere Geschwindigkeiten zu erwarten seien.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 384/1, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 251 m² und vorübergehend 202 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich. Die geplante St 2093 muss gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Landstraße (RAL 2012) entlang der Fl. Nr. 384/1, Gemarkung Wildenwart, um 0,20 bis 0,40 m angehoben werden. In diesem Bereich findet die Verwindung der Querneigung statt. In diesem Bereich ist eine Längsneigung der Straße von 1,0 % herzustellen, um einen wasserabflussschwachen Bereich zu verhindern (ansonsten besteht die Gefahr des Aquaplanings). Ein nennenswerter Höhenunterschied zum Grundstück wird jedoch vermieden, indem an dieser Stelle der Trennstreifen nach außen geneigt wird. Der geplante neue Fahrbahnrand verändert sich zum bestehenden Fahrbahnrand nicht. Lediglich der geplante Geh- und Radweg wird angebaut und kommt auf dem Flurstück 384/1 zum Liegen. Die Anbauverbotszone wird vom Fahrbahnrand aus gemessen und bleibt damit unverändert.

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.

2.4.2.7 Einwender Nr. 1007

Der Einwender wandte sich gegen eine Weiterführung der Entwässerung östlich der St 2093 nach der Fl. Nr. 213, Gemarkung Wildenwart. Einer Ableitung über den Hang werde nicht zugestimmt. Zudem wurde gefordert, dass die geplante Abfahrt zu den Grundstücken des Einwenders an der Prien weiter südlich beginnen solle (ca.

bei Fl. Nrn. 237 bis 238, Gemarkung Wildenwart). Die Wiesenanschlüsse und Böschungen, von den für den Straßenbau benötigten Flächen, müssten so gestaltet werden, dass sie anschließend wieder gut zu bewirtschaften seien. Der abgetragene Humus solle zudem beim Eigentümer verbleiben.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 209, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 239 m² und vorübergehend 160 m² und aus der Fl. Nr. 210, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 739 m² und vorübergehend 468 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich. Die östliche (rechte) Mulde endet in der Fl. Nr. 213, Gemarkung Wildenwart, da dort das Ende der Einschnittslage liegt. Das Straßenwasser fließt in der Mulde nach Norden zum nächsten Tiefpunkt der Straße. Eine Ableitung des Straßenwassers über den östlichen Hang findet somit nicht statt.

Der vom Einwender angeführte Weg wurde in den ursprünglichen Planunterlagen fehlerhaft als Zufahrt bezeichnet. Er wird infolge der 1. Tektur vom 01.07.2020 als öffentlicher Feld- und Waldweg in der Straßenbaulast der Beteiligten behandelt. Der Weg wird erst bei Bau-km 0+990 beginnen und eine Zufahrt/Ausfahrt nur nach Norden berücksichtigen. Damit wurde der Einwendung Rechnung getragen.

Die Böschungen werden mit einer Neigung von 1:1,5 ausgeführt und vom Vorhabensträger erworben. Die Böschung schließt an die (unveränderten) Wiesenflächen an.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zudem zugesichert, dass abgetragener Humus beim Grundstückseigentümer verbleiben kann.

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.

2.4.2.8 Einwender Nr. 1008

Der Einwender ist Grundeigentümer der verpachteten und vom Bauvorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Fl. Nrn. 200 und 201, Gemarkung Wildenwart. Der überdimensionierten Flächeninanspruchnahme werde widersprochen. Es müsse zudem alles versucht werden, die Straße im natürlichen Gelände einzubetten bzw. zu versenken und mit lärmdämmenden Maßnahmen Büschen Erdwällen zu versehen und nicht wie von Wildenwart nach Frasdorf geschehen, durch immense

Aufschüttungen herauszuheben. Sämtlicher Erdaushub müsse zudem unmittelbar westlich des Straßenverlaufs so eingearbeitet werden, dass ein natürlicher Lärmschutz entstehe, jedoch zugleich auch ein geringes Gefälle zum natürlichen Ablauf des Restregenwassers gewährleistet sei. Die bestehende Gemeindestraße müsse im asphaltierten Zustand bis zur südwestlichen Grundstücksgrenze der Fl. Nr. 200, Gemarkung Wildenwart, aufrechterhalten bleiben. Die Rückbaufläche solle an den Einwender verkauft werden.

Es werden für das Bauvorhaben die verpachtete Fl. Nr. 200, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 341 m² und vorübergehend 273 m² und aus der Fl. Nr. 201, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 252 m² und vorübergehend 170 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich. Insbesondere ist eine weitere Verschiebung in Richtung Osten über die Hangkante hinaus aus wirtschaftlicher Sicht, sowie wegen des erhöhten Eingriffs in anstehende Landschaftsschutzgebiete und Biotope nicht möglich. Die Trasse nutzt die natürliche Topografie im Konsens mit den geforderten Trassierungswerten gemäß den einschlägigen Richtlinien aus und ermöglicht eine flüssige und sichere Abwicklung des Verkehrs.

Die vom Einwender benötigte Zufahrtsmöglichkeit östlich und westlich der Neubaustraße auf die Fl. Nr. 200 und 201, Gemarkung Wildenwart, ist gegeben. Die westlich der neuen Straße verbleibenden Grundstücksteile werden wie bisher durch die (alte) St 2093 erschlossen. Eine weitere Erschließung von der neuen Trasse ist nicht erforderlich.

Die Forderung auf zusätzliche Lärmschutzwälle werden abgelehnt. Die Lärmimmissionen wurden überprüft. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden durch den Vorhabensträger eingehalten. Darüberhinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Auf die Ausführungen unter C.2.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Flächen der landwirtschaftlichen Nutzung zu entziehen ist daher nur auf freiwilliger Basis möglich und setzt darüber hinaus auch voraus, dass geeignete Überschussmassen zur Verfügung stehen.

Der vom Einwender geforderte Umbau der jetzigen Straßenentwässerung auf Höhe Fl. Nr. 200, Gemarkung Wildenwart, in den Ledererbach wird zurückgewiesen. Dies ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Fragen der Entschädigung, insbesondere nach Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.2.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Es ist jedenfalls infolge der 1. Tektur vom 01.07.2020 vorgesehen, dass die alte St 2093 zwischen Friedhofszufahrt und Gemeindegrenze eingezogen und damit ggf. als Ersatzland verwendet werden kann. Die Vorhabensträger hat darauf hingewiesen, dass der Markt Prien a. Chiemsee aber zugesagt habe, von den Fl. Nrn. 200/201, Gemarkung Wildenwart, abgetragenen Humus an der vom Einwender bezeichneten Stelle auf den selbigen Feldern einzuarbeiten und neu anzusäen.

2.4.2.9 Einwender Nr. 1009

Der Einwender ist Eigentümer mehrerer betroffener landwirtschaftlicher Grundstücke, die für das Bauvorhaben benötigt werden. Der Einwender forderte, dass der geplante Viehdurchlass entfallen und alternativ auf Kosten des Vorhabensträgers zwei Viehstadel (einer östlich und einer westlich von der Fl. Nr. 213, Gemarkung Wildenwart, in einer Größe von jeweils etwa 100 m²) errichtet würden und ein Viehanhänger angeschafft werden solle. Zur weiteren Bewirtschaftung der Weide- und Forstfläche müsse eine Abfahrt angelegt werden. Ferner seien die Wiesenanschlüsse/Böschungen so zu gestalten, dass man sie weiterhin bis zum Straßenrand bewirtschaften könne. Es wurde zudem gefordert, dass eine Lagerung des Aushubmaterials nur auf der östlichen Seite der Fl. Nrn. 1255 und 242, Gemarkung Wildenwart, erfolgen dürfe. Die Entwässerung dürfe nicht abrupt an der Fl. Nr. 213, Gemarkung Wildenwart, enden, sondern müsse stattdessen in nördlicher Richtung zum vorhandenen Entwässerungskanal geleitet werden. Es wurde auch eine Aufwandsentschädigung für den bei Baubeginn zu entfernenden Weidezaun entlang der Fl. Nrn. 209 - 238, Gemarkung Wildenwart, in östlicher Richtung gefordert. Nach Abschluss der Bauarbeiten müsse der Zaun auch wieder zurückgesetzt werden. Der Markt Prien a. Chiemsee solle ferner die Fl. Nr. 242, Gemarkung Wildenwart, an den Einwender verkaufen.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 212, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 523 m² und vorübergehend 249 m², aus der Fl. Nr. 215, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 348 m² und vorübergehend 273 m², aus der Fl. Nr. 213, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 1.620 m² und vorübergehend 703 m², aus der Fl. Nr. 237, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 317 m² und vorübergehend 193 m², aus der Fl. Nr. 241, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 602 m² und vorübergehend 232 m² und aus der Fl. Nr. 255, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 2.546 m² und vorübergehend 1.594 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet

werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich. Auch auf die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen kann nicht verzichtet werden, weil der Bauablauf deutlich erschweren würde, wenn Baustelleneinrichtungsflächen westlich der geplanten Fahrbahn wegfallen würden.

Der vom Einwender angeführte Weg wurde in den ursprünglichen Planunterlagen fehlerhaft als Zufahrt bezeichnet. Er wird infolge der 1. Tektur vom 01.07.2020 als öffentlicher Feld- und Waldweg in der Straßenbaulast der Beteiligten behandelt. Der Weg wird erst bei Bau-km 0+990 beginnen und eine Zufahrt/Ausfahrt nur nach Norden berücksichtigen. Eine Überquerung der Staatsstraße mit dem Jungvieh ist zukünftig aber nicht mehr möglich. Aufgrund des durch die Topographie bedingten hohen Flächenverbrauchs ist auch ein Viehdurchlass nicht möglich. Um eine weitere Haltung von Jungvieh zu ermöglichen werden daher als Alternative zwei Viehstadel mit einer Grundfläche von jeweils maximal 100 m² für den Einwender vorgesehen.

Eine Bewirtschaftung bis zum Straßenrand kann seitens des Vorhabensträgers nicht zugesagt werden. Bankette und Mulden sind von der Bewirtschaftung ausgeschlossen, da sie technische Aufgaben zu erfüllen haben. Der Vorhabenssträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesichert, dass abgetragener und seitlich gelagerter Humus im Eigentum der Grundstückseigentümer verbleiben kann.

Der Tiefpunkt der Muldenrigole für die Entwässerung von Regenwasser auf der östlichen Seite der Straße ist im Norden. D.h. es läuft kein Regenwasser über die Wiesen des Fl. Nr. 213, Gemarkung Wildenwart, ab.

Fragen der Entschädigung, insbesondere für die Kostenübernahme zu Errichtung von Viehstadeln, Ernteausfall, Arbeitsaufwandsentschädigung für den bei Baubeginn zu entfernenden Weidezaun bzw. auf Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.2.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.4.2.10 Einwender Nr. 1010

Der Einwender ist Grundeigentümer der verpachteten und vom Bauvorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Fl. Nrn. 239 und 396, Gemarkung Wildenwart. Der geplante Straßenverlauf der Trasse der St 2093 neu führe in die unmittelbare Nähe seiner Wirtschaftsgebäude auf Fl. Nr. 396, Gemarkung Wildenwart. Aufgrund der Lageverschiebung zur alten Straßenführung blieben nur noch wenige Meter Abstand zu dem geplanten Radweg. Er sei mit den Höhenlagen vor allem im Bereich von

Bau-km 1 300,00 bis 1+360,00 nicht einverstanden. Die Höhe der neuen Trasse sei völlig inakzeptabel, da ein Anschluss im südlichen Bereich seines Grundstücks aufgrund der geplanten Höhenlage (ca. 90 cm zu hoch) nicht möglich sei. Die Höhenlage der geplanten Straße sei auch im weiteren Verlauf in Richtung Bachham nicht nachvollziehbar, da die Straßenentwässerung durchaus mit einem tiefen Niveau, unter Berücksichtigung der Längs- und Querneigung, möglich sei. Die geplante Straße könne vom südlich gelegenen Hochpunkt mit einer stärkeren Längsneigung versehen werden. Die Anschlüsse der Zufahrten und seines Feldwegs seien entsprechend den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten in die Planung aufzunehmen. Der auf Fl. Nr. 239, Gemarkung Wildenwart geplante Feldweg verlaufe zudem in unmittelbarer Nähe zu auf dem Grundstück befindlichen Bäumen, so dass man eine Schädigung des Wurzelwerks nicht ausschließen könne. Der zusätzliche Flächenverbrauch aufgrund der Parallelführung des Feldwegs sei zudem nicht nachvollziehbar.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 239, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 280 m² und vorübergehend 256 m² und aus der Fl. Nr. 396, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 1.264 m² und vorübergehend 794 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich. Laut Auskunft des Marktes Prien a. Chiemsee muss der Abstand der betroffenen Wirtschaftsgebäude auf Fl. Nr. 396, Gemarkung Wildenwart, nach der Baugenehmigung zwischen Gebäude und neuem Fahrbahnrand mindestens 14 m betragen. Diese Auflage musste daher vom Einwender bei der Bauausführung seiner Anlagen selbst berücksichtigt werden.

Die Gradientenführung der Straße berücksichtigt die Mindestanforderungen für die Längsneigung im Verwindungsbereich. Eine höhere Längsneigung ist hier nicht möglich, da im Bereich eines Querneigungswechsels zur Sicherstellung des Abflusses des Oberflächenwassers eine Längsneigung von wenigstens 1% vorhanden sein müsse. Dies stellt einen wesentlichen Sicherheitsaspekt für den Bereich der Straße zur Vermeidung von Aquaplaning und von auf der Fahrbahn stehendem Wasser dar. Der hier maßgebliche Querneigungswechsel befindet sich bei Bau-km 1+526,665 und ist mit einer erforderlichen Längsneigung von 1 % anzulegen. Ein Verschieben des Tiefpunktes weiter in Richtung Süden ist nicht möglich, da bereits bei Station 1+699,025 der nächste Querneigungswechsel stattfinden muss. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat diese wasser-

technischen Planungen und Berechnungen geprüft und für richtig befunden. Durch einen Fehler in der Umsetzung von Vermessungsdaten im Bereich von Bau-km 1+590 bis Bau-km 1+750 wurde aber das Urgelände rechts der Planung höhenmäßig falsch angesetzt. Der Fehler wurde durch den Vorhabensträger infolge der 1. Tektur vom 01.07.2020 berichtigt.

Der Forderung des Einwenders, die Querneigung des Radweges in die andere Richtung nach außen zu orientieren und auf die geplanten Mulden neben der Fahrbahn aus Bewirtschaftungsgründen zu verzichten, wird laut Zusage des Vorhabensträgers im Rahmen der Bauausführungsplanung nachgekommen. Der Vorhabensträger hat darauf hingewiesen, dass in diesem Fall das von der Straße abfließende Oberflächenwasser in das Grundstück des Einwenders abfließen werde. Das Gelände im Bereich zwischen Bau-km 1+340,00 und Bau-km 1+420,00 kann für die notwendige Flächenversickerung aber laut Einwender angeglichen werden. Zur Schaffung einer Querungsmöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge wird in Abstimmung mit dem Einwender eine flache Angleichung im Gelände vorgenommen.

Der vom Einwender angeführte Weg wurde in den ursprünglichen Planunterlagen fehlerhaft als Zufahrt bezeichnet. Er wird infolge der 1. Tektur vom 01.07.2020 als öffentlicher Feld- und Waldweg in der Straßenbaulast der Beteiligten behandelt. Der Weg wird erst bei Bau-km 0+990 beginnen und eine Zufahrt/Ausfahrt nur nach Norden berücksichtigen. Die Gradienten sind in derselben Höhe wie die der St 2093 neu. Damit wurde der Einwendung Rechnung getragen.

Mit der Zufahrt (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr 1.2.8) ist das Grundstück auf Fl. Nr. 396, Gemarkung Wildenwart, des Einwenders erschlossen. Die Zufahrt orientiert sich an der oben genannten Baugenehmigung. Eine weitere Zufahrt im südlichen Bereich des Grundstücks ist weder in der Planfeststellung noch in der oben genannten Baugenehmigung vorgesehen. Im Bereich der geplanten Zufahrt ist der Geh- und Radweg geländegleich.

Die Schädigung des Wurzelwerks auf dem Grundstück Fl.Nr. 239 der Gemarkung Wildenwart kann laut Vorhabensträger durch ca. 11 m Abstand des öffentlichen Feld- und Waldweges ausgeschlossen werden.

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.

2.4.2.11 Einwender Nr. 1011

Der Einwender wendete sich als Anwohner gegen das Bauvorhaben. Es sei zweifelhaft, ob die Breite der Trasse von 10,5 Metern in Zeiten von „Bienenartenschutz“ sowie der Zerschneidung von Flächen im geplanten Umfang tatsächlich notwendig sei. Da die Ortsumfahrung auch einen immensen Kostenfaktor darstelle, sei es sinnvoller, die gesamte Strecke nachhaltig und langfristig auch mit der Gemeinde Rimsting zu planen bzw. zu bauen. Zudem werde auf Dauer ein deutlicher Verkehrsanstieg in den Ausweichstrecken Kaltenbach und Pfarrer-Strobl-Straße befürchtet.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen von Dritten kann nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich. Für einen Ausweichverkehr von der neuen Staatsstraße auf die Pfarrer Strobl Straße können wir keinen Grund erkennen, da die neue Straße vorfahrtsberechtigt und anbaufrei flüssigen Verkehrsablauf erwarten lässt.

2.4.2.12 Einwender Nr. 1012

Der Einwender schlug vor, dass beim Neubau der St 2093 auch die bisher nicht angeschlossene Oberflächenentwässerung des Baugebietes Atzing - Ahornweg über ein unter der jetzigen St 2093 befindliches 300 mm Kanalrohr in den Atzinger Bach wie im Jahr 1992 vorgesehen in Betrieb genommen werden könne. Bisher werde das Oberflächenwasser der Siedlung oberhalb des Durchlasses eingeleitet, da dieses Kanalrohr von beiden Seiten immer noch nicht angeschlossen sei.

Dem Vorschlag wird nicht nachgekommen. Der Vorhabensträger stellt durch seine Planung eine ordnungsgemäße Entwässerung der Straße sicher. Die Entwässerungssituation des Baugebietes Atzing - Ahornweg ist dagegen nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Laut Auskunft des Marktes Prien wird die bestehende Entwässerung des Baugebiets noch untersucht.

2.4.2.13 Einwender Nr. 1013

Der Einwender ist Eigentümer der Fl. Nrn. 447/2 und 447/3, Gemarkung Wildenwart. Der Einwender befürchtete, dass sich durch den besseren Straßenausbau auch die gefahrenen Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge weiter erhöhen würden. Dies würde das Queren der Straße mit seinem Nachwuchs, um auf den gegenüberliegenden Gehsteig zu gelangen, sehr gefährlich werden lassen. Es sei daher erforderlich, das gegenüber der Fl. Nr. 383/7, Gemarkung Wildenwart, befindliche

Ortseingangsschild von Bachham so weit wie möglich in Richtung der Sportballfabrik zu versetzen.

Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in nicht möglich. In die genannten Grundstücke Fl. Nrn. 447/2 und 447/3, Gemarkung Wildenwart, des Einwenders wird aber nicht eingegriffen. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind im Übrigen nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, sondern werden ggf. von der zuständigen Unteren Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Zudem wandte sich der Einwender gegen die geplante Baumpflanzung an der Einfahrt zu seinem Grundstück Fl. Nr. 447/3, Gemarkung Wildenwart. Dies sei aktuell der Platz, an dem die Mülltonnen der Grundstücke Fl. Nrn. 447/1, 447/2, 447/4, Gemarkung Wildenwart, für die Abholung gesammelt würden. Der Einwender plane stattdessen hier in den nächsten Jahren eine Hecke zu pflanzen. Ein Abkommen von der Straße mit einem Kraftfahrzeug sei bei einer Hecke weniger gefährlich als bei einem Baum.

Die Gehölze entlang der Straße dienen der Einbindung des Bauwerks in die Landschaft. Der Baum markiert den Ortsbeginn. Da der Einwender dort selbst eine Hecke pflanzen will, hat der Vorhabensträger zugesagt, auf die Pflanzung des Baumes zu verzichten.

Es wurde zudem angeregt, dass im Zuge der bald anstehenden Kanal- und Asphaltierungsarbeiten des Marktes Prien a. Chiemsee der Parkplatz des Einwenders in der Einfahrt auf Fl. Nrn. 447/3 bis 447/2, Gemarkung Wildenwart, nach Möglichkeit mitasphaltiert werden solle.

Die Forderung wird abgelehnt. Ggf. erforderliche Asphaltierungsarbeiten im Zuge von anstehenden Kanalbauarbeiten des Marktes Prien a. Chiemsee sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, sondern muss außerhalb dieses Verfahrens zum gegebenen Zeitpunkt mit dem Markt Prien a. Chiemsee geklärt werden.

2.4.2.14 Einwender Nr. 1025

Der Einwender wendete sich gegen das Bauvorhaben, da er eine massive Lärmbelästigung befürchte. Die neue St 2093 sei direkt an der Hangleite geplant und das Priental sei an genau dieser Stelle sehr eng und die gegenüberliegende Talseite noch ein gutes Stück höher. Durch die derzeit bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h halte sich die Lärmbelästigung in Grenzen, während eine neue Umgehungsstraße durch die erhöhte Geschwindigkeit zu einem weit

greifenden Problem werde. Auch bleibe das Nadelöhr St. Salvator bestehen, wodurch diese Strecke nie zu einer effektiven Lösung zur Umfahrung von Prien werde. Zudem sei es aufgrund der allgemeinen klimatischen Entwicklung nicht nachvollziehbar, ein Stück wunderschöner Natur zu zerstören.

Die Einwendungen werden wegen Nichteinhaltung der Schriftform und zu spät nach Ablauf der Einwendungsfrist erst am 06.09.2019 als unzulässig zurückgewiesen. Trotz Belehrung in der ortsüblichen Bekanntmachung des Marktes Prien a. Chiemsee über die notwendige Schriftform von Einwendungen wurde die Einwendung per einfacher E-Mail erhoben. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planung beim Markt Prien a. Chiemsee und bei der Gemeinde Frasdorf bis spätestens 03.09.2019 oder bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind.

Im Übrigen sind die Einwendungen auch unbegründet. Inhaltsgleiche Einwendungen wurden auch von anderen Einwendern erhoben. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in diesem Beschluss wird verwiesen.

2.4.2.15 Einwender Nr. 1026

Der Einwender ist Grundeigentümer der vom Bauvorhaben betroffenen landwirtschaftlich genutzten Grundstücke Fl. Nrn. 266, 269 und 548, jeweils Gemarkung Wildenwart. Durch den enormen Flächenverbrauch und einen zusätzlichen benötigten Grund für eine Straßenerweiterung im Schöllkopf durch den Markt Prien a. Chiemsee werde dies existenzbedrohend, da die Grundlagen als Obstbauer genommen würden. Ersatzgrundstücke müssten vom Markt Prien a. Chiemsee gestellt werden. Die Unterlagen seien unvollständig und nicht aktuell zur jetzigen Situation in der Region. Auf den Fl. Nrn. 266 und 269, Gemarkung Wildenwart, müsse durch die Gradientenerhöhung um 60 bis 80 cm eine Rampe für die Zufahrt gebaut werden. Der Randstreifen diene dann ungewollt als Wasseransammlungsbecken. Im Übrigen wurden weitere allgemeinen Einwendungen zu dem Bauvorhaben und den Auswirkungen auf öffentliche und private Belange, (z. B. zur Planrechtfertigung, der Verkehrsprognose, zu Ausbauvarianten und großräumigen Verkehrslösungen, dem gewählten Querschnitt, einer Gradientenabsenkung, den Flächenverbrauch, zum Immissionsschutz, den Eingriffen in Natur und Landschaft (insbesondere Artenschutz), zu verkehrlichen Sofortmaßnahmen etc.) erhoben.

Es werden für das Bauvorhaben aus der Fl. Nr. 266, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 337 m² und vorübergehend 208 m², aus der Fl. Nr. 269, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 520 m² und vorübergehend 337 m² und aus der Fl. Nr. 548, Gemarkung Wildenwart, dauerhaft 352 m² und vorübergehend 172 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C.2.3.3 wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse ist in diesem Bereich nicht möglich. Insbesondere ist eine weitere Verschiebung in Richtung Osten über die Hangkante hinaus aus wirtschaftlicher Sicht sowie wegen des erhöhten Eingriffs in anstehende Landschaftsschutzgebiete und Biotop nicht möglich. Die Trasse nutzt die natürliche Topografie im Konsens mit den geforderten Trassierungswerten gemäß den einschlägigen Richtlinien aus und ermöglicht eine flüssige und sichere Abwicklung des Verkehrs. Insbesondere eine dadurch entstehende Existenzgefährdung als Obstanbauer wird nicht gesehen, da sich auf den betreffenden Grundstücken Fl. Nrn. 266 und 269, Gemarkung Wildenwart, auch keine zu entfernenden Obstbäume befinden. Die Straßenerweiterung für eine Zufahrt (Schöllkopf) ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Vorschlag des Einwenders, anstelle des geplanten Geh- und Radweges an der St 2093 neu einen schon bestehenden Wanderweg („Salinenweg“) für den Radverkehr zu befestigen und damit Flächen zu sparen, wird zurückgewiesen. Dies kann den Zweck des geplanten unselbstständigen Geh- und Radweges, die Verkehrsarten entlang der St 2093 aus Verkehrssicherheitsgründen zu entflechten, nicht ersetzen.

Leit- und Schutzeinrichtungen werden im Zuge der Bauausführungsplanung entsprechend den einschlägigen Richtlinien außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens vorgesehen.

Es wurde zudem bemängelt, dass durch das höhere Bankett eine Rampe nötig würde und sich bei Starkregen Stauseen bilden könne. Diese Beeinträchtigung können wir nicht erkennen. Durch einen Fehler in der Umsetzung von Vermessungsdaten ist im Bereich von Bau-km 1+590 bis Bau-km 1+750 das Urgelände rechts der Planung höhenmäßig durch den Vorhabensträger falsch angesetzt worden. Der Fehler wurde in der 1. Tektur vom 01.07.2020 berichtigt.

Der Einwender monierte zudem, dass das Grundstück Fl. Nr. 548, Gemarkung Wildenwart, die Zuwegung verlieren würde und der neue vorgeschlagene Weg zwar in alten Karten ersichtlich, aber in den tatsächlichen Bestand mit Wald und Sträucher verwachsen sei. Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger sieht in

seiner Planung weiterhin eine angemessene Erschließung der Fl. Nr. 548, Gemarkung Wildenwart, vor. Im Süden grenzt das Grundstück an ein Grundstück des Marktes Prien a. Chiemsee an, das als öffentlicher Weg gewidmet ist. Die Zuwegung ist damit weiterhin vorhanden. Der Weg ist laut Auskunft des Marktes Prien a. Chiemsee, ein gewidmeter nicht ausgebauter öffentlicher Feld- und Waldweg in der Straßenbaulast der Beteiligten (Art. 54 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG). Im Übrigen hat der Vorhabensträger zugesagt, in Abstimmung mit dem Einwender eine direkte Zufahrtmöglichkeit von der St 2093 neu auf die Fl. Nr. 548, Gemarkung Wildenwart, im Rahmen der Bauausführungsplanung zu ermöglichen.

Wir haben uns mit den übrigen Einwendungen bereits bei den Ausführungen zu den öffentlichen und privaten Belangen weiter oben in diesem Beschluss befasst. Auf diese Ausführungen wird verwiesen. Insbesondere wurde das Entwässerungskonzept vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geprüft und bestätigt. Auch das Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, hat gegen die geplante Einleitung in den Stettener Bach keine Bedenken erhoben.

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. Östlich der Trasse entsteht laut Auskunft des Vorhabensträgers aber eine unwirtschaftliche Fläche, die auf Antrag übernommen werden kann. Daneben befindet sich das Straßengrundstück der alten, zurückgebauten St 2093, das ggf. zum Tausch angeboten werden könne.

2.4.2.16 Weitere Einwender Nrn. 1000 - 1005, 1014 - 1024

Weitere private Einwender haben allgemeine Einwendungen zu dem Bauvorhaben und den Auswirkungen auf öffentliche und private Belange, (z. B. zur Planrechtfertigung, der Verkehrsprognose, zu Ausbauvarianten und großräumigen Verkehrslösungen, dem gewählten Querschnitt, einer Gradientenabsenkung, den Flächenverbrauch, zum Immissionsschutz, den Eingriffen in Natur und Landschaft (insbesondere Artenschutz), zu verkehrlichen Sofortmaßnahmen etc.) erhoben. Wir haben uns mit diesen Einwendungen bereits bei den Ausführungen zu den öffentlichen und privaten Belangen weiter oben in diesem Beschluss befasst. Auf diese Ausführungen wird verwiesen.

2.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der St 2093 zwischen Wildenwart und Bachham auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Zwingendes Recht ist eingehalten. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist

sich die Planlösung als vernünftig. Die vorstellbaren Varianten werden ungünstiger beurteilt.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Nach dem Bau der Ortsumgehung wird die alte St 2093 weitgehend zur Ortstraße abgestuft. Zwischen der neuen St 2093 und der Friedhofzufahrt wird die alte St 2093 eingezogen. Weitere Umstufungen oder Einziehungen im Zuge des Ausbaus der St 2093 zwischen Wildenwart und Bachham sind nicht vorgesehen.

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

3. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides** beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erheben.

Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden.

In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Die Frist zur Begründung der Klage kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung

ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden (§ 17e Abs. 5 FStrG).

Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

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

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

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 aufgeführt. Einfache E-Mail ist nicht geeignet verfahrensrelevante Schriftsätze zu übersenden.

Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Kraft Bundesrecht ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekanntgemacht.

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen im Markt Prien am Chiemsee und in der Gemeinde Frasdorf zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

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

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

München, 09.08.2021
Regierung von Oberbayern


Deindl
Regierungsdirektor

