

Aktenzeichen: 32-4354.32_03-13-1

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

St 2095 Rosenheim – St 2359 Wasserburg am Inn

Neubau Kraglinger Spange

St 2095 /160/1,405 bis St 2359/280/0,690

München, 21.11.2022

Inhaltsverzeichnis

A) Entscheidung	
Inhaltsverzeichnis	2
Entscheidung	6
A) Planfeststellung	6
1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Nebenbestimmungen	8
3.1 Unterrichts- und Anzeigepflichten	8
3.2 Natur- und Landschaftsschutz	9
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	11
3.4 Bauausführung, Baubedingte Immissionen	11
3.5 Bodenschutz, Abfallkreislauf	13
3.6 Denkmalschutz	13
3.7 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH:	14
3.8 Belange der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG	14
3.9 Schutz privater Belange / Landwirtschaft	15
4. Wasserrechtliche Erlaubnis	16
4.1 Gegenstand	16
4.2 Plan	17
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	17
4.4 Hinweise	18
5. Straßenrechtliche Verfügungen	18
6. Entscheidung über Einwendungen	19
7. Kostenentscheidung	19
Sachverhalt	20
A Beschreibung des Vorhabens	20

B	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	21
	Entscheidungsgründe	24
A	Verfahrensrechtliche Bewertung	24
1.	Notwendigkeit der Planfeststellung – Konzentrationswirkung – Zuständigkeit	24
2.	Erforderlichkeit der wasserrechtlichen Erlaubnis / straßenrechtlichen Verfügungen	25
3.	Kein Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	25
4.	FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG	26
B	Materiell-rechtliche Würdigung	26
1.	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	26
2.	Planrechtfertigung	27
2.1	Planungsziele / Zulässigkeit	27
2.2	Handlungsbedarf im konkreten Fall	33
2.3	Geeignetheit des Vorhabens zur Zielerreichung (künftige Verkehrsverhältnisse)	43
2.4	Ergebnis	49
3.	Rechtsvorschriften / Öffentliche Belange	49
3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung; gemeindlicher Flächennutzungsplan	49
3.2	Planungsvarianten und Abwägung	56
3.3	Ausbaustandards / Verkehrssicherheit, -qualität, Leistungsfähigkeit der veränderten Verkehrswege und Knotenpunkte	78
3.4	Immissionsschutz	82
3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	93
3.6	Schutzgut Wasser und Boden	125
3.7	Denkmalschutz	131
3.8	Klimaschutz	131
3.9	Landwirtschaft als öffentlicher Belang; Flurbereinigung	136
3.10	Belange der Träger von Versorgungsleitungen	139
3.11	Erholung und Naturgenuss (Einwender Nr. 1000, 1001, 1002, 1003 und 1004)	139
3.12	Stellungnahme des Bund Naturschutz e. V., OG Stephanskirchen Riedering (Nr. 0022) und zugleich Einwendung der privaten Einwender Nrn. 1000, 1001 und 1003 sowie 2001, 2002, 2003 und 2004	141
4.	Private Belange und individuelle Einwendungen	143
4.1	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen	143
4.2	Umwege	144
4.3	Flächeninanspruchnahme	144

4.4	Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen	147
4.5	Landwirtschaftlicher bzw. betrieblicher Flächenverlust und Existenzgefährdung	147
4.6	Vertretungskosten	155
4.7	Kommunale Entwicklungsmöglichkeiten	156
4.8	Erschließung von Grundstücken	157
4.9	Einzelne Einwendungen	161
5.	Gesamtergebnis der Abwägung	170
6.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	171
C	Begründung Kostenentscheidung	171

Rechtsbehelfsbelehrung

Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung

Hinweis zur Auslegung des Plans

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVI	Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.03-13-1

Vollzug des BayStrWG;

**St 2095 Rosenheim – St 2359 Wasserburg a. Inn
Neubau Kraglinger Spange
St 2095/160/1,405 – St 2359/280/0,690**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

E n t s c h e i d u n g

A) Planfeststellung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Kraglinger Spange im Zuge der St 2095 Rosenheim – St 2359 Wasserburg a. Inn, wird mit den aus Ziffern Entscheidung A.3 und 4 dieses Beschlusses sowie den sich aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte	1 : 25.000
3	Übersichtslageplan	1 : 5.000

5	Lageplan	1 : 1.000
6	Höhenpläne	-
6.1	Höhenplan Spange	1 : 1.000 / 100
6.2	Höhenplan Rampe	1 : 1.000 / 100
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen	-
9.1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenübersichtsplan	1 : 10.000
9.2 / 1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 2.000
9.2 / 2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Blatt 2 - Ausgleichsfläche	1 : 1.000
9.3	Maßnahmenblätter	-
9.4	Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
10	Grunderwerb	-
10.1.1 T	Lageplan Grunderwerb T	1 : 1.000
10.1.2	Lageplan Grunderwerb	1 : 1.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis T	-
11	Regelungsverzeichnis	-
12	Widmung/Umstufung/Einziehung	1 : 5.000
14	Regelquerschnitt	1 : 50
17.1	Schalltechnische Untersuchung	-
17.2	Luftschadstoffuntersuchung	-
18	Wassertechnische Untersuchung	-

19	Umweltfachliche Untersuchungen	-
19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil	-
19.1.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000
19.1.3	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung saP	-
21	NACHRICHTLICH Verkehrsuntersuchung	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim aufgestellt und tragen das Datum vom 15.03.2019. Die Unterlagen der 1.Tektur tragen das Datum vom 19.02.2020. Die Notwendigkeit der 1. Tektur ergab sich aufgrund von Einwendungen der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG betreffend das Baufeld, denen der Vorhabensträger vollumfänglich abgeholfen hat und wegen eines Fehlers bei der Summierung von Teilstücken des Grunderwerbs. Der Grunderwerbsplan sowie das Grunderwerbsverzeichnis wurden korrigiert und die Änderungen sind in roter Farbe dargestellt. Die Planunterlagen der 1. Tektur sind mit dem Zusatz „1. Tektur vom 19.02.2020“ gekennzeichnet und den überholten Plänen vorgeheftet.

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichts- und Anzeigepflichten

- 3.1.1 Die Deutsche Telekom Technik GmbH ist mindestens sechs Monate vor Baubeginn hierüber zu informieren, damit deren Planungen bezüglich provisorischer und endgültiger Kabeltrassen rechtzeitig vorbereitet werden können.
- 3.1.2 Der Gemeinde Stephanskirchen ist mindestens sechs Monate vor Baubeginn hierüber zu informieren, damit die zeitliche Abwicklung etwa erforderlicher Anpassungsmaßnahmen an den gemeindlichen Straßen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.3 Vor Beginn der Bauausführung ist der Telekom Technik GmbH die Möglichkeit zu geben, die bauausführenden Firmen in die Lage der Anlagen einweisen zu lassen.

Hierfür ist mit dem zuständigen Ressort telefonisch oder unter der Emailadresse planauskunft.sued@telekom.de Kontakt aufzunehmen.

- 3.1.4 Die Energienetze Bayern GmbH & Co. KG ist mindestens sechs Monate vor Baubeginn hierüber zu informieren, damit die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an deren Erdgas - Hochdruckleitung geplant und beauftragt werden können.
- 3.1.5 Die Innenergie GmbH ist mindestens sechs Monate vor Baubeginn hierüber zu informieren, da mit dem Bauvorhaben Stromleitungen gequert werden.
- 3.1.6 Die Stadtwerke Rosenheim GmbH & Co. KG ist mindestens sechs Monate vor Baubeginn hierüber zu informieren und in die Detailplanungen einzubeziehen, da mit dem Bauvorhaben zwei Hauptwasserleitungen gequert werden.
- 3.1.7 Der Beginn der Baustellenreinrichtung, der Baumaßnahme, der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Schutz-, Vermeidungs-, Kompensationsmaßnahmen) und deren jeweiliger Abschluss der Umsetzung sind der Planfeststellungsbehörde sowie dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, mit einem Vor- bzw. Nachlauf von zwei Wochen anzuzeigen.
- 3.1.8 Die betroffenen Land- und Forstwirte und sonstigen Grundstückseigentümer sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über den Bauablauf und die daraus resultierenden Einschränkungen sowie über Entschädigungsmöglichkeiten zu informieren. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass landwirtschaftliche Flächen vielfach verpachtet sind und den Landwirten durch entsprechend zeitlichen Vorlauf die Möglichkeit gegeben werden muss, Veränderungen mit ihren Pächtern zu regeln. Sie sind auch über den Abschluss der Baumaßnahme zu informieren. Den Betroffenen ist ein Ansprechpartner des Vorhabensträgers zu nennen, der dem genannten Personenkreis auch kurzfristig im Zusammenhang mit der Baumaßnahme auftretende Fragen und Probleme zur Verfügung steht.
- 3.1.9 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern einzuhalten.

3.2 Natur- und Landschaftsschutz

- 3.2.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage Nr. 19.1) und den dazugehörigen Maßnahmeblättern (Planunterlage Nr. 9.3)) und Maßnahmeplänen (Planunterlage Nr. 9.2.1 und 9.2.2) dargestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) sind ausnahmslos und zu den dort genannten Zeitpunkten durchzuführen. Soweit kein Zeitpunkt angegeben ist, sind die Maßnahmen spätestens mit der Durchführung des Vorhabens zu beginnen und ent-

sprechend ihrer landschaftsökologischen Zielsetzung spätestens in der folgenden Vegetationsperiode nach Verkehrsfreigabe fachgerecht fertig zu stellen und ihrer Zielfunktion zuzuführen.

- 3.2.2 Die vom Vorhabensträger durchgeführten Kompensationsmaßnahmen sind dauerhaft zu erhalten und in ihrer Funktion zu sichern.
- 3.2.3 Durch den Vorhabensträger ist eine fachlich qualifizierte, ökologische Baubegleitung einzusetzen, die sicherstellt, dass die Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes (insbes. Vermeidung, Minimierung, Umsetzung, Kompensationsmaßnahme) 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 / sind dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, mit Name, Erreichbarkeit und fachlicher Qualifikation, vor Baubeginn mitzuteilen.
- 3.2.4 Die straßenbegleitende Baumreihe der Gestaltungsmaßnahme 8 G nördlich der Kraglinger Straße ist so weit oben wie möglich so pflanzen, um ein Absinken der Fledermäuse in diesen Einschnitt zu verhindern.
- 3.2.5 Um eine frühzeitige Wirksamkeit der geplanten Hop-Over Maßnahme 4.1 V und 4.2 V für Fledermäuse zu erreichen, sind beidseitig der Trasse jeweils mindestens zwei großkronige Laubbäume in entsprechender Pflanzqualität (ausreichende Pflanzengröße, Schnellwüchsigkeit) und im unmittelbaren Anschluss an die Fahrbahn zu pflanzen. Bei Notwendigkeit sind passive Schutzeinrichtungen vorzusehen. Vorzugsweise sind bestehende Bäume am Trassenrand zu erhalten. Der Hop-Over ist an bestehende Leitstrukturen anzubinden.
- 3.2.6 Spätestens vier Wochen vor Baubeginn ist dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, eine Begehung anzubieten, um die konkrete Bauausführung zu erörtern und insbesondere Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen im Detail abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde ist hiervon zu unterrichten.
- 3.2.7 Die konkreten Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, und den Betroffenen abzustimmen und entsprechend durchzuführen.

- 3.2.8 Die Beseitigung von Gehölzen und Waldbeständen darf nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28. / 29. Februar erfolgen.
- 3.2.9 Für Ansaaten und Pflanzungen bei der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist ausschließlich Pflanzmaterial und Saatgut gesicherter autochthoner Herkunft zu verwenden. Abweichungen hiervon sind in Abstimmungen 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 der verwendeten Pflanzgutes ist gegenüber dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, zu belegen.
- 3.2.10 Der Flächenbedarf für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze ist möglichst gering zu halten. Die ökologische Baubegleitung hat darauf zu achten, dass die BE-Fläche außerhalb der naturschutzfachlich wertvollen Bereiche eingerichtet wird und diese gegenüber baubedingten Wirkungen ausreichend geschützt sind. (z.B. ortsfester Bauzaun). Beeinträchtigte Flächen sind nach dem Abschluss der Bauarbeiten wiederherzustellen.
- 3.2.11 Bei der Auswahl sowohl einer temporären Baustellenbeleuchtung als auch bei einer ggf. dauerhaften Straßenbeleuchtung ist auf eine insekten- bzw. fledermausfreundliche Ausführung zu achten (LED- oder Natriumdampf-Hochdrucklampen mit warmweißem Lichtspektrum unter 3000 K Farbtemperatur, Vermeidung von Streulicht durch geeignete Abschirmungen, nach unten gerichteter Leuchtstrahl, insektendichtes Gehäuse).
- 3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)
Die Bauausführung hat nach den geprüften Plänen, nach den geltenden Vorschriften und unter Beachtung der allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erfolgen.
- 3.4 Bauausführung, Baubedingte Immissionen
- 3.4.1 Der Vorhabensträger hat mit geeigneten Maßnahmen baubedingte Beeinträchtigungen der angrenzenden Bebauung durch die Baustellenabwicklung soweit wie möglich zu reduzieren. Ebenso ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

- 3.4.2 Bei der Bauausführung ist die „Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 22.08.2002 – 32. BImSchV, BGBl. S. 3478 – sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) vom 19.08.1970, MABl. 1/1970 S. 2 zu beachten.
- 3.4.3 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2004/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG entsprechen.
- 3.4.4 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
- 3.4.5 Vor lärm- und erschütterungsintensiven Bauphasen sind die betroffenen Anwohner in geeigneter Form zu informieren und ein Ansprechpartner für die Anwohner zu benennen.
- 3.4.6 Die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind zu beachten.
- 3.4.7 Während der Bauphase kommt es im Wesentlichen zu relevanten Schadstoffemissionen an Staub durch Bautätigkeiten, Baumaschinen, Zwischenlagerung von Material und an Stickstoffdioxid durch die Motoren der Baumaschinen und Baustellenfahrzeuge. Diese sind zum Schutz der Anwohner soweit möglich zu minimieren.
- 3.4.8 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 (siehe Anlage). Das Merkblatt liegt dem Vorhabensträger vor.
- 3.4.9 Die Empfehlung des Sachgebiets 50 der Regierung von Oberbayern, bereits bei der Ausschreibung von Bauarbeiten darauf zu achten,
- dass die auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen eingesetzt werden (Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“);
 - dass als emissionsrelevante Mindestvorgabe für Baumaschinen die Einhaltung der Vorgaben der BayLuftV vom 20.12.2016 gefordert wird und
 - dass die LKW die Vorgaben der Abgasnorm Euro VI erfüllen

sind so weit möglich zu beachten.

3.5 Bodenschutz, Abfallkreislauf

- 3.5.1 Die Vorgaben des BBodSchG sowie des KrWG einschließlich der begleitenden Regelwerke sind zu beachten.
- 3.5.2 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Rosenheim abzustimmen, die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen.
- 3.5.3 Der bei dieser Baumaßnahme anfallende Bodenaushub (hier: gemischtkörniger Moräneboden) ist soweit wie technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar, vorrangig einer Verwertung (z. B. Verfüllung in einer Grube) zuzuführen. Die Vorgaben der §§ 6 und 7 KrWG sind hierbei zu beachten. Die Verwertung der Abfälle hat ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Nicht vermeidbare oder verwertbare Abfälle sind ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu beseitigen (z. B. zu deponieren).
- 3.5.4 Hinsichtlich Beprobung und Analytik des zu entsorgenden Bodenmaterials wird auf das Merkblatt des Bayerischen Landesamtes für Umwelt hingewiesen: Beprobung von Boden und Bauschutt – Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt, Stand November 2017.
- 3.5.5 Sofern als Verwertungsmaßnahme eine Verfüllung in Gruben oder Brüche geplant ist, ist der Verfüll-Leitfaden zu beachten: „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen“ in der Fassung vom 15.07.2021.

3.6 Denkmalschutz

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

3.7 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH:

Die bauausführenden Unternehmen sind darauf hinzuweisen, die „Anweisung zum Schutze unterirdischer Telekommunikationslinien und -anlagen der Telekom Deutschland GmbH bei Arbeiten anderer“ (Kabelschutzanweisung) zu beachten, um Beschädigungen an unterirdischen Telekommunikationslinien zu vermeiden.

3.8 Belange der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG

3.8.1 Zur Einbindung der von der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG verlegten Erdgashochdruckleitung HD 1107 DN 200 DP 70 in die Bestandsleitung ist zwischen Bau-km 0+100 bis 0+120 auf dem Grundstück Fl. Nr. 3270 der Gemarkung Stephanskirchen ein Arbeitsstreifen längs der Rohrachse von 20 Metern Länge und 10 Metern Breite zu belassen. Die exakte Lage des Arbeitsstreifens ist vor Ort mit der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG abzustimmen. Insbesondere ist der Schutzzaun der naturschutzrechtlichen Maßnahme 1 V an betreffender Stelle so auszuführen, dass der Arbeitsstreifen unberührt bleibt.

3.8.2 Bei der Umsetzung der naturschutzrechtlichen Maßnahme 9.2 G ist zu beachten, dass im Bereich der Leitungstrasse der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG keine Bäume oder tiefwurzelnende Sträucher und Hecken gepflanzt werden. Am Südende der Pflanzung können außerhalb des Schutzstreifens der Hochspannungsleitung gebietsheimische Bäume eingebracht werden.

3.8.3 Die Hochdruckleitung darf nicht durch das Widerlager der Brücke (BW 1) überbaut werden. Die Projektplanung hat hierauf entsprechend Rücksicht zu nehmen.

3.8.4 Die Arbeiten, die die Erdgashochdruckleitung der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG berühren, sind so zu planen, dass sie einen planerischen Vorlauf von sechs Monaten berücksichtigen und dass sie außerhalb der üblichen Heizperiode ausgeführt werden.

3.8.5 Bei allen (Tief-)Bauarbeiten im Bereich der Erdgashochdruckleitung der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG sind die Maßgaben des Merkblatts „Schutzanweisung für Bauarbeiten im Bereich von Gasversorgungsleitungen der Netzbetreiber Energienetze Bayern GmbH & Co. KG (...)“ vom 25.03.2019 einzuhalten.

3.8.6 Erforderlich werdende Bodenverbesserungsmaßnahmen im Bereich der Leitungskreuzungen und die Abwicklung des Baustellenverkehrs über die in Betrieb der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG befindlichen Erdgashochdruckleitungen sind vor Planung und Ausführung mit der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG rechtzeitig abzustimmen.

3.9 Schutz privater Belange / Landwirtschaft

- 3.9.1 Die vorübergehende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen während der Bauzeit ist nach dem Stand der Technik durchzuführen.
- 3.9.2 Der Humus auf von der Baumaßnahme betroffenen, bislang landwirtschaftlich genutzten Grundstücken ist abzuschleppen und in Mieten aufgesetzt für den betroffenen Landwirt während der Bauzeit zu lagern. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der Humus in Absprache mit dem betroffenen Landwirt auf der verbleibenden Fläche wieder aufzutragen bzw. ihm in anderer Art und Weise zu überlassen. Für den Fall der Grundabtretung verbleibt der Humus im Bereich der Abfindungsfläche beim abtretendem Grundstückseigentümer.
- 3.9.3 Es ist 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.
- 3.9.4 Der Vorhabensträger hat die vorübergehend beanspruchten Wege sowie land- und forstwirtschaftlich genutzten Nutzflächen nach Baubeendigung – soweit vom Grundberechtigten gewünscht sowie in Abstimmung mit diesem und den Bewirtschaftern – wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen. Erforderlichenfalls sind Fahrspuren und Bodenverdichtungen wieder zu beseitigen und der Boden aufzulockern.
- 3.9.5 Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen sind im selben Zustand zurückzugeben, wie sie bei Beginn der Baumaßnahmen bestanden haben. Eingriffe in den Boden sind auf das geringste mögliche Maß zu beschränken. Im Falle der Veränderung der Bodenbeschaffenheit während der temporären Inanspruchnahme ist bei Beendigung der Inanspruchnahme der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind mit geeigneten Maßnahmen von den übrigen, nicht in Anspruch zu nehmenden Flächen abzugrenzen.
- 3.9.6 Bestehende Drainagen und Abflussgräben an die Baumaßnahme angrenzender Grundstücke sind unter weitgehender Schonung funktionsfähig zu erhalten bzw. in Abstimmung mit den Eigentümern wiederherzustellen.
- 3.9.7 Vorhandene Grenzeichen sind beweiszusichern und bei Beseitigung durch den Straßenbau vom Vorhabensträger auf seine Kosten wiederherzustellen. Der Vorhabensträger hat auch die katastermäßige Fortschreibung auf seine Kosten durchzuführen.

- 3.9.8 Die technischen notwendigen Anpassungen von Grundstücken, Zufahrten und/oder Einrichtungen (und deren Ersatz) sind mit den Grundstückseigentümern vorher abzustimmen, die Kosten trägt der Vorhabensträger.
- 3.9.9 An der Südgrenze des Grundstücks mit der Fl. Nr. 3214/3 und bis zum Verteilerkasten an der St 2359 auch auf dem Grundstück mit der Fl. Nr. 3215/2 jeweils der Gemarkung Stephanskirchen befindet sich eine durch Dienstbarkeit im Grundbuch gesicherte Stromleitung samt Leerrohr für die Telekommunikation zur Erschließung der Scheune auf dem Grundstück Fl. Nr. 3214/4 der Gemarkung Stephanskirchen. An der Süd-West-Ecke der Fl. Nr. 3214/3 macht die Leitung eine Verschwenkung. An dieser Stelle ist die Pflanzung eines Baumes als Überflughilfe vorgesehen. Vor Pflanzung der geplanten Überflughilfe ist an dieser Stelle ein Revisionsschacht für die Leitungen vorzusehen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnis

4.1 Gegenstand

Dem Freistaat Bayern wird die

gehobene wasserrechtliche Erlaubnis

nach §§ 8 Abs. 1 Var. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 2, 15 WHG erteilt, das in den nachfolgenden Bereichen anfallende Niederschlagswasser wie nachfolgend dargestellt in den Untergrund zu versickern:

- Im **Entwässerungsbereich E 1** (Bestand der Miesbacher Straße, Verbindungsrampe, Kreisverkehr mit Bypass vom Beginn der Planfeststellung bis zum Bau-km 0+160) anfallendes Niederschlagswasser mittels Muldenversickerung bei bestehendem Notüberlauf in die bestehende Straßenentwässerung der St 2095 durch die belebte Oberbodenzone in den Untergrund,
- Im **Entwässerungsbereich E 2** (freie Neubaustrecke von Bau-km 0+160 bis 0+540) mittels Muldenversickerung über die belebte Oberzone in den Untergrund und
- In den **Dammlagen** der Neubaustrecke ab Bau-km 0+540 bis zum Ende des Planfeststellungsbereichs über das Bankett und freie Flächenversickerung durch die belebte Oberzone der Bankette und Dammböschung.

Die Benutzung erfolgt nach den unter nachfolgender Ziffer A) 4.3. der Entscheidung aufgeführten **Nebenbestimmungen**.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen, insbesondere Nr. 18 und Nr. 5 zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- (1) Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- (2) Die Erlaubnis gewährt die stets widerrufbare Befugnis für die Einleitung des gesamten anfallenden Niederschlags in das Grundwasser. Die Flächenverschmutzung von den Verkehrsflächen darf den beantragten Benutzungsumfang nicht übersteigen.
- (3) Vor der Einleitung in den Untergrund über einen Sickerschacht sind Behandlungsanlagen mit einem Durchgangswert von $\leq 0,34$ entsprechend DWA-M 153 zu ergänzen bzw. nachzuweisen. Der Sickerschacht ist entsprechend DWA-A 138 nachzuweisen.
- (4) Es darf nur Niederschlagswasser im betrachteten Bauabschnitt eingeleitet werden, das nicht durch häuslichen, landwirtschaftlichen, gewerblichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften nachteilig verändert und nicht mit anderem Abwasser oder wassergefährdenden Stoffen vermischt ist.
- (5) Abwasserbehandlungsanlagen sind regelmäßig, außerdem nach Unfällen, nach dem Ende der Frostperiode, nach Starkregen und bei einer längeren Trockenperiode zu kontrollieren. An der Beckensohle abgelagerte Stoffe sind nach Bedarf zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Bei Leichtflüssigkeiten sind schon geringe Mengen zu entsorgen:
 - Die baulichen Anlagen sind mindestens einmal jährlich durch Sichtprüfung auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen.
 - Die Regenwasserbeseitigungsanlagen sind stets ordnungsgemäß zu betreiben, instand zu halten und zu warten.
- (6) Wesentliche Änderungen gegenüber den Antragsunterlagen, Änderungen der erlaubten Art des anfallenden und eingeleiteten Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen, sowie der Betriebs- und Verfahrensweise der Abwasseranlage, soweit sie sich auf die Ablaufqualität und Ablaufquantität auswirken kann, sind unverzüglich dem Landratsamt Rosenheim, Untere Wasserrechtsbehörde und dem

Wasserwirtschaftsamt Rosenheim anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu erforderliche bau- bzw. wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit entsprechenden Unterlagen zu beantragen.

(7) Innerhalb von drei Monaten nach Bauvollendung sind dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim Bestandspläne der Abwasseranlage zu übermitteln.

(8) Die gesamte Anlage ist vor Inbetriebnahme von einem privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft nach Art. 65 BayWG abzunehmen. Diese Verpflichtung entfällt, wenn der öffentliche Bauherr die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat.

4.4 Hinweise

- Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die behördliche Überwachung nach § 101 WHG, Art. 58 BayWG zu dulden.
- Der Vorhabensträger haftet nach Maßgabe des § 89 WHG.
- Die Verkehrssicherungspflicht für die Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung liegt beim Vorhabensträger.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, 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 zu 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 zu Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus den Planunterlagen Nr. 11 und 12. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidung über Einwendungen

- (1) Die Zusagen und Zusicherungen, die der Vorhabensträger insbesondere in seinen Stellungnahmen zu den Einwendungen, sowie im Erörterungstermin am 04.10. und 05.10.2021 abgegeben hat und die schriftlich dokumentiert sind, einzuhalten, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes geregelt wird. Zusagen wurden aus Gründen der leichteren Nachvollziehbarkeit in den Auflagenkatalog oben übernommen, soweit sie mehrere oder alle Einwender betreffen (z.B. bodenkundliche Baubegleitung). Soweit sie nur einzelne Einwender betreffen, sind sie in den Gründen bei den einzelnen Einwendern erwähnt. Sollten Zusagen versehentlich nicht in diesem Beschluss enthalten sein, sich aber aus den Stellungnahmen des Vorhabenssträgers oder dem Protokoll über den Erörterungstermin ergeben, sind auch diese umzusetzen.
- (2) Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen sind im selben Zustand zurückzugeben, wie sie bei Beginn der Baumaßnahme bestanden haben. Eingriffe in den Boden sind auf das geringstmögliche Maß zu beschränken. Im Falle der Veränderung der Bodenbeschaffenheit während der temporären Inanspruchnahme ist bei Beendigung der Inanspruchnahme der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind mit geeigneten Maßnahmen von den übrigen, nicht in Anspruch zu nehmenden Flächen abzugrenzen.
- (3) Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabensträgers stattgegeben worden ist oder sie sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.
- (4) Die im Anhörungsverfahren gestellten Anträge werden zurückgewiesen, soweit sie nicht bereits im Erörterungstermin oder danach gesondert verbeschieden worden sind oder ihnen in diesem Beschluss, insbesondere durch Aufnahme von Nebenbestimmungen, ausdrücklich stattgegeben wurde.

7. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

S a c h v e r h a l t

A Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Bauvorhaben - im Folgenden als „Kraglinger Spange“ bezeichnet - befindet sich in der Region 18 Südostoberbayern im Gebiet der Gemeinde Stephanskirchen im Landkreis Rosenheim.

Die St 2359 verläuft östlich des Inn von Wasserburg a. Inn nach Rosenheim und führt in einem Versatzstück über die St 2362 (Salzburger Straße) nach Süden bis Brannenburg. Die St 2095 umfährt Rosenheim im Osten und führt über Bad Endorf nach Seebruck am Chiemsee. Um von der St 2359 auf die St 2095 zu kommen, muss ebenso in einem Versatzstück über die St 2362 gefahren werden.

Das Vorhaben umfasst die Verlegung der Staatsstraße (St) 2359 (Vogtareuther Straße) zu einer direkten Anbindung an die St 2095 (Miesbacher Straße) im Ortsbereich der Gemeinde Stephanskirchen, um den heutigen Versatz über die St 2362 (Salzburger Straße) und die Ortschaft Gehering zu beseitigen und auf einen erschließungsfreien Bereich zu lenken (sog. Kraglinger Spange).

Der weiträumige Verkehr aus Rosenheim Richtung Vogtareuth und in umgekehrter Richtung kann damit zügig und zielgerichtet geführt werden.

Vorhabensträger ist der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Rosenheim.

Die künftige Kraglinger Spange verbindet die St 2359 (Vogtareuther Straße) mit der heute an einem planfreien Knoten endenden St 2095 (Miesbacher Straße). Sie hat eine Länge von 0,815 km. In der Rampe zur Salzburger Straße und zur Anbindung der Vogtareuther Straße werden weitere 0,220 km Straße angepasst oder neu gebaut. Der Querschnitt weist eine befestigte Fahrbahnbreite von 8,00 m und eine Regelbreite der Bankette von beidseits 1,50 m auf.

Die Planfeststellung umfasst den Bereich der Miesbacher Straße auf Höhe der Brücke der St 2362 (Salzburger Straße) bis zur Einmündung in die Salzburger Straße (St 2362 Abs. Null, Stat. 0,130 und St 2095 Abs. 160, Stat. 1,405) und reicht bis zum Bestand der Vogtareuther Straße auf Höhe der Einmündung der Entleitenstraße im Ortsteil Höhensteig der Gemeinde Stephanskirchen (St 2359 Abs. 280, Station 0,690, Bau-km 0+821,60). Die die Trasse kreuzende Gemeindeverbindungsstraße Kraglingerstraße wird mit einem Brückenbauwerk über die Spange überführt. Der Kreuzangerweg (öffentlicher

Feld- und Waldweg) wird unterbrochen und über einen neuen öffentlichen Feld- und Waldweg von der Spange zum Kreuzangerweg wieder erschlossen.

Im Bereich der St 2359 beginnt die Planfeststellung in Abs. 280, Stat. 0,514 bei Bau-km 0+034,50. Der südlich davon gelegene Bereich der bestehenden St 2359 ist nicht mehr Teil der Planfeststellung, wird aber mit hier vorliegendem Beschluss bis zur Einmündung in die Salzburger Straße (St 2362) herabgestuft.

Das Vorhaben befand sich ursprünglich im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern in der Dringlichkeitsstufe 1R (Reserve), es wurde jedoch ein Tausch mit dem Projekt der OU Halfing in erster Dringlichkeitsstufe durchgeführt.

Eine detaillierte Beschreibung des Bauvorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 1) und in der Planunterlage Nr. 11 in Verbindung mit den zu den Unterlagen gehörenden genehmigten Unterlagen und Plänen. Eine planerische Darstellung des Vorhabens befindet sich insbesondere in Planunterlage Nr. 5 und Planunterlage Nr. 12. Hierauf wird ergänzend Bezug genommen.

Das Vorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Die hierfür vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen können insbesondere aus den Planunterlagen Konvolut Nr. 9 und Konvolut Nr. 19 ersehen werden. Eine Ausgleichsfläche liegt im Gemeindegebiet Schechen, Gemarkung Westerndorf St. Peter.

B Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 19.03.2019 **beantragte** das Staatliche Bauamt Rosenheim für den Neubau der Kraglinger Spange, St 2095 Rosenheim – St 2359 Wasserburg a. Inn, das Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen nach jeweils ortsüblicher **Bekanntmachung** bei den folgenden Stellen im jeweils angegebenen Zeitraum zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus:

Gemeinde Schechen vom 29.04.2019 bis 28.05.2019,

Gemeinde Stephanskirchen vom 17.04.2019 bis 20.05.2019.

Bei der **Veröffentlichung** wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde oder bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens 03.06.2019 (Gemeinde Stephanskirchen) bzw. bis spätestens 11.06.2019 (Gemeinde Schechen) 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 und sonstigen **Trägern öffentlicher Belange** Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Gemeinde Stephanskirchen
- Gemeinde Schechen
- Landratsamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerischer Bauernverband
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Rosenheim
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Energienetze Bayern GmbH & Co. KG
- Innergie GmbH
- Stadtwerke Rosenheim GmbH & Co. KG
- Bayernwerk Netz GmbH

sowie den Sachgebieten 24.1 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 31.1 (Straßen- und Brückenbau), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) in der Regierung von Oberbayern.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich das Staatliche Bauamt Rosenheim mit Schreiben vom 13.01.2020.

Aus Datenschutzgründen werden die privaten Einwander in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben. Den Gemeinden Schechen und Stephanskirchen wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt, da dort der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

Die Unterlagen der 1. Tektur wurden mit Datum vom 19.02.2020 vorgelegt. Hierdurch ergaben sich Änderungen der jeweils in Anspruch zu nehmenden Grundstücke. Betroffen waren die Fl. Nrn. 3226, 3451, 3223, 3217 und 3222 jeweils der Gemarkung Stephanskirchen. Nur bei Fl. Nr. 3214/3 wurde ein Summenfehler korrigiert.

Die Planmappen wurden mit einem Aufkleber als 1. Tektur kenntlich gemacht, in den Inhaltsverzeichnissen wurden die geänderten Unterlagen farblich hervorgehoben. Die aktuellen Pläne wurden den überholten Plänen vorgeheftet. Die Änderungen der als 1. Tektur gekennzeichneten Plänen wurden rot markiert. Im Grunderwerbsverzeichnis wurden die

aktualisierten Zahlen eingearbeitet, die geänderten Zahlen sind rot hervorgehoben, die ungültigen Zahlen durchgestrichen.

Eine Übersendung der geänderten Planunterlagen an die von der 1. Tektur Betroffenen wurde mit Schreiben vom 09.03.2020 veranlasst, um ihnen die Möglichkeit zu geben, zu den Planänderungen Einwendungen zu erheben bzw. sich zur Änderung zu äußern. Weitere Verfahrensbeteiligte waren mangels Betroffenheit nicht anzuhören. Da Dritte durch die Änderungen nicht erstmals oder stärker betroffen sind, waren auch keine ergänzende Anhörung nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG und keine ergänzende Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich.

Mangels zusätzlicher, neuer Einwendungen der von der 1. Tektur Betroffenen erfolgte keine weitere Rückäußerung mehr durch den Vorhabensträger.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 04.10.2021 und 05.10.2021 in der Gemeinde Stephanskirchen erörtert. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Entscheidungsgründe

Der Plan des Staatlichen Bauamts Rosenheim wird entsprechend seinem Antrag, jedoch mit verschiedenen Nebenbestimmungen, festgestellt. Das Vorhaben ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den geltenden Gesetzen zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote bzw. kann jedenfalls auf der Grundlage entsprechender Annahmen zugelassen werden. Die Planung entspricht schließlich auch den Anforderungen des Abwägungsgebots.

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

A Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Notwendigkeit der Planfeststellung – Konzentrationswirkung – Zuständigkeit

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

Die Regierung von Oberbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG sowie Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5 Satz 1, 8 Abs. 5 Satz 1 BayStrWG, § 19 WHG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung sowie für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis und den Erlass der straßenrechtlichen Verfügungen.

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; formelle Konzentrationswirkung).

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).

2. Erforderlichkeit der wasserrechtlichen Erlaubnis / straßenrechtlichen Verfügungen

Gemäß § 19 Abs. 1 WHG ist die nach §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 2, 15 WHG erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers in das Grundwasser nicht von der formellen Konzentrationswirkung umfasst und daher gesondert von der Regierung von Oberbayern als planfeststellende Behörde auszusprechen.

Das Gleiche gilt gemäß Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5 und 8 Abs. 5 BayStrWG für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem BayStrWG.

3. Kein Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht für den Bau einer Staatsstraße keine generelle Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vor, sondern nur für Bundesfernstraßen. Auch die UVP-Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates in der Fassung vom 13. Dezember 2011 (RL 2011/92/EU) verlangt obligatorisch nur eine UVP für Autobahnen, Schnellstraßen und vier- oder mehrspurige Straßen (Art. 4 Abs. 1 i. V. m. Anhang I Nr. 7 b und c). Für Landesstraßen ergeben sich die Kriterien aus Art. 37 BayStrWG, der insoweit die nach Art. 4 Abs. 2 i. V. m. Anhang II, Nr. 10e und Art. 4 Abs. 3 i. V. m. Anhang III der UVP-RL erforderliche Auswahl anhand von Schwellenwerten oder Kriterien trifft. Die nach Art. 37 BayStrWG für die UVP-Pflicht entscheidenden Mindestlängen werden durch den Bau der Kraglinger Spange nicht erreicht und es handelt sich auch nicht um eine Schnellstraße im Sinn von Art. 37 Nr. 1 BayStrWG oder dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs. Auch für einzelne Teil-, Vorbereitungs-, Folge- oder Kompensationsmaßnahmen des Vorhabens besteht hier nach den Vorschriften des **keine UVP-Pflicht** (§ 6 UVPG i. V. m. Anhang I UVPG) und mangels Umfang der begleitenden Maßnahmen oder sonst einschlägiger Maßnahmen im Sinne des Anhang I, Spalte 2 UVPG auch **keine Pflicht zur allgemeinen oder standortbezogenen Vorprüfung** (§ 7 UVPG i. V. m. Anhang I Spalte 2 UVPG).

Auch im Übrigen ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des § 7 UVPG haben kann.

Soweit von den **Einwendern Nr. 2001, 2002, 2003 und 2004** vorgebracht wird, es hätte einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedurft, wird dieser Einwand aus den oben dargelegten Gründen zurückgewiesen. Insbesondere geht aus den Einwendungen kein konkreter Anhaltspunkt hervor, der die Möglichkeit erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen aufzeigt, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung als erforderlich erscheinen lässt.

Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind im Übrigen in den Planunterlagen, insbesondere in den Planunterlagen Nrn. 1 ab Seite 50 ff., 19, 17, 18 und 19 dargestellt und behandelt und werden in diesem Beschluss insbesondere im Rahmen der Variantenabwägung und der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange einbezogen.

4. FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG

Ein Projekt ist nach Art. 6 Abs. 3 und 4 der FFH –Richtlinie (RL 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992) zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen) grundsätzlich unzulässig, wenn anhand einer Verträglichkeitsprüfung festgestellt wird, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebiets (Art. 4 Abs. 1 der FFH-RL) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Das Vorhaben berührt kein Gebiet im Sinne dieser Richtlinie, insbesondere überschneidet sich das Vorhaben nicht mit Natura-2000-Gebieten, in denen es zu erheblichen Beeinträchtigungen führen könnte. Auch andere Projekte, mit denen das Vorhaben in beeinträchtigender Weise zusammenwirken würde, sind nicht in Planung oder Ausführung. Das nächstgelegene **FFH-Gebiet DE 7939-301 „Innauen und Leitenwälder“** liegt in etwa 1,5 km nördlich des Untersuchungsgebiets der umweltfachlichen Prüfung am Innufer auf Höhe Pfaffenhofen am Inn und bleibt damit vom Vorhaben unbeeinflusst. Etwa 600 Meter nordwestlich des Untersuchungsgebiets beginnt das **Landschaftsschutzgebiet Intal** am Flusslauf des Inns; auch hierauf hat das Vorhaben keinen Einfluss. Es besteht auch keine Gefahr, dass im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten kumulative Wirkungen entstehen, die eventuell erhebliche Beeinträchtigungen darstellen (Summationswirkung).

Eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

B Materiell-rechtliche Würdigung

1. Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

Der Neubau der Kraglinger Spange wird zugelassen, da er im überwiegenden Interesse des öffentlichen Wohls nach den Zielen des einschlägigen Fachplanungsgesetzes (hier: BayStrWG) unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestal-

tungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Planung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen, Wassergesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung liegt vor.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist.

Im Rahmen der Planrechtfertigung ist damit zu prüfen, ob:

- die seitens des Vorhabensträgers verfolgten Ziele grundsätzlich von den Zielvorgaben des jeweiligen Fachplanungsgesetzes gedeckt sind (**Zulässigkeit**, siehe Unterpunkt B.2.1),
- unter dem Blickwinkel des (abstrakten) Ziels im konkreten Fall ein **Handlungsbedarf** besteht (Unterpunkt B.2.2) und
- die dem jeweiligen Ziel zugeordneten Maßnahmen im konkreten Fall überhaupt zur Erreichung des gesteckten Ziels geeignet sind (**Geeignetheit**; Unterpunkt B.2.3).

2.1 Planungsziele / Zulässigkeit

2.1.1 Planungsziele des Vorhabensträgers und Zulässigkeit der Planungsziele gemäß dem BayStrWG

Staatsstraßen bilden zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und sind dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG). Nach Art. 9 BayStrWG sind sie in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten.

Mit dem Bau der Kraglinger Spange werden folgende Planungsziele vom Vorhabensträger verfolgt (siehe Erläuterungsbericht, Planunterlage Nr. 1 Blatt 8 und 9, Ziffer. 2.2):

Auf der Route Rosenheim – Wasserburg soll die Verkehrsqualität für die Verkehrsteilnehmer gesteigert werden, indem der Durchgangsverkehr auf der Strecke von der Miesbacher Straße (St 2095) Richtung Vogtareuther Straße (St 2359) (und umgekehrt) aus dem Ortsbereich von Gehering auf eine direkte Verbindung verlagert werden soll. Ziel der Kraglinger Spange ist es, verkehrssichere und leistungsfähige Verknüpfungen mit dem bestehenden Netz zu schaffen, die im derzeitigen Zustand nicht gewährleistet werden können. Der durch Gehering führende Durchgangsverkehr, insbesondere der Schwerverkehr auf der Salzburger Straße und der Vogtareuther Straße soll verringert werden und damit insbesondere auch die Gefahren für Fußgänger und Radfahrer an diesen Einmündungen. Damit verbunden ist auch die Entlastung der Anwohner in Gehering an der Salzburger und Vogtareuther Straße von verkehrsbedingten Immissionen und gleichzeitig damit die Steigerung der Verkehrsqualität in der Ortsdurchfahrt (die ja nach wie vor auch noch den Ost – West – Transitverkehr zu bewältigen hat, nicht nur den Nord – Süd – Verkehr von Rosenheim Richtung Vogtareuth / Wasserburg).

Genannt wird vom Vorhabensträger auch das Ziel, einen sicheren Übergang zwischen unterschiedlichen Entwurfsklassen und Ausbaustandards zu schaffen mit deutlicher Zäsur zwischen der Ortsumfahrung (Miesbacher Straße; EKL 2) und der Kraglinger Spange (EKL 3), hierbei handelt es sich aber um eine Frage der baulichen Umsetzung des Vorhabens, die auf die Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit zurückgeht, die Art. 9 BayStrWG stellt, aber nicht als Ziel bzw. Grund für die Baumaßnahme gilt.

Das vom Vorhabensträger angestrebte Ergebnis einer deutlichen Entlastung der Anwohner in Gehering von verkehrsbedingten Immissionen ist zwar nicht Bestandteil der vom Gesetzgeber des BayStrWG primär verfolgten, ausdrücklich genannten Ziele für die Gestaltung des überörtlichen Straßennetzes, aber ein in der Rechtsprechung anerkanntes Ziel der Straßenplanung und ein erwünschter Effekt, der im Rahmen der Abwägung Berücksichtigung findet und zudem – bei Überschreiten gewisser Lärm- und Schadstoffimmissionen – ggf. ein immissionsschutzrechtliches Erfordernis darstellt.

Aus den Angaben des Vorhabensträgers lassen sich die Ziele und deren konkrete Umsetzungsplanung also wie folgt entnehmen:

Ziele (Art. 9 BayStrWG):

Umsetzung durch:

<u>Ziel 1:</u> Schaffen einer Verkehrsverbindung zwischen Rosenheim und Vogtareuth in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürf-	- direkte Verbindung St 2095 – St 2359, dadurch Beseitigung von Versatz und Kreuzungen (damit: Verkürzung der Reisezeit,
--	--

nis genügenden Zustand.	Verringerung von Stauereignissen), - Herausnahme von Durchgangsverkehr aus dem hochbelasteten und nicht für die tatsächliche Frequentierung ausgelegten Ortsbereich von Gehering auf der St 2362 und dem (dann abzustufenden) Stück der St 2359 hin auf die Kraglinger Spange mit entsprechender Straßenentwurfsklasse und erschließungsfreier Trasse.
<u>Ziel 2:</u> Herstellen eines verkehrssicheren Zustands für die Route Rosenheim – Vogtareuth und im Ortsbereich von Gehering (Kreuzungspunkt der St 2362 mit der St 2359 und am Ende der bestehenden Linkstrome als Kreuzungspunkt der St 2095 mit der St 2362)	- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf eine gesonderte Trasse ohne Durchleitung durch Versatz in innerörtliche Kreuzungen mit Rad- und Fußgängerverkehr und Unfallhäufungspunkten, - Beseitigung von plangleichen Kreuzungen mit unübersichtlicher Lage und Staugefahr für den Durchgangsverkehr, - Entlastung der beiden Kreuzungsbereiche in Gehering von Durchgangs- und damit vor allem Schwerverkehr zur Verringerung der Gefahren für Radfahrer und Fußgänger, - Deutliche Verringerung der gefahrenträchtigen Abbiegevorgänge von der St 2095 auf die St 2362 und von der St 2362 in die St 2359 (sowie Gegenrichtung).

Die in der vorstehenden Tabelle genannten Ziele sind vom BayStrWG gedeckt.

Die Zieldefinition des Vorhabensträgers begegnet damit keinen Bedenken und ist der Planung und der Planfeststellung damit zugrunde zu legen.

2.1.2 Einwendung bezüglich der Zieldefinition (Einwender Nrn. **1002, 1004, 1005, 2001, 2002, 2003, 2004, und 3001**)

Die Planrechtfertigung für das vorliegende Projekt wurde hinsichtlich der Zielsetzung von zahlreichen Einwendern in unterschiedlicher Richtung angegriffen.

Im Einzelnen wurde von den oben genannte Einwendern Folgendes vorgebracht:

Die verkehrlichen Probleme auf der Verkehrsachse Rosenheim – Vogtareuth / Wasserburg seien gering und damit der Entlastungseffekt, die durch die geplante Kraglinger Spange eintrete, auch nur gering.

Dagegen blieben die eigentlich problematischen Bereiche im unmittelbaren räumlichen Umgriff von dem Vorhaben unberührt. Teilweise wird gefordert, die genannten problematischen Bereiche zuerst anzugehen, bevor über eine Kraglinger Spange nachgedacht werde.

So wird alternativ von den Einwendern zum Teil das Ziel vorgeschlagen, für die Entlastung der sog. Kraglinger Kreuzung (östlich des Plangebiets) zu sorgen, welche den Verkehr der St 2095 von Rosenheim/Panoramakreuzung kommend auf die Äußere Salzburger Straße Richtung Prutting / Bad Endorf und umgekehrt bewältigt.

Auch auf eine vor Jahren im Gespräch stehende Ortsumgehung von Kragling und Waldering Richtung Prutting / Bad Endorf, die ursprünglich als Verlängerung der Miesbacher Straße geplant war und u. a. die Kraglinger Kreuzung entlasten sollte, wurde einwenderseits verwiesen und die Kraglinger Spange demgegenüber sinngemäß als Verlegenheitsprojekt dargestellt. Diese Ortsumgehung ist darüber hinaus Bestandteil des Flächennutzungsplans der Gemeinde Stephanskirchen.

Hingewiesen wurde auch auf die hochbelastete Strecke von der Kraglinger Kreuzung/Schlossberg Richtung Innenstadt Rosenheim, die durch die Kraglinger Spange nicht entlastet würde.

Moniert wurde auch, dass die Wasserburger Straße in ihrer Verlängerung der Vogtareuther Straße ein hohes Verkehrsaufkommen aufweise und gefragt, warum dort kein Plan zur Verbesserung der Verkehrsproblematik vorliege, obwohl es dort auch zahlreiche Ortsdurchfahrten, wie z. B. Höhensteig gäbe. In diesem Zusammenhang konnte von den Einwendern nicht nachvollzogen werden, dass zwar die Anwohner in Gehering entlastet werden sollen, die Anwohner in Höhensteig aber nicht, zumal nach Wahrnehmung der Einwender eine Variante 4 in der engeren Auswahl stand, die Höhensteig entlastet hätte durch den Anschluss an die Bestandsstrecke nördlich von Höhensteig.

Unter anderem wurde auch die Zielsetzung hinsichtlich einer kleinräumigen Lösung infrage gestellt und gefordert, die Planung möge in den großräumigen Überlegungen zu einer Nordumfahrung von Rosenheim aufgehen als Bestandteil einer großräumigen Verbindungsachse, die den Durchgangsverkehr zwischen dem östlichen und dem westlichen Landkreis Rosenheim ableite.

Teilweise wurde aber auch ganz generell die Zielsetzung des Vorhabensträgers infrage gestellt, insbesondere die Absicht einer Steigerung der Verkehrsqualität kritisiert und mo-

niert, dass andere Ziele von Verfassungsrang, wie der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, gänzlich vernachlässigt würden.

Der Bund Naturschutz bemängelte, dass nur ein Teil der Planungsziele die Entlastung der Anwohner und dem Schutz von Fußgängern und Radfahrern diene. Die restlichen Planungsziele (Nr. 5 und 6) dienten nur der Steigerung des Straßenverkehrs auf dieser Route und nicht der tatsächlichen Lebensqualität der Anwohner.

Alle oben dargestellten Einwendungen zur Wahl der Planungsziele werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde und der Vorhabensträger teilen die Einschätzung der Einwender, dass im näheren Umgriff des Planvorhabens Verkehrsprobleme bestehen, die auf Anwohner und Verkehrsteilnehmer belastend wirken.

Insbesondere die Kraglinger Kreuzung östlich des Planfeststellungsbereichs war tatsächlich in der Zeit ihrer Planung, ihres Baus und ihrer Inverkehrnahme lediglich als Provisorium gedacht. Dort herrschen Verkehrsverhältnisse, bei denen eine Veränderung unbestritten wünschenswert oder gar notwendig erscheint. Unbestritten ist auch, dass diese Problemstellen nicht mit der Kraglinger Spange gelöst werden. So bleibt die hochbelastete Verbindung der Miesbacher Straße zur Äußeren Salzburger Straße (beide St 2095) unberührt. Im Verkehrsgutachten, Planunterlage Nr. 21, wird auf 5 ausdrücklich festgestellt, dass die Verlängerung der St 2095 (Miesbacher Straße) eigentlich eine höhere Verkehrswirksamkeit als die Kraglinger Spange hätte. Die Strecke von der St 2095 (Miesbacher Straße) Richtung Bad Endorf weist eine wesentlich höhere DTV-Belastung als die Relation Richtung Vogtareuth auf. Für tiefergehende Betrachtungen wird auf die Angaben im Verkehrsgutachten, Planunterlage 21 verwiesen.

Diese und auch die anderen von den Einwendern angesprochenen alternativen Problemlagen sind allerdings weder räumlich noch inhaltlich von diesem Verfahren umfasst.

Die Planfeststellungsbehörde ist allerdings nicht befugt, den Vorhabensträger zur Lösung der Verkehrsprobleme im räumlichen Umgriff des festzustellenden Vorhabens zu verpflichten. Der Planfeststellungsbehörde obliegt nur die Nachprüfung und Begleitung der Planung des Vorhabensträgers, beschränkt durch das Antragsrecht des Vorhabensträgers und dessen Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens (BVerwG, Urteil v. 24.11.1994, Az. 7 C 25/93). Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist allein die Entscheidung über den vorgelegten Plan (hier dem Bau der Kraglinger Spange zur Verbesserung der Verbindung der St 2095 mit der St 2359 durch Beseitigung des Versatzes über die St 2362). Nur innerhalb dieser Zieldefinition und dieser räumlichen Festlegung kann eine eigene, planerische Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Hält der vorgelegte Plan die gesetzlichen Vorgaben ein, d. h. ist der Plan hinreichend gerechtfertigt und entspricht er den zwingenden Rechtsvorschriften und den Anforderungen des

Abwägungsgebots, kann die Planfeststellungsbehörde weder die Feststellung ablehnen noch den vom Vorhabensträger eingereichten Plan durch einen anderen ersetzen (Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturmaßnahmen, 4. Auflage 2011, § 19 Rn. 782).

Die in diesem Beschluss nachfolgend dargestellten Prüfungspunkte ergeben, dass der vorgelegte Plan unter regelkonformer Ermessensausübung festzustellen ist. Insbesondere ist die räumliche Festlegung und die Zieldefinition des Vorhabensträgers nicht zu beanstanden.

Die Entlastung weiterer Ortschaften entlang der Bestandstrasse, insbesondere die Entlastung von Höhensteig und nördlich davon gelegene weitere Ortsdurchfahrten wäre nur dann in die Planung aufzunehmen, wenn der Variantenvergleich aus der Bewertung der Planfeststellungsbehörde ergeben hätte, dass eine großräumigere Variante, die faktisch eine Ortsumfahrung weiterer Ortschaften darstellt, den Vorzug verdient. Hierfür hätte dann beim Vorhabensträger im laufenden Verfahren eine Tektur angeregt werden oder der Antrag auf Planfeststellung in der vorliegenden Form abgelehnt werden müssen. Allerdings ist eine solche Variante im konkreten Fall (Variante 4 oder ähnlich) aus verschiedenen Gründen nicht vorzugswürdig; hierauf wird bei der Variantendiskussion unter den Entscheidungsgründen B.3.2 dieses Beschlusses noch weiter eingegangen.

Auch eine Einbettung der Planungen in eine großräumige Planung zur Nordumfahrung Rosenheim oder hinsichtlich des Brenner Basistunnels ist nicht geboten und darüber hinaus auch gar nicht möglich. Das Raumordnungsverfahren für eine Nordumfahrung endete im Jahr 2001 mit der Feststellung, dass der Bedarf hierfür nicht nachgewiesen ist. Eine Nachbesserung oder Bedarfsermittlung ist seitdem unterblieben, weder die Bundesrepublik Deutschland noch der Freistaat Bayern haben seitdem ein Interesse daran erkennen lassen. Weder im Ausbauplan für Staatsstraßen noch im Bundesverkehrswegeplan ist ein solches Projekt enthalten. Auch auf Ebene des Landkreises Rosenheim oder der Stadt Rosenheim ist ein solches Projekt nicht in Planung und damit fehlt jede Grundlage, die Kraglinger Spange in diesen Kontext einzuplanen zu können. Das hier planfestgestellte Vorhaben ist selbständig und unabhängig von einem derzeit fernliegenden, übergeordneten größeren Projekt und stellt insbesondere keinen Abschnitt weitergehender Planungen dar. Dies zeigt sich auch an der Zieldefinition, die auf die Schaffung einer leistungsfähigen, kleinräumigen Verbindung für den Durchgangsverkehr von Rosenheim nach Vogtareuth und umgekehrt ausgerichtet ist und nicht auf die Verwirklichung großräumiger Verkehrsführungen rund um Rosenheim für die Abwicklung des gesamten regionalen Verkehrs.

Hinsichtlich der angesprochenen alternativen Projekte werden mit der vorliegenden Planung auch keine Zwangspunkte geschaffen, die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen wären. Insbesondere Planung und Bau einer Nordumfahrung von Rosenheim -

sollte eine Aufnahme in einen Ausbauplan für Staatsstraßen oder in den Bundesverkehrswegeplan überhaupt noch erfolgen - bleiben durch das planfestgestellte Vorhaben unbeeinflusst. Eine solche Nordumfahrung ist durch den Bau der Kraglinger Spange weder ausgeschlossen noch in ihrer Trassierung eingeschränkt. Auch die in der Vergangenheit im Ausbauplan für Staatsstraßen enthaltene Ortsumgehung von Kragling / Waldering, die mittlerweile mangels Realisierungsmöglichkeiten aus dem Ausbauplan für Staatsstraßen entfernt wurde, bliebe im Fall einer Wiederaufnahme in den Ausbauplan von der Kraglinger Spange unberührt.

Die Zieldefinition des Vorhabensträgers kann dennotwendig auch nur straßenverkehrlicher Natur im Rahmen des Art. 9 BayStrWG sein, sein gesetzlicher Auftrag besteht im Bau und der Erhaltung seiner Straßen. Weitere Ziele, die einwenderseits genannt werden, wie z. B. der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen aus Art. 20a GG, ist kein Ziel im Rahmen des BayStrWG, sondern nach herkömmlichem Rechtsverständnis eine Staatszielbestimmung. Die Aufwertung, die Art. 20a GG durch den sog. Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG, Beschluss v. 24.03.2021, 1 BvR 2656/18, 1 BvR 78/20, 1 BvR 288/20, NJW 2021, 1723) erfahren hat, ändert an dieser Stelle nichts. Die Belange des Klimaschutzes, sowie alle anderen relevanten Belange werden im Rahmen der Abwägung als Entscheidungsgründe B.3 dieses Beschlusses gewürdigt. Erst nach Feststellen eines grundsätzlichen Bedarfs erfolgt die Ermittlung aller betroffenen Belange und die Abwägung dieser Belange gegeneinander, so wie im Erläuterungsbericht dargestellt und in diesem Planfeststellungsbeschluss planerisch nachvollzogen. Hier finden die von den Einwendern genannten öffentlichen Belange, insbesondere der Natur- und Landschaftsschutz, Berücksichtigung.

Ergänzend ist hinzuzufügen, dass von der Entlastung der Salzburger Straße im Bereich Gehering durchaus auch die hochbelastete Kraglinger Kreuzung profitiert, da der Rückstau auf diesen Bereich reduziert wird.

2.2 Handlungsbedarf im konkreten Fall

2.2.1 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Es besteht ein grundsätzlicher Handlungsbedarf. Derzeit muss der Nord – Süd orientierte Transitverkehr, welcher von der Vogtareuther Straße auf die Miesbacher Straße und umgekehrt fahren möchte, einen Versatz über die hochbelastete Salzburger Straße im Ortsbereich Gehering der Gemeinde Stephanskirchen fahren. Bei der Fahrt in Nord – Süd Richtung werden zwei Linksabbiegevorgänge im Ortsbereich von Gehering notwendig. Gleichzeitig bedient die Salzburger Straße den überörtlichen Verkehr in Ost-West-Richtung. Im von Wohn- und Gewerbenutzung geprägten Ortsbereich von Gehering, der

„Versatzstelle“, konzentriert sich damit der überörtliche Verkehr östlich des Inns aus allen vier Himmelsrichtungen.

Im Jahr 2015 wurde von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, apl. Professor an der Technischen Universität München und Ingenieur für Verkehrsplanung eine Verkehrsuntersuchung zur Voruntersuchung zum Umbau der St 2095 in Kragling erstellt. Aufgabenstellung war die Erfassung der umfassenden verkehrlichen Grundlagen, darauf aufbauende Prognosen und eine verkehrliche Bewertung der Ergebnisse. Das Gutachten wurde im Jahr 2018 aktualisiert.

Der Gutachter stützte sich bei der Erstellung des Gutachtens auf die vorhandenen Daten aus den amtlichen Verkehrszählungen 2011 und 2015 sowie auf im Rahmen der Begutachtung durchgeführte eigene Verkehrszählungen und –befragungen.

Die Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2015 ergibt eine Verkehrsbelastung der Salzburger Straße mit 20.300 Kfz/24 h (Verkehrsgutachten Planunterlage Nr. 21, Plan 1a). Die Vogtareuther Straße ist im Kreuzungsbereich mit der Salzburger Straße mit 8.100 Kfz/24 h belastet (Planunterlage Nr. 21, Plan 1a). Die Kreuzung der beiden Straßen ist Bestandteil der oben beschriebenen „Versatzstelle“.

Für den Ortsteil Gehering wurde ermittelt, dass ein erheblicher Anteil des Verkehrs (51% bis 69%) in Gehering reiner Durchgangsverkehr ist, der sich aus den vier „Armen“ der zulaufenden Staatsstraßen speist (Erläuterungsbericht Planunterlage Nr. 1, Blatt 12; Quelle: Verkehrszählung mit Flußverfolgung aus dem Jahr 2011 durch das Büro Obermeyer).

Im Ortsbereich von Gehering ist für die Radfahrer kein eigener Radweg vorhanden. Dabei fahren in diesem Bereich nach der Erhebung des Büros Obermeyer 246 Radfahrer innerhalb der gezählten 8 Stunden. In der Spitzenzeit sind vormittags bis zu 80 Radfahrer entlang der Salzburger Straße unterwegs. Die Salzburger Straße ist nämlich für Radfahrer (Berufspendler und Schüler) eine der wichtigsten Verbindungen im Raum (Erläuterungsbericht Planunterlage Nr. 1, Blatt 12 und 13). Gerade an dieser Stelle bewegt sich ein DTV von gut 20.000 Kfz/24 h.

Unter Zugrundelegung einer maßvollen Entwicklung der Gemeinde Stephanskirchen um 10% und unter Berücksichtigung der geplanten künftigen Änderungen in der Straßeninfrastruktur (insb. Fertigstellung der Westumfahrung Rosenheim) wurden die Zahlen für den Prognosenufall 2030 ermittelt. Hier ergibt sich werktätlich für den Abschnitt der Salzburger Straße in Gehering eine zu erwartende Belastung von 21.000 Kfz/24 h, im Abschnitt der Vogtareuther Straße in Gehering eine Belastung von 7.400 Kfz/24 h bzw. weiter nördlich 8.100 Kfz/24 h (Plan 3 des Gutachtens und Erläuterungsbericht Blatt 16, zeichnerische Darstellung „Abb. 10“). Der Vorhabensträger geht dabei davon aus, dass dies wegen der bereits jetzt bestehenden Sättigung der Straße eine erhebliche Verstärkung des Staus bedeutet.

Durch den Versatz über zwei Kreuzungen innerhalb eines kleinen Bereichs für den Verkehr von der Miesbacher Straße auf die Vogtareuther Straße über eine mit über 20.000 Kfz täglich belasteten Straße leidet die Verkehrsqualität für Reisende auf der Route Rosenheim - Vogtareuth (Nord-Süd-Verbindung) und auch für Reisende auf der Ost – West –Achse (Verkehr aus Richtung Bad Endorf /Simsee nach Rosenheim und umgekehrt) bereits heute erheblich und eine weitere Verschlechterung der Situation ist – aufgrund der bereits bestehenden Sättigung – auch bei nur noch mäßig ansteigender Verkehrszunahme zu erwarten. Die Leistungsfähigkeit der Route steht durch lange Wartezeiten an den Kreuzungen vor allem zu den Stoßzeiten infrage. Die Verkehrsführung über den bereits beschriebenen Versatz erfordert, verbunden mit der hohen Verkehrsbelastung, zusätzlich eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer. Die langen Wartezeiten an den Kreuzungen führen erfahrungsgemäß zu überhasteten oder riskanten Fahrmanövern an den Kreuzungspunkten, die wiederum Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer aller Arten verursachen. Die hohe Frequenz an Fahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern aus und in unterschiedliche Richtungen bei gleichzeitig beengten Straßenverhältnissen verursacht unübersichtliche Situationen, die dazu führen, dass Gefahren oder andere Verkehrsteilnehmer übersehen oder verkannt werden.

Diese Gefahr hat sich bereits im Unfallgeschehen realisiert: In den Jahren 2018 bis 2020 fanden im Bereich der Kreuzung der Salzburger Straße und der Vogtareuther Straße sechs Unfälle statt, die sich alle während des Ab- bzw. Einbiegevorgangs von der Salzburger Straße in die Vogtareuther Straße ereigneten. In der Hälfte der Fälle kollidierten Kfz mit Radfahrern oder Fußgängern (Quelle: Unfallstatistik des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, Bericht zum Unfallhäufungspunkt Nr. 40 auf der St 2359 für die Jahre 2018–2020 von Abs. 280 Stat. 0,000 bis Abs. 280 Stat. 0,000; Ausdruck erstellt am 17.06.2021). Es zeigt sich damit auch, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen wie die Regelung des Verkehrs an dieser Stelle durch die im Jahr 2014 installierte Ampel nicht genügen.

2.2.2 Einwendung bezüglich Handlungsbedarfs bzw. der Dringlichkeit (**Einwender Nrn. 4001, 5001, 5002, 5003 und 5004 sowie Nr. 3001**)

Die Einwender sehen durch den im Erläuterungsbericht auf Seite 5 beschriebenen „Projekttausch“ im Ausbauplan für Staatsstraßen und dem damit verbundenen Aufstieg des Projekts der Kraglinger Spange in die 1. Dringlichkeitsstufe durch Vereinbarung mit zwei Bürgermeistern das Eingeständnis, dass das Projekt nicht dringlich sei und kein gesetzlich festgelegtes Ziel verfolge, sondern rein politisch motiviert sei. Eine Umsetzung zu jetzigen Zeitpunkt verbiete sich deshalb. Insgesamt wird vorgebracht, dass schon mit der ursprünglichen Einstufung der Kraglinger Spange im 7. Ausbauplan der Staatsstraßen le-

diglich in der Dringlichkeitsstufe 1R bereits eine Aussage der Staatsregierung verbunden gewesen sei, dass keine Dringlichkeit vorliege und dass man es (fälschlicherweise) Gemeinden überlassen habe, über Planungen eines Bundeslandes zu verfügen. Teilweise wird der Vorwurf formuliert, es scheine sich hier um eine politische Wunschplanung zu handeln zugunsten desjenigen Vorhabens, bei welcher der geringste Widerstand erwartet werde.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Noch nicht einmal die Tatsache, ob ein Projekt überhaupt im Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten ist, hat eine Auswirkung auf die Prüfung der Planrechtfertigung im Planfeststellungsverfahren. Der Ausbauplan für Staatsstraßen entfaltet lediglich für den Vorhabensträger behördenintern eine Bindungswirkung und ihm ist eine Aussage darüber zu entnehmen, für welche Projekte Haushaltsmittel eingeplant sind. Aussagen oder Schlussfolgerungen über die Planrechtfertigung einzelner Vorhaben, die dort nicht aufgelistet oder nur in der Reservestufe enthalten sind, können dem Ausbauplan nicht entnommen werden. Die Wirkungen des Bundesverkehrswegeplans, insbesondere aus § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, hat Ausbauplan für Staatsstraßen gerade nicht (vgl. BayVGH, Beschluss v. 14.02.2005, Az. 8 CS 04.2912).

Der Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern kennzeichnet nur die Dringlichkeit aus rein staatlicher Sicht. Das Vorziehen von Projekten, insbesondere durch entsprechendes Engagement der Kommunen, ist auch vom Plangeber vorgesehen (vgl. Argumentation des BayVGH, Urteil v. 22.11.2011, Az. 8 B 09.2587, Rn. 42).

Rückschlüsse, dass Projekte in der Reservestufe unnötig wären, können daher nicht gezogen werden. Die Einordnung in die verschiedenen Dringlichkeitsstufen des Ausbauplans für Staatsstraßen hat u. a. planerische und haushalterische Gründe und ist auf die Notwendigkeit zurückzuführen, dass nicht alles sofort und gleichzeitig gebaut und finanziert werden kann. Insofern ist es auch im Übrigen legitim, ein Projekt über einen Tausch einem anderen vorzuziehen, da die Abarbeitung der Projekte lediglich eine Frage der Zeit ist. Der Projekttausch ist vor allem dann, wenn die jeweils betroffenen Gemeindeorgane als demokratisch gewählte Bürgervertreter ihre Zustimmung dazu erklären, nicht zu beanstanden.

2.2.3 Einwendung der Verkennung einer künftigen Verkehrssenkung (**Einwendungen Nr. 1002**)

Es wurde seitens verschiedener Einwender die Richtigkeit der Prognose für den Nullfall 2030 angezweifelt. Zweifel bestanden insbesondere daran, ob Änderungen der Verkehrsstruktur, insbesondere neue Siedlungsgebiete, berücksichtigt wurden, die Einfluss auf das

Verkehrsgeschehen der neu zu bauenden Straße haben. Darüber hinaus wurde bestritten, dass die zu erwartenden Änderungen im Straßennetz z. B. durch den Bau der Rosenheimer Westtangente Rosenheim oder den Brenner Basistunnel, im Verkehrsgutachten berücksichtigt wurden.

Einschub: Aus diesen Vorwürfen einer mangelhaften Datengrundlage ergaben sich aus den Einwendungen zwei konträre Schlussfolgerungen: einerseits wurde ein signifikantes Sinken der künftigen Verkehrsbelastung durch die Einwender angenommen, so dass die Kraglinger Spange dann mangels künftiger entsprechender Verkehrsstärke nicht mehr notwendig sei; andererseits wurde eine massive Verkehrszunahme befürchtet, so dass die kleinräumige Planung nicht mehr ausreichend sei. Der erste Vorwurf bezweifelt den Handlungsbedarf, da durch die automatische Verkehrsreduzierung kein zusätzlicher Bau einer Straße notwendig wäre. Der letztere Vorwurf geht vom Vorliegen eines Handlungsbedarfs aus, bezweifelt jedoch die Geeignetheit der gewählten Maßnahme. Der letztere Vorwurf wird daher im Rahmen der Geeignetheit näher beleuchtet (Entscheidungsgründe B 2.3. dieses Beschlusses). An dieser Stelle im Prüfungsteil des Handlungsbedarfs wird nur auf den ersten Vorwurf eingegangen, der vom Sinken der Verkehrszahlen ausgeht.

Zur zu erwartenden Verkehrsreduzierung wurde vorgebracht, dass sich mit der Inverkehrnahme der Westtangente Rosenheim der Verkehr über die Salzburger Straße so wieso reduzieren werde, da die B 15 als Hauptverkehrsachse für den Nord-Süd-Transit künftig ohne langwierige Durchfahrt durch die Rosenheimer Innenstadt an Attraktivität gewinne und der heutige Ausweichverkehr von der Autobahn A 8 aus Richtung Norden über Stephanskirchen dann künftig weg falle; dies sei im Verkehrsgutachten nicht zugrunde gelegt worden und sei damit grob fehlerhaft. Es wird eine Neuerstellung gefordert.

Ebenfalls als verkehrsreduzierend wurde der Bau des Brenner Basistunnels vorgebracht, der im Verkehrsgutachten unberücksichtigt geblieben sei.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Unter Punkt 3.3 der Planunterlage 21 wurde ausgeführt, dass zur Errechnung des Prognosefalls 2030 „die Ergebnisse der Verkehrsbefragungen auf den nach Stephanskirchen führenden Straßen (...) in das Verkehrsmodell Großraum Rosenheim integriert“ wurden. Die Westtangente Rosenheim ist sowohl bezüglich der bereits unter Verkehr stehenden Teilbereiche als auch hinsichtlich der noch zu bauenden Teilbereiche durch den Gutachter berücksichtigt worden. Auf konkrete Nachfrage hin hat der Gutachter gegenüber dem Vorhabensträger mit Schreiben vom 15.12.2021 erklärt, dass das Verkehrsmodell Großraum Rosenheim, mit dem die Untersuchungen zur Kraglinger Spange durchgeführt worden wären, bereits bei vielen seiner Projekte im Raum Rosenheim Grundlage der Verkehrsprognose gewesen seien und bei jedem Projekt wieder aktualisiert worden

seien. Dies sei u. a. beim Vorhaben Panorama/Schwaig und bei der Südanbindung von Rosenheim an die Autobahn A 8 so gewesen.

Ebenfalls sei dieses Modell die Grundlage für den Bau der Westtangente Rosenheim. Somit ist in der Prognose für die Kraglinger Spange auch die Westtangente Rosenheim als Einflussfaktor enthalten.

Weitere Projekte, deren Umsetzung weder konkret geplant sind und deren Umsetzung nicht oder nicht in absehbarer Zeit erwartet werden darf, wie der Brenner Nordzulauf, haben dagegen richtigerweise keinen Eingang in die Betrachtung gefunden. Der Brenner Nordzulauf befindet sich zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses noch in der Planungsphase; bislang steht lediglich fest, dass die sog. Violette Trasse gewählt wird, der lediglich derzeit nur als grober Korridor existiert. Nähere Planungen zum exakten Streckenverlauf mit Anschlussstellen, Bahnhöfen, verbundenen Verkehrsströmen usw. sind noch nicht vorhanden. Darüber hinaus ist zu betonen, dass sich der Brenner Nordzulauf auf den Schienengütertransport beschränkt und es nicht anzunehmen ist, dass sich dieses großräumige Infrastrukturprojekt, das sich auf international zu transportierende Güter konzentriert, auf den kleinräumigen straßengebundenen Güterverkehr auswirken wird, zumal der Brenner Nordzulauf nach den derzeitigen Planungen in der Violetten Variante im Umgriff von Stephanskirchen unterirdisch verlaufen soll. Ein Einbeziehen entsprechender Daten in die verkehrsgutachterlichen Betrachtungen ist daher zum einen noch gar nicht möglich, zum anderen mangels Relevanz für den hier betrachteten Verkehr auch nicht geboten. Es ist darüber hinaus nicht zu erwarten, dass der Brenner Nordzulauf innerhalb weniger Jahrzehnte unter Verkehr stehen wird.

Auf dieser Grundlage geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass im Verkehrsgutachten alle relevanten und konkret geplanten Veränderungen in den Verkehrsstrukturen mit betrachtet wurden, die hieraus errechneten Zahlen und Daten damit methodisch einwandfrei ermittelt wurden und die daraus gezogenen Folgerungen schlüssig sind. Insbesondere für eine nicht prognostizierte Verkehrsreduzierung in einem Maße, das die Kraglinger Spange obsolet erscheinen ließe, ergeben sich keine Anhaltspunkte.

2.2.4 Einwendungen gegen die Ermittlung des Datenmaterials im Verkehrsgutachten **(Einwender Nrn. 5001, 5002, 5003 und 5004)**

Die Einwender bemängeln, dass sich der Erläuterungsbericht auf Seite 10 ff. auf amtliche Verkehrszählungen aus dem Jahr 2015 bezieht und nicht ersichtlich sei, wie oft und in welchem Umfang Zählungen durchgeführt worden seien. Zudem sei ausdrücklich der Verkehr im Ortsbereich Geherings, der zwischen der Einmündung der Vogtareuther Straße und der Rampe zur Miesbacher Straße auf die Rampe und im Verflechtungsbereich der Salzburger Straße fährt, nicht im Rahmen der Dauerzählungen erfasst worden. Statt-

dessen werde auf über zehn Jahre alte Verkehrszählungen aus dem Jahr 2011 zurückgegriffen. Darüber hinaus sei auch der Verkehr auf der Innbrücke nach Rosenheim nicht in die Befragung einbezogen worden. Mangels weiterer Angaben unterstellen die Einwender, die Verkehrszählung sei nicht oder allenfalls an einem Tag durchgeführt worden. Der Rest seien Hochrechnungen und Anpassungen aus Erhebungen aus dem Jahr 2011 gewesen. Die allgemeinen Erwägungen zu den Verkehrsbelastungen würden aber nicht ausreichen. Zudem gehe aus dem Gutachten nicht hervor, mit welcher Sorgfalt die Untersuchungen im Jahr 2011 durchgeführt worden seien. Die Einwender mutmaßen, dass sich seinerzeitige Unzulänglichkeiten perpetuiert hätten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Gesetzliche Vorgaben, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelfall zu erstellen ist, gibt es nicht. In der Straßenplanung sind die hier verwendeten Methoden gebräuchlich, sachgerecht und daher nicht zu beanstanden. Datengrundlage des Verkehrsgutachten ist das Verkehrsmodell Großraum Rosenheim, das der Gutachter in zahlreichen Begutachtungen für Infrastrukturprojekte im Raum Rosenheim entwickelt hat. Das Modell enthält alle relevanten Daten zu geplanten Neubauvorhaben, Gewerbe- und Siedlungsgebieten, Bevölkerungsentwicklung usw.

Das Verkehrsgutachten legt für die Erstellung der Prognose die (gegenüber dem Jahr 2011 leicht rückläufigen) Zahlen des Jahres 2015 zugrunde und verwendet richtigerweise zur Hochrechnung die Entwicklung der Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik und zur konkreten Berechnung des Prognosenullfalls und der Planungsfälle ein kapazitätsabhängiges, iteratives Wegewahlmodell. Eine genauere Erläuterung zur Vorgehensweise ist in Planunterlage Nr. 21, St. 7 bis 10 vorhanden, hierauf wird verwiesen. Die Vorgehensweise beruht auf einer fachspezifischen Methode, beruht auf realistischen Annahmen und begründet das Prognoseergebnis einleuchten. Daher legt die Planfeststellungsbehörde ihrer Entscheidung die dort ermittelten Zahlen und Prognosen zugrunde.

Neben der Ermittlung der Belastung der freien Strecke außerhalb der Verknüpfungen ist für die Beurteilung des Verkehrsablaufes innerhalb der Verknüpfungen eine Erhebungsweise per Verkehrsbefragung und Nummernschildverfolgung nötig. Sie gibt Aufschluss darüber, wie sich innerhalb der Verknüpfungen die Verkehrsströme verzweigen. Hier werden nicht die absoluten Zahlen wie bei der amtlichen Zählung ermittelt, sondern die Verteilung der Ströme. Insofern gibt die Erhebung von 2011 Aufschluss darüber, welche Anteile der Verkehrsteilnehmer in Prozent welche Route wählen. Die Zählungen aus dem Jahr 2011 wurden also zur Annahme von Verkehrsströmen zugrunde gelegt. Es ist sachgerecht, auf dieser Grundlage auf die Verkehrsverteilung in der Zukunft zu schließen, da sich allenfalls die Dichte des Verkehrs verändert hat, aber nicht die prozentualen Anteile an den jeweiligen Verkehrsströmen. Neuere Siedlungsgebiete oder größere Infrastrukturprojekte, die eine Veränderung der Verkehrsströme hätten bewirken können, sind nicht

hinzugetreten. Die Verkehrsbefragungen, deren Anzahl von den Einwendern angegriffen wird, sind lediglich ein kleiner Bestandteil eines Gesamtbegutachtungskonzepts. Es hängt von der Methode des Gutachters ab, in welcher Form und in welcher Intensität er einzelne Daten erhebt. Es ist nicht ersichtlich, dass das Gutachten, insbesondere hinsichtlich der angegriffenen Vorgehensweise, unschlüssig, unvollständig oder methodisch falsch wäre. Prof. Dr.-Ing. Kurzak kann als einer der renommiertesten Gutachter Bayerns durch seine Jahrzehnte lange berufliche Tätigkeit und als Gutachter bei den meisten der großen Verkehrsprojekte Bayerns auf einen umfassenden Daten- und Erfahrungspool zurückgreifen, die eine langwierige Ermittlung einzelner Aspekte durch umfangreiche Zählungen und Befragungen mittlerweile überflüssig machen. Insbesondere im Raum Rosenheim hat er bereits zahlreiche Straßenbauprojekte betreut und kann Erkenntnisse aus diesen Verfahren nutzen. Es ist daher nicht zu beanstanden, wenn die Verkehrsbefragungen nicht über einen längeren Zeitraum hinweg durchgeführt wurden.

Klarzustellen ist, dass die einwenderseits geforderten Zahlen aus dem Bereich der Innbrücke in Rosenheim irrelevant sind. Es wurde nicht vorgetragen und ist auch sonst nicht ersichtlich, inwiefern diese Zahlen zur Ermittlung der Verkehrssituation im Planfeststellungsbereich Erkenntnisse liefern könnten.

Auch im Übrigen erscheint die Methode des Gutachters der Planfeststellungsbehörde schlüssig, nachvollziehbar und umfassend, weshalb die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel an den Ergebnissen und Schlussfolgerungen hat und diese Daten dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde legt.

Zur Validität der per amtlicher Zählung ermittelten Zahlen ist folgendes zu sagen:

Auch wenn nicht mehr ermittelbar ist, mit welcher Sorgfalt die Zählungen aus 2011 durchgeführt wurden, darf doch, da es sich um eine amtliche Zählung handelt, von einer generellen Einhaltung der damaligen amtlichen Vorgaben ausgegangen werden, so dass diese Zahlen zumindest als Grundlage für weitere Prognosen und Ermittlungen verwendet werden dürfen. Anhaltspunkte für Unzuverlässigkeiten aus solchen Zählungen allgemein und aus der angegriffenen Zählung im Besonderen sind nicht bekannt, zumal die Einwander auch keine schlüssigen Argumente vorbringen, aus welchen Gründen die Zählung unzuverlässig gewesen sein sollte. Erstmals wurden für die amtliche Straßenverkehrszählung 2015 automatische Zählgeräte über Seitenradar in Leitpfosten an der Straße eingesetzt, welche Zählungen über längere Zeiträume ermöglichten und damit die Genauigkeit gegenüber den vorherigen stichprobenartigen Erhebungen der manuellen Zählung deutlich verbessert. Damit kann die Verkehrsbelastung der freien Strecke - wie im Erläuterungsbericht wiedergegeben - recht genau ermittelt werden. Die durch Automatisierung erfassten Zahlen aus 2015 sind damit äußerst valide und werden dem Prognosefall und dem Prognosenullfall als Ausgangswert zugrunde gelegt. Sie zeigen einen leichten Rückgang der Verkehrszahlen gegenüber den Zahlen aus 2011. Aus dem Vergleich

der in 2011 und 2015 ermittelten amtlichen Zählergebnisse sind keine Unregelmäßigkeiten erkennbar.

Unabhängig davon, dass die Einwände gegen die Verkehrsuntersuchung 2015/2018 und die damit verbundenen Zweifel an der Richtigkeit der Darstellung des Status Quo demnach unbegründet sind, ist nicht vorgetragen oder ersichtlich, inwiefern darüber hinaus so erhebliche Mängel in der Prognose des Gutachtens bestehen, dass sie sich auf Variantendarstellung, Variantenabwägung und Abwägung der öffentlichen und privaten Belange entscheidungserheblich ausgewirkt hätten. Es ist ausgeschlossen, dass ohne die von den Einwendern behaupteten Mängel in der gutachterlichen Vorgehensweise ein derart anderes Bild von der künftig zu erwartenden Situation des Durchgangsverkehrs in Gehering, der Verkehrsströme oder der Verkehrsbelastung der überplanten Strecke entstanden wäre, dass der Handlungsbedarf anders einzuschätzen gewesen wäre bzw. die Verkehrslärmsituation anders zu bewerten gewesen wäre, die Trassenauswahl anders erfolgt wäre oder ähnliches. Selbst wenn man also dem Gutachten methodische Unschärfen unterstellen möchte, ist davon auszugehen, dass bei Anwendung anderer Methoden keine andere Planung der Kraglinger Spange oder gar das Fallenlassen des Projekts durch den Vorhabensträger erfolgt wäre oder dass die Feststellung des Plans abgelehnt worden wäre. Dies wurde auch im Erörterungstermin vertieft dargestellt: selbst die Annahme einer wesentlich höheren künftigen Verkehrsdichte oder umgekehrt einer geringeren Verkehrszunahme als der prognostizierten hätte keine andere Planung des Vorhabensträgers ausgelöst.

2.2.5 Einwendung bezüglich des gutachterlichen Prognosezeitraums (**Einwendungen Nrn. 5001, 5003, 5003 und 5004**)

Die Einwender halten den Prognosezeitraum des Verkehrsgutachtens bis 2030 für zu kurz bemessen in Anlehnung an die Rechtsprechung (diese gehe von einem Prognosezeitraum zwischen 10 und 20 Jahren aus) und an die gesetzgeberischen Grundüberlegungen zur 16. BImSchV (Prognosewerte seien auf einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren bezogen). Für die Bedarfsermittlung sei es üblich, einen Zeitraum von 15 Jahren heranzuziehen und man halte den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für den maßgeblichen Zeitpunkt. Der Einwand führt weitere rechtliche Argumentationen ins Feld, hierzu wird auf die Schriftsätze Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bezüglich des Zeitraums, den ein Verkehrsgutachten betrachten muss, fehlt jegliche normative Fixierung. Auch die 16. BImSchV lässt die Frage unregelt (BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, Az. 4 C 9/95). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Zugrundelegung eines Prognosezeitraums von 15 Jahren nicht zu beanstanden, der

Bayerische Verwaltungsgerichtshof hält einen Prognosezeitraum von 13 Jahren für noch sachgerecht. In der Literatur wird darauf hingewiesen, dass sich wissenschaftlich begründbare Prognosen für einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren nur noch ausnahmsweise erstellen lassen (Numberger in: Zeitler, BayStrWG, Art. 38 Rn. 127). Den Einwendern ist mit der zitierten Rechtsprechung recht zu geben, soweit darin erläutert wird, dass der Gesetzgeber dem Vorhabensträger für maximal 30 Jahre ein Prognoserisiko aufbürdet und erst nach Ablauf dieses Zeitraums ein Anspruch auf Planergänzung nach Art. 75 Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 BayVwVfG ausscheidet, wenn unvorhersehbare Wirkungen des Vorhabens eintreten. Das bedeutet aber nicht umgekehrt, dass es dem Planungsträger verwehrt ist, den Prognosezeitraum kürzer zu bemessen. Denn es ist mit Händen zu greifen, dass Vorhersagen desto unsicherer werden, je weiter sie in die Zukunft weisen. Durch einen kürzer bemessenen Zeitraum entstehen (insbesondere Lärm-)Betroffenen insofern keine Nachteile, als sich gegebenenfalls der nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG erforderliche Nachweis, dass sich die Annahmen der Planungsbehörde nicht bestätigt haben, desto früher führen lässt, je kürzer der Prognosezeitraum bemessen ist. Da normative Vorgaben fehlen, wäre der konkrete zeitliche Prognosehorizont nur dann zu beanstanden, wenn er sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe (siehe BVerwG aaO). Davon kann jedoch keine Rede sein. Infrastrukturmaßnahmen, die zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung (28.11.2015, Ergänzung 28.06.2018) noch nicht geplant bzw. konkretisiert waren und sich in der Zwischenzeit bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses so weit entwickelt haben, dass von einer veränderten Datengrundlage und Zukunftsprognose ausgegangen werden müsste, sind nicht ersichtlich. Auch zusätzliche Infrastrukturprojekte oder Siedlungsplanungen haben sich seitdem nicht ergeben. Insbesondere bezüglich der B 15 Westtangente Rosenheim, des Brenner Nordzulaufs und der Rosenheimer Nordumfahrung sind seitdem keine neuen Erkenntnisse hinzugetreten, die zur einer geänderte Prognose führen könnten. Auch die amtliche Verkehrszählung, die turnusmäßig für das Jahr 2020 angestanden hätte, wurde pandemiebedingt auf das Folgejahr verschoben und liefert bis dato keine Erkenntnisse, die eine andere Beurteilung der verkehrlichen Situation oder der Prognosen nahelegen würden.

Auf die oben bereits erwähnte Nachfrage an den Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak bestätigte dieser mit Schreiben vom 15.12.2021 gegenüber dem Vorhabensträger, dass bei einer Fortschreibung der Prognose auf 2035 im Raum Rosenheim keine weiteren größeren Maßnahmen zu erwarten seien.

Hierfür sprechen auch die bereits Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2015 bzw. 2018 gewonnenen Erkenntnisse: Das Gutachten ermittelt schlüssig eine Verkehrszunahme bis 2030 um rund 8%, dabei ist nach den Angaben im Gutachten im Zeitraum 2025 bis 2030 aufgrund der demografischen Entwicklung kaum noch ein Zuwachs zu erwarten (Planunterlage Nr. 21, S. 8 und 9). Hätte das Gutachten also auch von Anfang an noch den Zeit-

raum nach 2030, beispielsweise bis 2036 erfasst (um der Vorstellung der Einwender zu entsprechen), hätte sich keine wesentliche Änderung der Prognose ergeben, da auch nach 2030 von einer nicht mehr dynamischen demographischen Entwicklung auszugehen ist.

Eine Ergänzung des Verkehrsgutachtens für nicht betrachtete, künftige Zeiträume nach 2030 oder gar eine Neuerstellung des Gutachtens mit einem Prognosezeitraum bis 2036 ist damit nicht angezeigt. Das den Planungen zugrunde gelegte Verkehrsgutachten ist auch weiterhin eine taugliche Grundlage für Entscheidungen in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Es ist darüber hinaus darauf hinzuweisen, dass bereits heute eine Situation vorliegt, die den Bau der Kraglinger Spange als notwendig und dringend erscheinen lassen. Anlass der Planung ist damit nicht eine künftige Entwicklung, sondern die bereits eingetretene und seit Jahren manifestierende Stau- und Unfallentwicklung im überplanten Bereich. Selbst stagnierende Verkehrszahlen würden daher keine andere Beurteilung des beantragten Vorhabens auslösen.

2.2.6 Einwendung bezüglich der Aussagekraft der gutachterlich durchgeführten Verkehrszählung wegen Straßensperrung **(Einwendungen Nrn. 1000, 1001, 1003)**

Im Jahr 2015, also im Jahr der gutachterlichen Verkehrszählung, erfolgte auf der St 2359 im Zeitraum von 07.09. bis 13.11. eine Fahrbahnerneuerung südlich von Vogtareuth. Hierdurch war die Staatsstraße für längere Zeit gesperrt und damit der Verkehrsfluss gegenüber dem „Normalfall“ stark verändert. Mehrere Einwender halten die Ergebnisse der Verkehrszählung daher für verfälscht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Zählungen des Verkehrsgutachters fanden am 26.03.2015 statt, also noch vor der Sperrung. Im Übrigen entspricht auch die Durchführung der Verkehrszählung und der Hochrechnung den Vorgaben des „Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ und damit den allgemein gültigen Regeln der Technik.

2.3 Geeignetheit des Vorhabens zur Zielerreichung (künftige Verkehrsverhältnisse)

2.3.1 Zielerreichung mit den geplanten Maßnahmen

Die unter den Entscheidungsgründen Ziffer B.2.1. ausformulierten Ziele werden mit dem Bau der Kraglinger Spange erreicht. Die Leistungsfähigkeit des Staatsstraßennetzes wird damit erhöht und die regionalen Verkehrsbeziehungen verbessert. Der Durchgangsver-

kehr auf der Relation Rosenheim – Vogtareuth wird aus dem innerörtlichen Bereich von Gehering auf eine erschließungsfreie Trasse verlegt, deren Ausbauklasse dem überörtlichen Verkehrsbedürfnis entspricht. Die Verbindung der drei Staatsstraßen St 2095, St 2359 und St 2362 wird über einen Kreisverkehrsplatz gelöst, um den Verkehrsfluss zu optimieren.

Mit dem Vorhaben in der geplanten Form kann damit eine leistungsfähige Verknüpfung der Miesbacher Straße (St 2095) mit der Vogtareuther Straße (St 2359) für den Nord-Süd-Verkehr hergestellt werden. Die Kraglinger Spange wird in der Prognose 2030 etwa 6.400 Kfz/24 aufnehmen (Verkehrsgutachten Planunterlage Nr. 21, Plan 8). Die Trassierungselemente, insbesondere die Wahl der Entwurfsklasse und die Knotenpunktgestaltung, werden zugunsten eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs entsprechend gestaltet. Nähere Ausführungen dazu werden unter Entscheidungsgründe B.3.3. dieses Beschlusses gemacht; an dieser Stelle wird hierauf verwiesen.

Das Verkehrsgutachten hat nach der Erhebung des Status Quo anhand von ermittelten Verkehrszahlen und Verkehrsflüssen eine optimale Knotenpunktgestaltung ermittelt, die in der Planfeststellungsvariante übernommen wurde und darauf basierend eine Prognose für den Planfall 2030 abgegeben. Aus dem Verkehrsgutachten Planunterlage Nr. 21, Plan 8 ist ersichtlich, dass das Vorhaben den Ortsteil Gehering im Zuge der Vogtareuther Straße und der Salzburger Straße maßgeblich vom (Durchgangs- und Schwer-) Verkehr entlastet und damit von Schadstoff- und Lärmimmissionen. Die Vogtareuther Straße wird werktags in Gehering um rund 75% von 7.400 auf 1.900 Kfz/24 h entlastet, die Salzburger Straße östlich der signalisierten Einmündung wird um rund 17 % von 3.500 auf 17.500 Kfz/24 h entlastet (siehe Verkehrsgutachten, Planunterlage Nr. 21, S. 17 Fazit 5 und Plan 3, Plan 8). Hinzu kommt: Der Durchgangsverkehr hat einen höheren Anteil an Schwerverkehr. Die Entlastung im Ortsbereich Gehering betrifft daher auch überproportional den Schwerverkehrsanteil. Bereits oben wurde festgestellt, dass nahezu der gesamte Schwerverkehr auf der Salzburger Straße in Gehering dem Durchgangsverkehr zuzurechnen ist (Entscheidungsgründe B.2.2.1.). Durch die Herausnahme dieses Anteils sinkt damit auch die Belastung der Anwohner mit Lärm- und Luftschadstoffbelastungen überproportional. Deutlich sichtbar wird dies in der Anlage Plan 8b des Verkehrsgutachtens (Planunterlage Nr. 21). Der Schwerverkehrsanteil schrumpft demnach im Ortsbereich Gehering an der Salzburger Straße von 3,8% tags auf 2,6% tags und von 5,0% nachts auf 3,3% nachts. An der Vogtareuther Straße schrumpft der Schwerverkehrsanteil von 5,4% tags auf 2,8 % tags und von 6,7% nachts auf 3,5% nachts. In Relation ergibt das eine Reduktion um über 80% LKW auf der durch die Kraglinger Spange entlasteten Strecke.

Für den Prognosenullfall würde für das Jahr 2030 ein Lärmpegel von 66,6 dB(A) tags und 59,1 dB(A) nachts (IO 14 als repräsentativer Immissionsort für die Ortsdurchfahrt) an der

Vogtareuther Straße erwartet. Diese Werte überschreiten die für allgemeine Wohngebiete von der 16. BImSchV vorgesehene Grenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts erheblich. An der Salzburger Straße (repräsentativer IO 15 im Bereich der OD Gehering) würden sogar Werte von 71,4 dB(A) tags und 63,9 dB(A) nachts erwartet. Auf Basis des Verkehrsgutachtens wird errechnet, dass sich die Immissionsbelastung im Prognosefall 2030 gegenüber dem Prognosenullfall in Gehering an der Vogtareuther Straße um 7,9 dB(A) (tags) und um 8,3 dB(A) (nachts) senkt bzw. an der Salzburger Straße um 3,4 dB(A) (tags) und um 3,6 dB(A) (nachts) (Schalltechnisches Gutachten, Planunterlage 17.1, Blatt 6, Ziffer 6). Für den Planfall 2030 werden am IO 15 künftig 68,0 dB(A) tags und 60,3 dB(A) nachts erwartet, am IO 14 nur noch 58,7 dB(A) tags und 50,8 dB(A) nachts. Zur Orientierung sei angemerkt, dass eine Senkung um 10 dB(A) bereits einer Halbierung der Lautheit entspricht (Quelle: Tomas Mützel, Universitätsmedizin Mainz, Vortrag vom 02.03.2020 bei den Speyerer Planungsrechtstagen zum Thema Lärm und Staub). An beiden Straßen kann durch das Vorhaben also eine deutlich akustisch wahrnehmbare Entlastung erfolgen.

Die Luftschadstoffuntersuchung wurde lediglich für den Neubauabschnitt der Kraglinger Spange durchgeführt, Untersuchungen zur Abnahme der Schadstoffbelastung in der OD Gehering gibt es nicht. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind hier genaue Daten allerdings nicht mehr nötig. Generell tragen nämlich Maßnahmen, die eine Verringerung des Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerverkehrs, eine Verflüssigung des Verkehrs und eine Verstetigung der Geschwindigkeit bewirken, zur Verminderung von Kfz-Immissionen auf die ansässige Wohnbevölkerung bei. Gerade in dicht bebauten Gebieten sind die Auswirkungen der Abgasemissionen auf die Bevölkerung am größten und daher liegt es im besonderen Interesse, den Durchgangsverkehr aus diesen Bereichen herauszunehmen. Bereits oben unter dieser Ziffer wurde erläutert, dass ein Großteil des Durchgangs- bzw. Schwerverkehrs mit der Kraglinger Spange aus dem Ortsbereich von Gehering herausgenommen werden kann. Eine maßgebliche Entlastung der an der Ortsdurchfahrt lebenden Menschen gelingt daher.

Mit der Entlastung von Gesamtverkehr und insbesondere von Schwerverkehr können auch die Gefahrenstellen zugunsten von Radfahrern und Fußgängern entschärft werden. Besonders an der Kreuzung der Salzburger Straße mit der Vogtareuther Straße tritt eine wesentliche Verbesserung der Situation ein, da künftig nur noch ein Bruchteil der Fahrzeuge auf der Salzburger Straße in Gehering in die Vogtareuther Straße einbiegen werden. Im Prognosenullfall 2030 wäre mit einem DTV von werktäglich 7.400 Kfz/24 h zu rechnen (siehe Verkehrsgutachten Planunterlage Nr. 21, Plan 3), im Planfall 2030 ist nur noch von 1.900 Kfz/24 h auszugehen (siehe Verkehrsgutachten Nr. 21, Planunterlage Nr. 8). Gerade dieser Abbiegeverkehr war bislang Hauptursache für Verkehrsunfälle, er wird damit um knapp 75% reduziert.

2.3.2 Einwendungen bezüglich der Geeignetheit der Maßnahme wegen fehlender Entlastungswirkung (**Einwender Nrn. 1002, 1004, 1005, 2001, 2002, 2003, 2004, 4001, 5001, 5002, 5003 und 5004 sowie 3001**)

Die Einwender zweifeln an der Notwendigkeit bzw. Geeignetheit der Maßnahme, insbesondere im Lichte der „geringen“ Entlastung von nur 17% an der Salzburger Straße in der Ortsdurchfahrt Gehering, die kaum spürbar sei. Von einigen Einwendern wird zum Beleg die Erhebung des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak angeführt, wonach die Belastung der Vogtareuther Straße im Prognosenullfall bis 2030 nur von 7.300 Kfz/24 h auf 8.100 Kfz/24 h steigen werde (das sei der Wert des Jahres 2011) und in Schlossberg die Belastung der Salzburger Straße nur um 5% zunehmen werde, die Belastung der Innbrücke steige um 3 - 4%. Der Verkehrsuntersuchung wird damit entnommen, dass ohne den Vollanschluss der Kraglinger Kreuzung eine sinnvolle Baumaßnahme mit einer spürbaren Entlastung nicht verwirklicht werden könne. Die selbst definierten Ziele ließen sich hierdurch also nicht erreichen. Tatsächlich sei eine Entlastung allenfalls für den Verkehr auf der Vogtareuther Straße zu erwarten, schwieriger werde es jedoch für den Verkehr aus Bad Endorf und auf der Simssee Straße. Dieser sei bislang an der Kraglinger Kreuzung bevorrechtigt gewesen und müsse künftig am Kreisel warten, um nach Rosenheim zu kommen. Für Kragling bedeute das eine Mehrbelastung. Insgesamt sei die Entlastungswirkung – wenn überhaupt – nur minimal; innerörtliche Probleme würden nur verlagert. Auch die Radfahrer seien nach wie vor Gefahren aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht geschützt. Die Einwender, die im Anhörungsverfahren alternative Ziele bzw. alternative Projekte vorgeschlagen haben, unterstellen dem Vorhabensträger zum Teil einen Irrtum über die Wirkung seines Vorhabens. Insbesondere wird der Vorwurf formuliert, eine Entlastung der Kraglinger Kreuzung gelinge nicht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Es ist unstrittig, dass der Durchgangsverkehr auf der Route Rosenheim – Vogtareuth auf die Kraglinger Spange wirksam umgeleitet wird, dies entspricht auch dem definierten Ziel des Vorhabensträgers und die Wirkung wird von keinem Einwender bestritten. Streitpunkt der Einwender „lediglich“ die Höhe der Entlastung auf der Salzburger Straße und damit verbunden die Frage nach der Geeignetheit des Vorhabens. Hier wird auf die obig dargestellte Zieldefinition verwiesen: Ziele sind das Schaffen einer leistungsfähigen und der Verkehrsbedeutung entsprechenden Verbindung zwischen Rosenheim und Vogtareuth, dieses Ziel wird erreicht.

Hinsichtlich der Entlastung der Ortsdurchfahrt Gehering weist der Vorhabensträger anhand des Verkehrsgutachtens nach, dass auch an der Salzburger Straße eine maßgebliche Entlastung vor allem von Schwerverkehr eintritt. Griffig wird dies auch durch die hie-

rauf basierenden Nachweise im schalltechnischen Gutachten, in dem eine Entlastung um 3,4 bzw. 3,6 dB(A) prognostiziert wird (Planunterlage Nr. 17.1, Blatt 6 Ziffer 6) und damit einhergehend auch eine dementsprechende Entlastung von Abgasimmissionen. Unbestritten ist, dass die Entlastungswirkung nicht greifen kann bezüglich des Ost-West-orientierten Verkehrs auf der St 2362. Diese Staatsstraßenrelation bleibt zwingend in der Ortsdurchfahrt Gehering liegen und wird auch künftig noch hoch belastet sein. Die Entlastung Geherings von diesem Verkehr unter planerischer Einbeziehung der Kraglinger Kreuzung ist aus den oben unter Entscheidungsgründe B.2.1. dargelegten Gründen auch gar nicht Ziel des Vorhabensträgers.

Die Entlastungswirkung auf der Vogtareuther Straße, die oben dargestellt wurde, wird dagegen auch von den Einwendern nicht bestritten.

Der Vorwurf, das Planungsziel der Beseitigung von Gefahren für Radfahrer sei durch die Reduktion von 17% des Verkehrs nicht erreichbar, wird ebenfalls zurückgewiesen. Das Planungsziel betrifft nicht die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer auf der gesamten Ortsdurchfahrt der St 2362. Allein durch die enge Straßenführung ist dies kaum möglich, auch wenn es sich positiv auswirkt, dass nun weniger Schwerverkehr die Straße befährt. Vom Vorhabensträger definiertes Ziel ist die Verringerung von Gefahren für Radfahrer an den Einmündungen durch Herausnahme eines Großteils des Schwerverkehrs. Dieses Planungsziel wird durchaus, wie gezeigt, mit dem genannten Vorhaben erreicht. Gerade an der Vogtareuther Straße, an deren Einmündung in die Salzburger Straße ein Radweg kreuzt, wird der einbiegende Verkehr massiv verringert (es sei nochmals auf die Reduktion des Verkehrs in Höhe von knapp 75% verwiesen); von der Verringerung ist der LKW-Verkehr überproportional betroffen, da der Durchgangsverkehr diese Einmündung gar nicht mehr erreicht. Aus diesem Grund werden auch die drei Einmündungen der Linkstropete der Miesbacher Straße in die Salzburger Straße überproportional vom Schwerverkehr entlastet und damit die Gefahren für kreuzende Radfahrer und Fußgänger verringert.

Die Einwendung bezüglich einer Mehrbelastung für Kragling ist nicht nachvollziehbar, da der Verkehr aus Bad Endorf und der Simseestraße nicht den Kreisel passieren muss, um (über Schlossberg) nach Rosenheim zu gelangen. Dieser Verkehr befährt nach wie vor die Ortsdurchfahrt Gehering und lässt den Kreisel rechts liegen. Es ergibt sich sogar eine Erleichterung für diesen Verkehrsstrom, weil er nicht mehr mit dem Durchgangsverkehr Rosenheim – Vogtareuth konkurrieren muss: dieser verlässt den Bereich ja bereits vor Erreichen der Ortsdurchfahrt in Gehering. Auch der Bypass am Kreisel stellt ausweislich des Verkehrsgutachtens und der Mikrosimulation des Verkehrsgutachters, die mehrfach im Erörterungstermin gezeigt wurde, keine Behinderung für den Verkehr nach Rosenheim dar, da hier der Verkehr flüssig passieren kann.

Der Vorhabensträger konzentriert sich bewusst auf das beantragte Projekt und insbesondere nicht auf ein Projekt zur Entlastung der Kraglinger Kreuzung oder anderer problematisch belasteter Bereiche, sondern geht gezielt die Entlastung der OD Gehering durch eine Verkehrsverlagerung auf eine zügige Verbindung an, um die im Rahmen der Zieldarstellung benannten Probleme zu lösen; insofern unterliegt weder der Vorhabensträger noch die Planfeststellungsbehörde einem Irrtum über die auf die OD Gehering begrenzte Wirkung der Maßnahme.

2.3.3 Einwendung wegen zu kleinräumiger Planung (**Einwendung Nr. 1005, 3001**)

Die Einwendungen richten sich gegen die Nichtberücksichtigung der vorliegenden Planungen zu einer Nordumfahrung Rosenheim und bringen teilweise vor, dass die geplante Maßnahme zu kleinräumig konzipiert sei, um den massiv steigenden Verkehr aufzunehmen. Es wird vermutet, dass die Kraglinger Spange zusätzlichen Verkehr anlocke und damit die bereits heute überstaute Region noch zusätzlichen Verkehr bewältigen müsse. Begründet wird diese Annahme durch den Gedanken, dass mit der Kraglinger Spange eine durchgängige Verbindung von der Autobahn A 8 nach Wasserburg geschaffen würde, die attraktiver sei als die westlich des Inns gelegene B 15; durch einen mutmaßlichen zusätzlichen Verkehr aus Wasserburg werde wiederum auch die Kraglinger Kreuzung noch mehr belastet. Zum Teil wird die Schlüssigkeit der Lösung wegen der zu erwartenden Verkehrszunahme nach Realisierung des Brenner Basistunnels angezweifelt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Nordumfahrung von Rosenheim ist richtigerweise aus den oben unter Entscheidungsgründe B 2.1.2. dieses Beschlusses nicht im Verkehrsgutachten berücksichtigt worden. Oben wurde bereits dargestellt, dass diesbezüglich bereits im Jahr 2001 ein Raumordnungsverfahren stattgefunden hat. In diesem Verfahren wurde jedoch der Bedarf eben gerade nicht festgestellt. Derzeit steht auch kein potentieller Baulasträger für eine Nordumfahrung zur Verfügung, daher wurde die Bedarfsbegründung auch nicht weiterverfolgt. Das Projekt „Nordumfahrung Rosenheim“ ist weder im derzeitigen Ausbauplan für Staatsstraßen noch im aktuellen Bedarfsplan für Bundesstraßen enthalten, der bis zum Jahr 2030 reicht. Die Umsetzung einer Nordumfahrung ist zum Zeitpunkt des Bescheiderlasses hinsichtlich des „Ob“ und des „Wie“ äußerst unsicher und nicht in einem Zeitraum zu erwarten, in welchem seriöse verkehrliche Prognosen gestellt werden können. Unter keinen Umständen ist damit die Kraglinger Spange als Abschnitt einer Nordumfahrung Rosenheim zu werten, die damit als übergeordnete Lösung in die Planungen der Kraglinger Spange eingehen müssten.

Auch der Brenner Basistunnel ist aus den oben geschilderten Gründen (sehr langer Umsetzungshorizont, Auswirkung nur auf den internationalen schienengebundenen Güter-

verkehr, keine Beeinflussung des regionalen Schwerlastverkehrs) kann daher nicht maßgeblich in die Planungen einfließen.

Im Zuge einer möglichst realistischen Prognoseerstellung müssen letztgenannte Projekte damit außer Betracht bleiben.

Die Behauptung, die mit der Kraglinger Spange geschaffene durchgängige Verbindung locke aus den in der Einwendung dargestellten Gründen zusätzlichen Verkehr an, der derzeit auf der B 15 fahre, konnte anhand des Verkehrsgutachten nicht verifiziert werden. Der Verkehrsgutachter betrachtete das Modell Großraum Rosenheim, dessen Bestandteil auch die B 15 im Raum Rosenheim ist. Entsprechende große Verlagerungstendenzen sind, unter Zugrundelegung der wissenschaftlichen Methoden des Verkehrsgutachters, gerade nicht zu erwarten. Lediglich aus dem Bereich Schloßberg, Innstraße und Rohrdorfer Straße verlagern sich etwa 1.200 Kfz/24 h in den Bereich westlich der Einmündung in die Vogtareuther Straße Richtung Miesbacher Straße (Verkehrsgutachten Planunterlage Nr. 21, Seite 17 Fazit 4). Anhaltspunkte, die Zweifel an der gutachterlichen Feststellung wecken, sind nicht vorgetragen. Im Übrigen wird zu diesem Problembereich auf die Ausführungen zum befürchteten Mautausweichverkehr unter Entscheidungsgründe B.3.12.1 verwiesen; hier wird detailliert beschrieben, warum sich der westlich des Inns stattfindende Nord-Süd-Schwerverkehr nicht auf die östliche Seite und in den Bereich der Kraglinger Spange verlagern wird.

2.4 Ergebnis

Das Bauvorhaben entspricht den Zielen des Fachrechts, es besteht ein Handlungsbedarf und das Bauvorhaben ist geeignet, die gesteckten Planungsziele zu erreichen. Die für das Bauvorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden.

Insgesamt ist die planfestgestellte Baumaßnahme vernünftigerweise geboten und erreicht die Planungsziele. Die Planrechtfertigung liegt damit vor.

3. Rechtsvorschriften / Öffentliche Belange

3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung; gemeindlicher Flächennutzungsplan

Das Vorhaben entspricht insbesondere den landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen. Kommunale Bauleitpläne stehen nicht entgegen.

Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ROG sind die Ziele der Raumordnung zu beachten.

3.1.1 Landesentwicklungsplan und Regionalplan

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 im weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen. Gem. Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 4. 1. 1 (Z)). Hierbei sollen Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes berücksichtigt werden (LEP B V 1.1.6 (Z)).

Aus landesplanerischer Sicht trägt die geplante Verlegung der St 2359 nach Osten zur Verbesserung der Verbindungsqualität und des übergeordneten Netzzusammenhangs und der Entlastung des massiv durch den Verkehr belasteten Ortsteils Gehering und eines Unfallschwerpunkts bei.

In der Begründung zum **Landesentwicklungsplan** ist ergänzt, dass die Verfolgung der oben genannten Ziele so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen hat (LEP 2013 zu 4.1.1 (B)). Als Grundsatz ist angegeben, dass das regionale Verkehrswegenetz in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet wird (LEP 2013 Nr. 4.1.2. 2. Abs. (G)). Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (LEP 2013 Nr. 4.2. (G)).

Das Bauvorhaben ist geeignet, das genannte Ziel unter größtmöglicher Einhaltung der Grundsätze zu erreichen. Ein Ausbau der vorhandenen Straßenführung zur Zielerreichung scheidet allerdings aus tatsächlichen Gründen aus, sodass die Lösung nur über eine Umleitung des Verkehrs aus dem innerörtlich gelegenen Staatsstraßenbereich heraus durch einen Neubau denkbar ist. Die Route Rosenheim – Vogtareuth wird entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung leistungsfähig und verkehrssicher gemacht und dabei eine unter Einhaltung sicherheitsrelevanter Parameter möglichst kurze Trasse gewählt. Die Stellungnahmen der Fachbehörden, insbesondere der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde, wurden von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Aufgrund der naturschutzfachlichen Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen ist das Bauvorhaben mit dem LEP Bayern vereinbar.

Nach dem Leitbild im **Regionalplan der Region 18 Südostoberbayern** (Stand 30.05.2020; im Folgenden: „RP 18“) soll die Verkehrsinfrastruktur im Individualverkehr in allen Teilräumen der Region leistungsfähig erhalten und nachhaltig entwickelt werden (RP 18 B VII 1.1 (G)). Im Zusammenhang mit dem regionalen und überregionalen Straßennetz sollen vordringlich Unfallschwerpunkte beseitigt werden und Umgehungsstraßen

vor allem zur Verbesserung der überörtlichen Verbindungsqualität, aber auch zur Minderung erheblicher örtlicher Belastungen geschaffen werden (RP 18 B VII 2.3. (G)).

Auch in dieser Hinsicht wird das hier planfestgestellte Vorhaben dem RP 18 gerecht.

Hinsichtlich der gebietsbezogenen Festlegungen im RP 18 bedarf die Planung allerdings näherer Prüfung. Das Vorhaben touchiert das **Vorranggebiet 443 K2 für Kiesabbau** im Bereich zwischen der Kraglinger Straße und dem Kreutangerweg. In Vorranggebieten sind nach RP 18 B V 6.2.1 (Z) andere raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen, soweit sie mit den vorrangigen Nutzungen nicht vereinbar sind. Nach der Begründung zu RP 18 B V 6.2.1 (Z) soll aber die Errichtung linearer Infrastrukturmaßnahmen wie Straßen oder Energieleitungen dann als vereinbar gesehen werden, wenn die Planungen aufeinander abgestimmt werden können und der Abbau nicht entscheidend beeinträchtigt ist.

Die Höhere Landesplanungsbehörde hat zur den Planungen des Vorhabenträgers mit Schreiben vom 30.01.2020 wie folgt Stellung genommen:

„Die letzte Fortschreibung des Kapitels Bodenschätze im RP 18 erfolgte mit der 5. Fortschreibung, welche am 19.11.2005 in Kraft getreten ist. Die letzte Fortschreibung des Kapitels Verkehr erfolgte mit der 12. Fortschreibung, welche am 28.10.2017 in Kraft getreten ist. Werden die zeichnerischen Festlegungen zum Vorranggebiet 443 K2 und zum Kapitel Verkehr in dieser Planungshistorie betrachtet, zeigt sich, dass in den Karten vor dem Jahr 2017 die Kraglinger Spange als regionalplanerisches Projekt über das Vorranggebiet 443 K2 verlaufend dargestellt wurde. Dies erklärt zugleich den Hintergrund zur o. g. Ergänzung in der Begründung zu RP 18 B V 6.2.1 (Z), welche untypischerweise klarstellt, dass die Errichtung linearer Infrastrukturmaßnahmen wie Straßen in Vorranggebieten unter bestimmten Voraussetzungen als vereinbar angesehen werden kann. Damit ist klargestellt, dass die Führung der Kraglinger Spange durch das Vorranggebiet 443 K2 bewusst vom Planungsverband Südostbayern mitgedacht war und somit vom Plangeber nicht als entgegenstehende Maßnahme verstanden wurde. Die Voraussetzungen für eine Überschneidung einer linearen Infrastrukturmaßnahme mit einem Vorranggebiet sind nach der Begründung vom RP 18 B V 6.2.1 (Z) dann gegeben, wenn die Planungen aufeinander abgestimmt werden können und der Abbau nicht entscheidend beeinträchtigt ist. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat eine Planung vorgelegt, die in dieser Variante Rücksicht auf den bestehenden angrenzenden Abbau nimmt, um so den Eingriff möglichst gering zu halten. Der Rohstoffabbau vor Ort wird durch die Vorranggebiete 443 K2 und das angrenzende Vorranggebiet 443 K1 gedeckt. Diese haben in der Summe eine Flächengröße von gut 60 ha. Die Fläche, welche durch das Straßenbauprojekt dem Vorranggebiet entzogen würde, hat nach Schätzung des Staatlichen Bauamts Rosenheim vom 04.11.2019 eine Fläche von ca. 1,5 ha. Hierbei kann auf die Angabe aufgrund des Beurteilungsmaßstabs von 1:100.000 zwar nur als Orientierungswert zur Beurteilung des Sachverhalts herangezogen werden, dennoch lässt sich damit abschätzen, dass im Ver-

hältnis eine relativ kleine Fläche (unter 10%) der Vorranggebiete nicht mehr zum Abbau zur Verfügung stehen würde. Auch im Verhältnis zu den im Regionalplan insgesamt ausgewiesenen Vorranggebieten für Kies und Sand mit einer Fläche von ca. 1.900 ha erscheint die Größenordnung als vertretbar. Insgesamt kann festgestellt werden, dass eine Abstimmung der Planungen vorliegt und der Rohstoffabbau vor Ort nicht entscheidend beeinträchtigt wird. Im Ergebnis erweist sich die Planung für die sog. Kraglinger Spange als Maßnahme, die die vom Planungsgeber formulierten Anforderungen mit dem Vorranggebiet erfüllt. Das Vorhaben kann aus o. g. Gründen mit dem Vorranggebiet 443 K2 als vereinbar angesehen werden. Es besteht damit kein Zielwiderspruch zu RP 18 B V 3.2.1.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Sichtweise an. Der Plangeber hat die Kraglinger Spange in seine Pläne bereits in der Vergangenheit als das Vorranggebiet durchschneidendes Infrastrukturprojekt zeichnerisch aufgenommen und für die Umsetzung die Voraussetzungen genannt, dass die Planungen (Kiesabbau und Straßenbau) aufeinander abgestimmt werden und der Abbau nicht entscheidend beeinträchtigt wird. Diese beiden Voraussetzungen sind aus den im Folgenden erläuterten Gründen erfüllt. Damit ist ein Konflikt mit dem Regionalplan schon gar nicht gegeben.

Der Vorhabensträger hat ermittelt, dass das Vorranggebiet 443 K2 allein eine Fläche von etwa 251.800 m² aufweist. Hinzu kommt eine weitere Fläche 443 K1 direkt anschließend an die Fläche 443 K2, ebenfalls für Kiesabbau, mit einer Fläche von ca. 330.000 m². Der Flächenverbrauch für die Kraglinger Spange (Feststellungsvariante) beträgt demgegenüber nur ca. 15.300 m², also lediglich etwa 6,1 % der Fläche des Kiesabbaugebiets 443 K2. Nimmt man das Vorranggebiet 443 K1 noch hinzu, liegt der Flächenverbrauch für die Kraglinger Spange sogar nur bei 2,6 %. Es liegt daher schon, ausweislich der zitierten Stellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde, die von gerundeten höheren Zahlen ausgeht, keine entscheidende Beeinträchtigung des Kiesabbaus durch den Straßenbau vor. Zudem liegt auch hinsichtlich der konkret geplanten Trassierung eine abgestimmte Planung vor: die oben in Frage kommenden, untersuchten Trassenvarianten greifen alle in bestimmtem Maß in das Vorranggebiet ein. Eine Planung der Kraglinger Spange ohne Berühren des Vorranggebietes für den Kiesabbau ist nicht möglich, da dadurch sicherheitsrelevante Trassierungselemente oder gesetzliche Vorgaben vernachlässigt werden müssten (Mindestradien könnten nicht eingehalten werden, die Wohnbebauung wäre erstmalig lärmbeeinträchtigt usw.). Ein noch weiteres „Hinausverlegen“ der Spange aus dem Kiesabbaugebiet kommt aus diesen Gründen nicht in Betracht: das wäre nur durch die Variante 1 möglich, die jedoch aufgrund eklatanter Sicherheitsmängel ausscheidet (nähere Ausführungen siehe unter Entscheidungsgründe B.3.2.1.3. dieses Beschlusses). Schon die Planrechtfertigung für eine gedachte Variante 1 dürfte aus diesem Grund höchst zweifelhaft sein. Die Variante 2 greift in größerem Umfang in das Kie-

sabbaugebiet ein, die Variante 4 würde das Kiesabbaugebiet sogar mittig durchschneiden. Die Feststellungsvariante (Variante 3) ist die schonendste aller näher geprüften Varianten, da sie als einzige eine entsprechende Verkehrssicherheit gewährleistet und dabei das Abbaugebiet nur randlich berührt und damit den Kiesabbau – unter Berücksichtigung der Anbauverbotszonen – so weit wie möglich zulässt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch das Vorhaben kein Zielkonflikt mit den Zielen des Regionalplans 18 gegeben ist.

3.1.2 Flächennutzungsplan der Gemeinde Stephanskirchen und kommunale Entwicklungsmöglichkeiten

Grundsätzlich werden unter den Voraussetzungen des § 7 BauGB die Darstellungen des Flächennutzungsplans zu bindenden Vorgaben, die es dem öffentlichen Planungsträger verbieten, sich in Gegensatz dazu zu setzen (BVerwG, Urteil v. 02.07.2020, Az. 9 A 19.19).

Nach dieser Vorschrift haben öffentliche Planungsträger, die an der Aufstellung eines Flächennutzungsplans nach § 4 oder § 13 BauGB beteiligt worden sind, ihre Planungen dem Flächennutzungsplan insoweit anzupassen, als sie diesem Plan nicht widersprochen haben. § 7 Satz 1 BauGB geht damit über die allgemeine Pflicht zur Berücksichtigung städtebaulicher Belange bei der fachplanerischen Abwägung hinaus, indem er den Darstellungen des Flächennutzungsplans eine ihnen sonst nicht zukommende rechtliche Verbindlichkeit gegenüber dem öffentlichen Planungsträger für den Fall verleiht, dass dieser dem Flächennutzungsplan trotz ordnungsgemäßer Beteiligung nicht widersprochen hat. Die Pflicht zur Anpassung der Fachplanung an die einzelnen Darstellungen des Flächennutzungsplans ist nicht im Sinne einer rechtssatzmäßigen Anwendung („Vollzug“) derselben, sondern als planerische Fortentwicklung der im Flächennutzungsplan dargestellten Grundkonzeption der Gemeinde zu verstehen. Mit dem Begriff des Entwickelns ist eine gewisse Gestaltungsfreiheit verbunden, soweit die Planung nicht der Grundkonzeption des Flächennutzungsplans widerspricht und sich die Abweichungen vom Flächennutzungsplan aus dem Übergang in eine stärker verdeutlichende Planstufe rechtfertigen. Für die Beurteilung, ob noch ein Entwickeln vorliegt, sind die jeweiligen Umstände des Einzelfalls maßgeblich (BVerwG, Urteil vom 24.11.2011 - 9 A 25.10 m. w. N.). Voraussetzung dafür ist, dass die kommunale Planung hinreichend bestimmt ist, wenn also die Gemeinde einen konkreten Planungswillen bezüglich der betroffenen Fläche deutlich zum Ausdruck gebracht hat. Die Fachplanung der Gemeinde darf in diesem Fall durch das planfestgestellte Vorhaben nicht nachhaltig gestört werden (vgl. Numberger in: Zeitler, BayStrWG, Art. 38 Rn. 58b). Eine nachhaltige Störung der gemeindlichen Bauleitplanung liegt vor, wenn von der Fachplanung unmittelbare Auswirkungen gewichtiger Art auf die

kommunalen Planungen ausgehen, so dass die Weiterentwicklung der Gemeinde beeinflusst oder sogar behindert wird (Numberger aaO mit Verweis auf BVerwG, Urteil v. 14.02.1969, Az. 4 C 82.66 und BVerwG, Urteil v. 27.03.1992, Az. 7 C 18.91).

Der aktuell geltende Flächennutzungsplan der Gemeinde sieht im Bereich des Korridors der Kraglinger Spange in der Variante 3 eine **landwirtschaftliche Nutzfläche** vor und gibt damit die derzeitige tatsächliche Nutzung wider, die über viele Jahrzehnte praktiziert wurde. Das Kiesabbaugebiet endet in der Darstellung des Flächennutzungsplans bereits nordöstlich des Korridors des Kraglinger Spange und würde dieses nur noch im Bereich ihrer Anbauverbotszone berühren (Quelle: Link auf der Homepage der Gemeinde Stephanskirchen auf das GIS-System (Bebauungspläne) <https://www.vianovis.net/stephanskirchen/#l=47.866160,12.185210&z=13&m=osm&cat=29338>).

Die Kraglinger Spange selbst bzw. ihr Korridor war nicht im Flächennutzungsplan eingetragen.

Grundsätzlich kann ein Flächennutzungsplan insbesondere Flächen für den überörtlichen Verkehr darstellen nach § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB, muss dies aber nicht. Der erste gemeindliche Flächennutzungsplan stammt aus dem Jahr 1995. Dem Vorhabensträger sind seitdem insgesamt 25 Änderungen bekannt, ausweislich des gemeindlichen Internetauftritts gaben es letzte Ergänzungen in den Jahren 2011 und 2014. Die Kraglinger Spange war zu diesem Zeitpunkt bereits im damals geltenden Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern eingetragen und wurde insbesondere von der Gemeinde Stephanskirchen bei der Einvernehmenserteilung zu Genehmigungen für den Kiesabbau berücksichtigt. Ein bewusster und gewollter Ausschluss der Kraglinger Spange durch die Festlegungen im Flächennutzungsplan als landwirtschaftliche Nutzfläche ist damit widerlegt. Der Vorhabenssträger hat die Gemeinde Stephanskirchen insbesondere im Entwurfsstadium in die Planungen mit eingebunden und schlägt als Feststellungsvariante eine Trassenführung vor, die unter Mitwirkung der Gemeinde entstanden ist und durch mehrheitlichen Gemeinderatsbeschluss, also durch das auch für den Flächennutzungsplan beschließende Gremium, gebilligt wurde.

Im Ergebnis darf also davon ausgegangen werden, dass mit der Festsetzung des betreffenden Gebiets als landwirtschaftliche Nutzfläche keine eigenständige planerische Entscheidung oder Vorstellung verbunden war, die die Kraglinger Spange ausschließen sollte. Die Festsetzung von landwirtschaftlichen Nutzflächen im betreffenden Bereich stellt vielmehr zum einen die natürliche Ortsentwicklung fest: die betroffenen Grundstücke werden schon seit Generationen landwirtschaftlich bewirtschaftet. Der Flächennutzungsplan ist darüber hinaus ein gesamtträumliches Entwicklungskonzept, das die Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde Stephanskirchen in den Grundzügen festlegt.

Der Bau der Kraglinger Spange als kleinräumige Maßnahme berührt nicht die Nutzung des großräumigen Flächennutzungsplangebiet dem Grunde nach als landwirtschaftliche Fläche, da sie lediglich einen untergeordneten Anteil der Fläche für die verkehrliche Nutzung entzieht. Im Übrigen bleibt die landwirtschaftliche Nutzung uneingeschränkt erhalten, die Grundkonzeption des Flächennutzungsplans bleibt unangetastet.

Die Gemeinde Stephanskirchen hat im Flächennutzungsplan zudem eine **Ortsumfahrung für den Ortsteil Kragling** eingetragen. Dies entspricht noch dem Planungsstand aus dem Aufstellungsjahr 1988 und dem Inhalt des damals geltenden Ausbauplans für Staatsstraßen in Bayern. Die St 2095 sollte über die damals bis zur Anschlussstelle Kragling fertiggestellte St 2095 – Ostumfahrung Rosenheim – weiter nach Waldering verlaufen und dort in die bestehende St 2095 nach Prutting/Bad Endorf führen. Die Historie ist im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) unter Ziffer 2.1. genauer dargestellt. Im Jahr 1996 hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass ein Ausbau dieses Vorhabens aufgrund zu großer Widerstände nicht möglich ist. In der Folge wurde das Projekt wieder aus dem Ausbauplan für Staatsstraßen entfernt.

Eine Anpassung des Flächennutzungsplans ist in dieser Hinsicht bislang nicht erfolgt und wird voraussehbar auch nicht erfolgen, da die Gemeinde Stephanskirchen grundsätzlich auch weiter an einer Ortsumfahrung von Waldering interessiert ist. Jedoch ist bereits aus der eben erläuterten Historie des damals im Ausbauplan enthaltenen Teilstücks der St 2095 als Ortsumfahrung Kragling mit der Zielsetzung der Entlastung der Kraglinger Kreuzung ersichtlich, dass es sich hierbei um ein anderes Projekt handelt mit anderem räumlichem Umgriff und anderer Zielsetzung. In der Darstellung des Flächennutzungsplans beginnt die Ortsumfahrung Kragling an der derzeitigen Linkstropete, die durch das hier planfestgestellte Vorhaben baulich in einen Kreisverkehr umgestaltet wird. Die vorliegende Planung hält keinen Anschluss einer Ortsumfahrung Kragling offen. Allerdings schließt die vorgelegte Planung nicht grundsätzlich die Realisierung einer Ortsumfahrung Kragling aus. Der im Flächennutzungsplan dargestellte Verlauf ist eher als Korridor zu betrachten denn als eine exakte Trassierung, zumal dieser Korridor über mittlerweile mit Gebäuden überbautes Gebiet verläuft. Da aber allgemein die Trassenverläufe der Ortsumfahrung Kragling und der Kraglinger Spange bis auf den „Startpunkt“ an der derzeit bestehenden Rampe der Linkstropete keinerlei Berührungspunkte haben, ist eine Entwicklung der Planungen der Ortsumfahrung Kragling und grundsätzlich ein „Nebeneinander“ beider Planungen denkbar.

Eine genauere Betrachtung der Schaffung von Zwangspunkten der Kraglinger Spange für die Ortsumfahrung von Kragling ist nicht notwendig, da beide Planungen unabhängig voneinander stehen und insbesondere die eine sich nicht als Anschlussplanung der anderen darstellt.

Der Inhalt des Flächennutzungsplans der Gemeinde Stephanskirchen steht daher dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen.

3.2 Planungsvarianten und Abwägung

Teil des Abwägungsprogramms bei der Entscheidungsfindung ist die Prüfung von Planungsalternativen (BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10/09). In diesem Zusammenhang sind jedoch (nur) solche Planungsalternativen zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten berührten öffentlichen und privaten Belangen einzustellen, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Urteil vom 21.01.2016, Az. 4 A 5.14).

Als Planfeststellungsbehörde ist die Regierung von Oberbayern nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Bei der Variantenprüfung können bereits in einem frühzeitigen Verfahrensstadium diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen (vgl. BVerwG vom 24.04.2009, Az. 9 B 10.09). 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).

Nach Prüfung der für das Vorhaben insgesamt sowie für einzelne Maßnahmen in Betracht kommenden Planungsvarianten weisen die sonstig vorgeprüften Varianten gegenüber der beantragten Variante deutliche Nachteile auf. Die Entscheidung des Vorhabens-trägers für die beantragte Variante ist somit nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde konsequent und richtig, weshalb die beantragte Variante festgestellt wird.

3.2.1 Variantendarstellung

Im Rahmen einer Voruntersuchung wurden fünf Varianten der Linienführung und Verknüpfung unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens (plangleiche Verknüpfung mit Bruch der Verkehrscharakteristik) untersucht.

Neben der sogenannten Nullvariante, also eines gänzlichen Verzichts auf das Projekt bei Beibehaltung des gegenwärtigen Zustands, waren vorliegend zwei Ebenen an Varianten zu unterscheiden:

1. **Trassenvarianten** (Streckenverlauf) und
2. **Fälle** (Verkehrsführung innerhalb der Kraglinger Kreuzung und der Rampe).

Zunächst werden die Varianten untersucht und die Feststellungsvariante herausgearbeitet. Danach werden die Fälle, also die Möglichkeiten der Verkehrsführung dargestellt und die für die Feststellungsvariante gewählte Verkehrsführung herausgearbeitet.

3.2.1.1 Nullvariante

a) Fallenlassen der Nullvariante

Die sogenannte Nullvariante, also ein gänzlicher Verzicht auf das Projekt bei Beibehaltung des gegenwärtigen Zustands ist für die Erreichung der gesteckten Planungsziele (Verkehrsverlagerung zur Verringerung des Durchgangs-/Schwerlastverkehrs in Gehering, Entlastung der Anwohner in Gehering von verkehrsbedingten Immissionen, Steigerung der Verkehrsqualität der Ortsdurchfahrt und der Route von Rosenheim Richtung Vogtareuth, Schaffen einer dem Verkehrsbedürfnis angepassten Verkehrsverbindung auf der Strecke Rosenheim - Vogtareuth) gänzlich ungeeignet. Zudem zeigt die Prognosebelastung im Prognosenullfall, dass sich die bestehende verkehrlich unbefriedigende Situation weiter verschlechtern würde. Verkehrsrechtliche Anordnungen, wie die Sperrung für den Schwerverkehr kommen als Alternative bei klassifizierten Maßnahmen grundsätzlich und speziell hier nicht in Betracht, da es an ortsnahen Straßen gleicher oder höherer Klassifizierung für die Umleitung des betroffenen Verkehrs fehlt bzw. nur ungünstig gelegene Ausweichrouten auf niedriger klassifizierten Straßen möglich wären, die zur sinnvollen Umleitung mangels Aufnahmefähigkeit nicht geeignet sind. Wie in der Praxis nachgewiesen, kann auch die Lenkung des Verkehrs durch Lichtsignalanlagen keine wesentliche Verbesserung herbeiführen bzw. kann sich dies in Stoßzeiten noch zusätzlich negativ auf den Verkehrsfluss auswirken.

Unabhängig davon, dass die Zielerreichung nicht durch die Nullvariante erreichbar ist, wird in diesem Beschluss geprüft, ob das öffentliche Interesse an der Zielerreichung durch Umsetzung des Planvorhabens die damit beeinträchtigten öffentlichen und privaten Interessen überwiegt oder ob – angesichts überwiegender entgegenstehender Belange – ein Verzicht auf das Vorhaben geboten ist (Nullvariante). Eine Entscheidung gegen die Nullvariante erfolgt daher im Hinblick auf die Planrechtfertigung und unter Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechender Interessen. Da es sich hier nicht um ein Bun-

desfernstraßenprojekt handelt, wurde weder eine Linienbestimmung als vorbereitende Grundentscheidung noch der Bundesverkehrswegeplan als gesetzliche Bedarfsfeststellung zugrunde gelegt. Die Planfeststellungsbehörde behandelt die Planrechtfertigung und die Abwägung aller Belange und Interessen in diesem Beschluss.

Die nachfolgenden Prüfungen ergeben ein Überwiegen des öffentlichen Interesses an der Umsetzung des Vorhabens, auch im Hinblick darauf, dass mit der Feststellungsvariante eine Trassierung gefunden wurde, die die gesteckten Ziele bestmöglich erreicht und dabei entgegenstehende Interessen so weit wie möglich schont.

Die Nullvariante kommt damit nicht in Betracht.

b) Einwendungen gegen das Fallenlassen der Nullvariante (**Einwender Nrn. 1002, 3001, 5001, 5002, 5003 und 5004**)

Die Einwender bemängeln eine geringe Entlastungswirkung des Bauvorhabens (angeführt werden 17%) und kritisieren zum Teil, dass angesichts dieser so empfundenen geringen Entlastungswirkung der Kraglinger Spange die Nullvariante in den Planungsunterlagen nicht mit der notwendigen Ermittlungstiefe und nur floskelhaft (Erläuterungsbericht S. 26, Ziffer 3.2.) behandelt worden sei. Es gehe um die Frage, ob der Bau einer Straße, die für sich genommen zu keiner spürbaren Entlastung führe, in dem projektierten Umfang es rechtfertige, Millionenbeträge in die Hand zu nehmen, das Ortsbild zu beeinträchtigen, Natur und Landschaft zu zerstören, erhebliche Beeinträchtigung für die Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Grundstücke hervorzurufen, die Existenz eines ansässigen Gewerbebetriebs zu gefährden und private Grundstückseigentümer zu enteignen. Das Staatliche Bauamt Rosenheim unterlasse es, sich angemessen mit den Argumenten für eine Nullvariante auseinanderzusetzen und beschränke sich auf die Feststellung, dass ohne die Realisierung der Maßnahme „sich die bestehende verkehrlich unbefriedigende Situation weiter verschlechtern würde“ bzw. dass sich die Planungsziele hiermit nicht erreichen ließen. Teilweise wird die Nullvariante als diejenige angesehen, die entsprechend der vom Vorhabensträger im Erläuterungsbericht Blatt 33 bis 38 (Planunterlage Nr. 1) durchgeführte Abwägung genauso gut abschneide wie die Feststellungsvariante. Der Einwender Nr. 1002 nimmt eine eigene Bewertung im Stil der vom Vorhabensträger entwickelten Abwägungstabelle auf Blatt 33 ff. des Erläuterungsberichts vor („Entlastung vom Durchgangsverkehr: 0; Verkehrssicherheit: 0; Planungsziel EKL2/3: 0; Immissionsschutz; 0; Bewertung Natur/Landschaft: +; Flächenzerschneidung +; sonstige Belange: +; Kosten: +. In der Summe ergibt sich somit 4 mal 0 und 4 mal +, welches dem Ergebnis der Feststellungsvariante entspricht“) und will damit belegen, dass die Nullvariante am besten abschneide.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die Prüfung der Nullvariante wird im Rahmen der Variantendiskussion mit wenigen Worten ausgeschieden, da es auf der Hand liegt, dass damit die Planungsziele nicht erreicht werden können. Die Abwägung, ob der Bau der Spange an sich gerechtfertigt ist, d. h. ob die Belange, die für das Vorhaben sprechen, diejenigen Belange überwiegen, die gegen das Vorhaben sprechen, vollzieht sich regelkonform in diesem Beschluss anhand der Planunterlagen, der die mit dem Bauvorhaben verbundenen Rechtsbeeinträchtigungen und Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange detailliert ermittelt, bewertet und abwägt. Insbesondere die Prüfung der von den Einwendern aufgeworfenen Konflikte und Auswirkungen hinsichtlich der Kosten, der enteignungsrechtlichen Vorwirkung, der Beeinträchtigung von Ortsbild, Natur und Landschaft, wird in der Abwägung dieses Planfeststellungsbeschlusses behandelt. Die einwenderseits durchgeführte Prüfung der Nullvariante anhand der Matrixvorlage des Vorhabensträgers übersieht, dass das Planungsziel der Verlagerung des Durchgangsverkehrs und der Herstellung der Verkehrssicherheit durch die Nullvariante überhaupt nicht erreicht werden kann und daher vom Vorhabensträger in nicht zu beanstandender Weise in einem frühen Verfahrensstadium ausgeschieden werden konnte.

3.2.1.2 Weitere ausgeschiedene Variante (in den Planunterlagen unbenannt)

Bei dieser bereits nach der Voruntersuchung des Vorhabensträgers ausgeschiedenen Variante handelt es sich um eine kurze, ortsnahe Spange mit Linksabbiegespur in der Miesbacher Straße. Diese hätte nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers zu **eklatanten Sicherheitsdefiziten** geführt:

- in dem dafür notwendigen engen Bogen wäre die nach den aktuellen Richtlinien zur Anlage von Landstraßen aus dem Jahr 2012 – „RAL“ – erforderliche Haltesichtweite nicht erreicht worden,
- der tiefe Einschnitt im Knoten, der zusätzlich noch in der Innenkurve gelegen wäre, hätte die Sicht der wartepflichtigen Verkehrsteilnehmer auf den bevorrechtigten Strom stark eingeschränkt und
- daneben wäre mit unangemessen hoher Geschwindigkeit in einer viel zu engen Kurve zu rechnen gewesen.

Diese Variante wäre aufgrund der genannten technischen und sicherheitsrelevanter Mängel nicht vertretbar gewesen. Es wäre sehenden Auges eine Straße mit erheblichen Verkehrssicherheitsdefiziten geschaffen worden, was dem Auftrag des Art. 9 BayStrWG widersprechen würde, die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand zu bauen. Auch die Tatsache, dass damit wesentlich weniger Eingriffe in fremden, betrieblich genutzten Grund erfolgen müssten, die Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt geringer ausfal-

len würden und auch die Baukosten geringer wären, kann gegenüber den immensen Sicherheitsdefiziten nicht den Ausschlag geben. Diese Variante wurde daher auch in den Planunterlagen nicht mehr weiter dargestellt und behandelt.

3.2.1.3 Variante 1 (ausgeschieden); Gründe für deren Ausscheiden vor Feinplanung

Die **Variante 1** (kurze, ortsnahe Spange mit zwei Kreisverkehren) beginnt an der Brücke der Salzburger Straße über die Miesbacher Straße und führt in engem Linksbogen zur Vogtareuther Straße in Höhe der Einmündung der Kraglingerstraße. Die Rampe von der Salzburger Straße und die Spange werden mit einem dreiarmligen Kreisverkehr mit Bypass für den Strom zur Miesbacher Straße verknüpft. Die Verknüpfung mit der Vogtareuther Straße erfolgt über einen vierarmigen Kreisverkehr, die Kreuter Straße wird als vierter Arm verknüpft.

Diese Variante weist erhebliche Defizite in der **Leistungsfähigkeit** auf: Trassierungstechnisch muss der enge Bogen bereits nahe am Überführungsbauwerk der Salzburger Straße angesetzt werden. Dadurch verringert sich der Abstand zwischen Miesbacher Straße und Rampe kontinuierlich. Damit der Bypass noch mit einem für LKW befahrbaren Radius ausgebildet werden kann, kommt es zu einer deutlichen Reduzierung der Länge der Rampe zwischen Salzburger Straße und Kreisverkehr. Auch die Verflechtungsspur in der Miesbacher Straße kann nur auf ca. 50 Meter Länge ausgebildet werden. Es besteht die Gefahr, dass der starke Strom aus dem Bypass nicht in den übergeordneten Strom verflechten kann und daraus ein Rückstau im Bypass entsteht. Durch die verkürzte Rampe besteht zudem die Gefahr von Rückstau in die Salzburger Straße durch Wartepflichtige in der Zufahrt zum Kreisel.

Auch die **Verkehrssicherheit** ist bei Variante 1 nicht im erforderlichen Mindestmaß gegeben: Zwischen den Kreisverkehren wird eine Trassierung im untersten Grenzbereich der Entwurfsklasse (EKL) 4 angewendet, jedoch ist es nicht vertretbar, auch den Querschnitt oder die Fahrbahnmarkierung auf EKL 4 zu reduzieren. Trassierung und Querschnitt passen damit nicht zusammen, was zu unangemessenen Geschwindigkeiten führen kann. Im Einschnittsbereich zwischen den Kreisverkehren muss trotz Sichtweitenbemessung um 4 Meter aufgeweitet werden. Die nach den einschlägigen Sicherheitsrichtlinien (RAL) anzustrebende Orientierungssichtweite von 30% über der Haltesichtweite kann nicht erreicht werden.

Der Bau dieser Variante könnte zudem nur mit verringerter **Verkehrsqualität** erfolgen: Der Übergang von der EKL 2 (hohe Verkehrsqualität, hohe Fahrtgeschwindigkeit) in eine nach EKL 4 trassierte kurze Strecke zwischen zwei kurz aufeinanderfolgenden Kreisverkehren sowie der nachfolgend weitere Wechsel von EKL 4 in eine Straße der EKL 3 (St 2359 nach Norden) verringert die Verkehrsqualität des Streckenzugs.

Hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität begegnet diese Variante also derartigen Schwierigkeiten, dass sie vom Vorhabensträger in sachgerechter Weise bereits in einem sehr frühen Planungsstadium verworfen und nicht mehr näher betrachtet wurde. Zwar könnte durch die Variante 1 ein Kiesabbaugebiet ausgespart werden und damit der Grundstückseigentümer, ein Kiesabbaubetrieb, unbeeinträchtigt gelassen werden. Wie bereits oben erläutert, wäre damit auch Schonung des im RP 18 dargestellten Kiesabbaugebiet möglich. Auch im Übrigen könnten dadurch die Eingriffe in fremde Grundstücke maximal reduziert werden und der Kreuztangerweg unberührt bleiben. Auch die Eingriffe in Natur und Landschaft würde geringer ausfallen und wäre gegenüber den anderen Varianten positiv zu bewerten. Die Variante 1 wäre aber eine nach planerischen und sicherheitstechnischen Gesichtspunkten völlig unzureichende Planung, deren Umsetzung per se nicht genehmigungsfähig wäre. Ihre tatsächlich großen Vorteile können diese Variante nicht rechtfertigen, da die sicherheitsrelevanten Trassierungsmängel derart gravierend sind, dass das Planungsziel der verkehrssicheren und verkehrsbedürfnisgerechten Trassierung nicht erreicht werden könnte. Die Planfeststellungsbehörde sieht das Ausscheiden der Variante 1 in einem sehr frühen Planungsstadium daher als sachgerecht an.

3.2.1.4 Variante 2 – Beschreibung

Die **Variante 2** (Spange mit Unterquerung der Kraglinger Straße und Kreisverkehr an der Vogtareuther Straße) beginnt an der Brücke der Salzburger Straße über die Miesbacher Straße und führt in einem Linksbogen zur Vogtareuther Straße ca. 250 m nördlich der Einmündung der Kraglinger Straße. Die bestehende Rampe wird nachgeordnet mit Einmündung an die Spange angeschlossen. Die Spange erhält eine Linksabbiegespur und für die Einbieger aus der Rampe eine Verflechtungsspur. Es ist ein Kreuzungsbauwerk (Brücke der Kraglinger Straße) erforderlich. Die Verknüpfung mit der Vogtareuther Straße erfolgt über einen dreiarmligen Kreisverkehr.

3.2.1.5 Variante 3 (Planfeststellungsvariante) – Beschreibung

Die **Variante 3** (Spange mit Unterquerung der Kraglinger Straße und nachgeordneter Verknüpfung der Vogtareuther Straße) beginnt an der Brücke der Salzburger Straße über die Miesbacher Straße, führt in einem Linksbogen nach Westen und nimmt im Gegenbogen die bestehende Trasse der Vogtareuther Straße auf. Die Vogtareuther Straße nördlich von Gehering wird ca. 250 Meter nördlich der Einmündung der Kraglinger Straße nachgeordnet verknüpft. Die bestehende Rampe wird nachgeordnet mit Kreisverkehr und Bypass an die Spange angeschlossen. Die unterbrochene Erschließung des Kreuztanger-

weges wird an anderer Stelle wiederhergestellt. Es ist ein Kreuzungsbauwerk (Brücke der Kraglinger Straße) erforderlich.

3.2.1.6 Variante 4 – Beschreibung

Die **Variante 4** (Weiträumige Spange mit Unterquerung der Kraglinger Straße und Verknüpfung der Vogtareuther Straße nördlich von Höhensteig) beginnt an der Brücke der Salzburger Straße über die Miesbacher Straße, verläuft nach Norden entlang des Kleinholzer Weg, schwenkt in weitem Bogen nach Westen, verläuft mittig zwischen den Ortsteilen Kreut und Höhensteig, nimmt im Gegenbogen die Trasse der bestehenden Vogtareuther Straße nach ca. 100 Metern nördlich von Höhensteig auf. Die bestehende Rampe wird nachgeordnet mit Einmündung an die Spange angeschlossen. Die Spange erhält eine Linksabbiegespur und für die Einbieger aus der Rampe eine Verflechtungspur. Es ist ein Kreuzungsbauwerk (Brücke der Kraglinger Straße) erforderlich. Die Verknüpfung der Vogtareuther Straße mit der Spange nördlich Höhensteig erfolgt über eine Einmündung mit Linksabbiegespur und Rechtsabbiegekeil in der Spange und Tropfen in der nachgeordneten Straße. Die Vogtareuther Straße nördlich Höhensteig wird nachgeordnet verknüpft.

3.2.2 Abwägung der Varianten 2, 3 und 4 / Entscheidung für die Planfeststellungsvariante

Der Vorhabensträger hat im Erläuterungsbericht unter Punkt 3.3 (Blatt 33 ff.) eine tabellarische Übersicht bezüglich der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten eingestellt. Ergänzend sei auf diese Tabelle verwiesen, wobei die Planfeststellungsbehörde im Folgenden die vom Vorhabensträger vorgenommene Abwägung der Varianten im Grundsatz aufgreift und sie nachfolgend durchführt.

Soweit durch die **Einwendung Nr. 1002** moniert wird, dass eine erhebliche Asymmetrie in den Erwägungen des Vorhabensträgers zu Ungunsten von Naturschutz-orientierten Zielen bestehe, folgt die Planfeststellungsbehörde im Grundsatz dieser Einschätzung. In der Abwägungsmatrix des Vorhabensträgers im Erläuterungsbericht Blatt 33 bis 38 erhält jeder verkehrsbezogene Belang eine eigene Bewertung, während die natur- und landschaftsbezogenen Belange (Boden, Wasser, Biotope, Pflanzen/Tiere, Landschaft/Erholung) einheitlich im Sinne einer Gesamtzusammenschau bewertet werden. Dies wird nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht dem Stellenwert der naturbezogenen Belange, vor allem hinsichtlich der neueren gesetzgeberischen Bemühungen, der politischen Zielsetzungen und der Dringlichkeit klima- und natur- und artenschutzfachlicher Themen gerecht. Die Planfeststellungsbehörde nimmt daher eine andere Gewichtung vor und stellt jeden klima-, natur- und artenschutzrechtlichen Belang einzeln in die

Abwägung ein, kommt jedoch im Ergebnis ebenfalls zur Einschätzung, dass die Variante 3 festgestellt werden kann.

3.2.2.1 Ausscheiden der Variante 4

Die Variante 4 ist die am wenigsten vorteilhafte aller noch verbliebenen Planungsvarianten. Die Variante 4 ist mit einem **Flächenbedarf** von 36.200 m² die weiträumigste Variante und würde massiv in fremdes Grundeigentum eingreifen, insbesondere in ein genehmigtes **Kiesabbaugebiet**: dieses würde auf kompletter Länge von 120 Metern durchschnitten und damit den Kiesabbau auf dem Grundstück Fl. Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen unmöglich machen. In diesem Bereich besteht bereits eine rechtskräftige Genehmigung für den Betriebsinhaber zum Kiesabbau. Das mit der Variante 4 durchschnittene Kiesabbaugebiet ist auch im Regionalplan als Vorranggebiet für Kiesabbau ausgewiesen und steht beeinträchtigenden Planungen grundsätzlich entgegen; im Übrigen wird auf die ausführlichen Erläuterungen oben unter den Entscheidungsgründen B.3.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Die Variante 4 weist wegen ihrer Großräumigkeit die höchste Flächenversiegelung auf und führt damit auch zum **höchsten Verlust von Kaltluftentstehungsflächen**, insbesondere durch die Versiegelung der Wiesenhänge westlich von Kreut, wo sie quer zur Hangneigung und damit auch quer zum Kaltluftabfluss verlaufen würde. Sie ist mit Baukosten von ca. 3,55 Mio. Euro auch bei Weitem die **teuerste Variante**. Die Variante 4 würde die Landschaft massiv zerschneiden und einen steilen Hangbereich bei Kreut in Dammlage queren. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass hier auch der in der Region so beliebte **Schlittenberg** nicht mehr nutzbar wäre. Mit der Trassenlänge verbunden ist zudem ein massiver Eingriff in die **ausgeübte Landwirtschaft**; es würden vier landwirtschaftlich genutzte (fremde) Grundstücke angeschnitten und zehn weitere ungünstig zerschnitten. In punkto **Sicherheit** kann diese Variante auch nicht überzeugen, da sie den Übergang von der EKL 2 auf EKL 3 zwar gut bewältigen kann, aber die empfohlene Länge der Verflechtungsspur für Rechtseinbieger würde gegenüber den Vorgaben in den RAL um 10 % unterschritten.

Positiv ist, dass der Eingriff der Variante 4 in Biotope gegenüber den Varianten 2 und 3 relativ geringer ausfällt und auch die durch die Varianten 2 und 3 beeinträchtigten Jagdhabitate für Fledermäuse unberührt bleiben. Der Kreutangerweg als vielgenutzte Erschließungsstraße könnte – im Gegensatz zu den Varianten 2 und 3 – unverändert erhalten bleiben und müsste nicht zur Sackgasse umgebaut werden mit der Folge, dass ein anderer Erschließungsweg zusätzlich gebaut werden müsste.

Ebenso wie die Varianten 2 und 3 ist die Variante 4 zwar geeignet, den Durchgangsverkehr aus Gehering zu verlagern und damit eine verkehrliche Entlastung sowie eine Redu-

zierung der Immissionen in Gehering zu erreichen. Die zahlreichen Nachteile überwiegen jedoch die demgegenüber geringer zu wertenden Vorteile.

Der **Einwender Nr. 1005** gibt richtigerweise zu bedenken, dass eine **Entlastung der Ortsdurchfahrt Höhensteigs** durch Wahl der Variante 4 leicht möglich wäre. Mit Blick auf die Anwohner an der Ortsdurchfahrt ist dieser Hinweis auf eine Entlastung grundsätzlich richtig. Allerdings entstünde gleichzeitig in der Variante 4 eine erhebliche Neubelastung der Bewohner im östlichen Bereich von Höhensteig, die Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde. Das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG, wonach bei der Planung darauf zu achten ist, dass schädliche Umweltauswirkungen (wie Lärm) auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete soweit wie möglich zu vermeiden sind, wäre in dieser Variante verletzt.

Derzeit sind die Bewohner Höhensteigs direkt an der Ortsdurchfahrt „nur“ unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete belastet. Das schalltechnische Gutachten (Planunterlage 17.1) zeigt auf Blatt 9 (Tabelle 3) zwei Immissionsorte („IO“) an der Ortsdurchfahrt der St 2359 in Höhensteig. Die geltenden Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete nach der 16. BImSchV sind für den Prognosefall 2030 (Bau der Kraglinger Spange in der Variante 3, also ohne Entlastung von Höhensteig) dort eingehalten. Die Wahl der Variante 4 unter Inkaufnahme aller gezeigten Nachteile und Beeinträchtigungen anderer Belange einzig vor dem Hintergrund, eine bestehende Lärmbelastung aus dem bisherigen Entstehungsort herauszunehmen und an eine neue, bislang unbelastete Stelle zu verlagern, bei der die Lärmbelastung an den Wohngebäuden dann sogar höher wäre, bietet keinerlei Vorteile, kostet aber den Preis aller in diesem Beschluss zulasten der Variante 4 aufgeführten Nachteile.

Die Variante 4 wäre die einzige der Planungsvarianten, bei denen die Einrichtung von Lärmschutzanlagen erforderlich werden würde, da die überschlägige Rasterlärmrechnung im östlichen Wohnbereich von Höhensteig zeigt, dass dort die einschlägigen Lärmgrenzwerte überschritten wären. Hiermit wäre der Planungsgrundsatz aus § 50 BImSchG verletzt, der ein Optimierungsgebot bei Neubauten enthält. § 50 BImSchG verleiht dem Immissionsschutz ein besonderes Gewicht und verlangt, dass schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne so weit wie möglich vermieden werden. Allerdings ist diese Abwägungsdirektive keine zwingende Vorgabe (Jarass, BImSchG, Kommentar, 13. Auflage 2020, § 50 Rn. 19). Die Vorgaben des § 50 BImSchG fallen aber streng aus, wenn es sich um die Neuplanung „auf grüner Wiese“ handelt (Jarass aaO, Rn. 20). Auch wenn durch Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte ermöglicht werden kann, so liegt dennoch eine erstmalige Neubelastung von Wohngebieten durch Lärm vor und die Vermeidung dieser Lärmbelastung wiegt viel in der Abwägung und überwiegt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde hier die Vorteile zugunsten der Anwohner an der bisherigen Ortsdurchfahrt, die für den Bau der Variante 4 sprechen. Zu beachten ist auch,

dass sich der Vorhabensträger u. a. die Entlastung der Ortsdurchfahrt Gehering zum Ziel gesetzt hat. Es ist unangreifbar, wenn er die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Höhensteig, die sowohl räumlich deutlich getrennt von Gehering ist als auch keiner vergleichbaren Belastung durch Lärm, Abgase und Verkehrsbelastung ausgesetzt ist, nicht zum Ziel wählt und damit auch die beantragte Feststellungsvariante nicht auf eine zusätzliche Entlastung von Höhensteig zuschneidet. Es ist der Planfeststellungsbehörde versagt, durch die „Hintertür“ der Variantenabwägung dem Vorhabensträger eine zusätzliche Zielformulierung aufzuzwingen, gegen die er sich bereits durch seine (rechtmäßige) Zieldefinition entschieden hat. Der Vorhabensträger hat sich für eine Zielformulierung bezüglich einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Gehering entschieden, nicht von Höhensteig. Eine Entlastung von Höhensteig wäre damit ein für die an der Ortsdurchfahrt Höhensteig Ansässigen sicherlich ein wünschenswerter Nebeneffekt gewesen, kann aber nicht von der Planfeststellungsbehörde durchgesetzt werden.

In der Zusammenschau mit allen anderen, teilweise schweren Nachteilen der Variante 4 und den in Qualität und Quantität eher geringen Vorteilen ergibt sich, dass die Variante 4 ausscheiden konnte.

3.2.2.2 Vergleich der verbleibenden Varianten 2 und 3 (Feststellungsvariante)

a) Natur und Landschaft

Für die Variante 2 spricht zunächst, dass **Natur und Landschaft** (der Artenschutz wird extra behandelt) im Vergleich zur Variante 3 etwas geringer beeinträchtigt werden, wobei der bedeutendste Unterschied darin besteht, dass bei Variante 2 die Baumhecke am Bauende mit landschaftsprägender und lufthygienischer Bedeutung unberührt bleibt, deren Verlust bei Variante 3 allerdings kompensiert werden kann. Dennoch ist festzuhalten, dass der Belang des „Unberührtbleibens“ naturschutzfachlich relevanter Bestände ein Belang für sich ist, der nicht durch Erwägungen zu möglichen Kompensationsmaßnahmen relativiert werden kann.

Die Variante 2 ist hier leicht vorteilhaft.

b) Schutzgut Boden

Beim **Schutzgut Boden** ergeben sich keine bewertbaren Unterschiede zur Variante 3, da die Variante 2 zwar die kürzere Planungsvariante ist, allerdings ist die **Flächeneuversiegelung** in der Variante 2 höher ist als bei Variante 3, da bei letzterer Teile der Spange auf bereits als Straßengrund überbauter Fläche zum Liegen kommen. Bei Variante 2 gehen dagegen weniger Kaltluftentstehungsflächen verloren.

Es bestehen daher keine bewertbaren Unterschiede zwischen Variante 2 und 3.

c) Artenschutz

Zum **Artenschutz** ist festzustellen, dass beide Varianten 2 und 3 Flugleitlinien für Fledermäuse durchschneiden und zwischen bedeutenden Jagdgebieten für Fledermäuse (bei der Kiesgrube Kragling und östlichen Waldgebieten) und bedeutenden Quartieren in Gehering verlaufen. Wegen der Einschnittslage ist die Zerschneidungswirkung bei beiden Varianten gering. Die Varianten 2 und 3 queren die Flugroute bei Entleiten (Obstwiese). Bei Variante 2 wird eben jene Obstwiese als Jagdhabitat mittlerer Bedeutung überbaut/zerschnitten, die bei Variante 3 erhalten bleibt. Dagegen geht durch die Überbauung der als Biotop gelisteten Baumhecke bei Variante 3 ein bedeutendes Jagdhabitat und ein bedeutender Rückzugsort für Fledermäuse verloren, die bei Variante 2 erhalten bleiben könnte. In den Planunterlagen ist vorgesehen, dieses Habitat durch Nachpflanzung wiederherzustellen.

Hinsichtlich des Artenschutzes ist damit Variante 2 gegenüber Variante 3 insgesamt leicht vorteilig.

d) Kosten

Insgesamt ist die Variante 2 darüber hinaus die **kostengünstigste Variante**, da sie 200.000 Euro günstiger ist als Variante 3.

e) Flächeneingriffe

Hinsichtlich des **Eingriffs in landwirtschaftlich genutzten Grund und Boden** bestehen kaum Unterschiede zwischen Variante 2 und 3. Die Variante 3 schneidet sechs landwirtschaftlich genutzte Flächen an und zerschneidet weitere sechs Grundstücke ungünstig. Die Variante 2 schneidet dagegen sieben landwirtschaftlich genutzte Flächen an und zerschneidet drei ungünstig. Eine Abwägung des grundrechtlich geschützten Rechts aus dem Eigentum an den Flächen und insbesondere am Schutz des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs (Landwirtschaft) ist hier kaum möglich, da beide Varianten in schwerwiegender Weise in fremde Grundstücke eingreifen und das schützenswerte Interesse des Einen hier nicht gegen dasselbe schützenswerte Interesse des anderen abgewogen werden kann. Bei beiden Varianten ergeben sich durch Zerschneidung und Anschneidung massive Eingriffe und unwirtschaftliche Restflächen, die eine Bewirtschaftung erschweren oder zum Teil obsolet machen.

Hier bestehen also keine bewertbaren Unterschiede zwischen Variante 2 und 3.

f) Immissionsschutz

Auch hinsichtlich des **Immissionsschutzes** und der **Erfüllung der Planungsziele** bestehen keine bewertbaren Unterschiede zwischen den beiden Varianten.

g) Flächenbedarf

Die Variante 2 braucht gut 1.000 m² mehr an Fläche als die Variante 3. Die Variante 3 schneidet in dieser Hinsicht also besser ab, der Unterschied ist jedoch vernachlässigbar gering.

h) Entlastungswirkung

Aufgrund des Kreisverkehrs mit Bypass in der Variante 3 ist ein Linkseinbiegen in die Spange möglich. Dies entlastet zusätzlich die abzustufende Vogtareuther Straße und die Salzburger Straße im Ortsbereich von Gehering. Bei der Variante 2 ist ein Linkseinbiegen in die Spange nicht möglich. Das bedeutet, dass der aus westlicher Richtung auf der Salzburger Straße kommende Verkehr nicht die Spange nutzen könnte, sondern die „alte“ Route über die Kreuzung Salzburger Straße / Vogtareuther Straße nehmen müsste.

Daher ist der Zielerreichungsgrad bei der Variante 3 noch größer als bei Variante 2.

i) Kiesabbaugebiet (Vorrangfläche Regionalplan und Kiesabbaubetrieb)

Allerdings ergeben sich bezüglich des **Kiesabbaugebiets** schwerwiegende Vorteile für die Variante 3: Durch die Variante 2 würde das Kiesabbaugebiet (s. o.) auf einer Länge von ca. 85 m durchquert, die Gradienten der Straße läge dabei mit ca. 477,7 m um gut 7 m über der Abbausohle. Die im Regionalplan als Vorrangfläche für Kiesabbau festgesetzte Fläche würde durch die Variante 2 noch durchschnitten, dagegen berührt die Variante 3 das Vorranggebiet nur noch randlich. Die Vorrangfläche ist in Planunterlage 3 zeichnerisch eingetragen.

Hinsichtlich des Kiesabbauunternehmens ist folgendes festzustellen: für den östlichen Bereich auf der Fläche Fl. Nr. 3223 der Gemarkung Stphanskirchen besteht zugunsten des Grundstückseigentümers eine Genehmigung zum Kiesabbau. Beide Varianten 2 und 3 durchqueren diagonal das Grundstück Fl. Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen. Die für den Abbau genehmigte Fläche wird durch die Variante 2 angeschnitten. Berücksichtigt man die Anbauverbotszone, bestünde in der Variante 2 kaum noch die Möglichkeit, die Genehmigung auf der Fläche Nr. 3223 zu nutzen. Die Variante 3 dagegen touchiert in ihrer Trassierung die zum Abbau genehmigte Fläche nur randlich. Im der Zusammenschau mit der Anbauverbotszone schneidet sie diese Fläche an. Es bleibt noch die Möglichkeit, die genehmigte Fläche zum großen Teil auszubeuten. Aufgrund des immensen betrieblichen Interesses des Kiesabbauunternehmers an der Ausbeutung der Fläche und der hohen wirtschaftlichen Werte, die durch den Überbau vernichtet würden, ist die Variante 3 als schonendste Variante deutlich vorteilhaft. Ein gewichtiger Vorteil liegt auch darin, dass die Variante 3 auch den Eingriff in das Vorranggebiet Kiesabbau des Regionalplan 18 minimiert.

Die Variante 3 schont damit äußerst gewichtige Belange mehr als die Variante 2 und ist daher vorzugswürdig gegenüber Variante 2.

j) Verkehrssicherheit

In der Variante 2 ergeben sich ferner deutliche **Sicherheitsbeeinträchtigungen** gegenüber der Variante 3, da ein Bruch in der Verkehrscharakteristik erfolgt und ein zu enger Radius (im nach RAL zu vermeidenden Bereich) ausgebildet wird. Die Verflechtungsspur für Rechtseinbieger unterschreitet mit ca. 105 m Länge die empfohlene Länge nach RAL um ca. 10%. Außerdem kann der Übergang von der EKL 2 auf EKL 3 nicht sicher erfolgen, da der langen Geraden in der Miesbacher Straße unmittelbar ein Bogen im zu vermeidenden Bereich nach RAL folgt. Insbesondere die Unterschreitung der Mindestlängen der Verflechtungsspur und die Kurvenführung, die nach RAL zu vermeiden ist, haben unmittelbaren Einfluss auf die Verkehrssicherheit und bergen die Gefahr, allein durch die Streckenführung Unfälle zu provozieren. Durch die verkürzte Verflechtungsspur entsteht zudem gerade in Stoßzeiten die Gefahr von Rückstauungen und damit der Beeinträchtigung des Straßennetzes im Umgriff. Die Variante 3 ist hier deutlich vorteilhafter, da sie als einzige alle Vorgaben der RAL erfüllt bzw. über-erfüllt und auch die Übergänge zwischen der EKL 2 und EKL 3 als einzige richtlinienkonform meistert.

Auch bezüglich des wichtigen Belangs der Verkehrssicherheit, der Planungsziel ist, ist die Variante 3 vorteilhaft. Darüber hinaus hat die Variante 3 den Vorteil, dass durch den Kreisverkehr mit Bypass das Linkseinbiegen in die Spange möglich wird, was zu einer weiteren, wünschenswerten Entlastung der Salzburger Straße im Ortsbereich von Gehering führt.

k) Ergebnis

Im Ergebnis kann also die Variante 2 zwar leichte Vorteile hinsichtlich der Belange Klima-, Natur- und Artenschutz und darüber hinaus einen Kostenvorteil von etwa 200.000 Euro vorweisen, jedoch hat die Variante 3 deutliche Vorteile in Sachen Verkehrssicherheit, Zielerreichungsgrad und Schonung des im Regionalplan festgesetzten und aktiv genutzten Kiesabbaugebiets. Zwar wiegen auch die Belange des Klima-, Natur- und Artenschutzes an sich schwer, allerdings sind die Vorteile der Variante 2 hier gegenüber der Variante 3 nur sehr gering. Für die Variantenabwägung ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ausschlaggebend, dass eine Variante gewählt wird, die die Interessen des Kiesabbaus sowohl aus regionalplanerischer Sicht also auch im Hinblick auf den grundrechtlich garantierten Schutz des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs möglichst schont. Hier kann die Variante 3 deutliche Vorteile aufweisen. Alle diese Vorteile überwiegen auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde.

Die Entscheidung des Vorhabensträgers wird daher von der Planfeststellungsbehörde für sachgerecht und nachvollziehbar gehalten. Die Variante 3 wird planfestgestellt.

3.2.2.3 Einwendungen gegen die Feststellung der Variante 3

Von dem **Einwender Nr. 1005** wird in die Überlegungen eingebracht, dass die Vogtareuther Straße ab der Abzweigung Wasserburger Straße bis zur Einmündung in die Salzburger Straße früher eine untergeordnete Straße gewesen sei und durch eine verkehrsrechtliche Anordnung in der Wasserburger Straße (30er-Geschwindigkeitsbegrenzung) die Aufwertung und den massiven Verkehrsfluss erfahren hätte. Es wird als Folgerung auf die Wiederherstellung des vorherigen Zustandes in der Vogtareuther Straße durch Umsetzung der Variante 4 verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Tatsächlich finden sich Indizien in alten Notarurkunden eines anderen Einwenders, dass die Vogtareuther Straße zumindest bis in die späteren 1960er Jahre nicht als Staatsstraße klassifiziert war. Sie wurde jedoch ausweislich einiger damaliger Notarurkunden bewusst und gewollt durch Grunderwerb zuerst verbreitert und anschließend aufgestuft. Es gibt keine Anhaltspunkte, dass es sich hierbei um ein Versehen oder unerwünschte Nebeneffekte gehandelt hätte. Auch die Aufstufung zur Staatsstraße erfolgt durch bewussten und gewollten Rechtsakt und kann nicht schleichend und versehentlich durch quasi zufälliges Erfahren von Verkehrsbedeutung erlangen. Selbst wenn man zugrunde legt, dass der überörtliche Verkehr vor den 1960er Jahren tatsächlich über die Wasserburger Straße floss, ergibt sich daraus nicht der logische Schluss, den jetzigen überörtlichen Verkehr von der Vogtareuther Straße auf eine großräumige Variante 4 zu verlegen, zumal sich die Variante 4 östlich der planfestgestellten Trasse bewegt, die Wasserburger Straße westlich davon.

Der **Einwender Nr. 4001** verweist auf die hohen Kosten, die die Überbrückung der Kraglinger Straße mit sich bringe und folgert daraus, dass die Variante 3 (Feststellungsvariante) aus diesem Grund auszuschließen sei. Im Erörterungstermin wurde ergänzend dazu vorgetragen, dass bekanntermaßen der Rosenheimer Untergrund wegen des Seetonvorkommens kaum tragfähig sei und gerade Brückenbauten mit immensen Mehrkosten verbunden sei. Bezug genommen wurde z. B. auf das Großprojekt der B 15 Westtangente Rosenheim, bei dem die Überführung der Straße über Mangfall, Mangfallkanal und Aichergelände anerkanntermaßen eine erhebliche Komplexität aufgrund des nicht tragfähigen Seeton-Untergrundes aufweist.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Sorgen sind aufgrund der Erfahrungen u. a. mit der Westtangente Rosenheim zwar nachvollziehbar, aber im vorliegenden Fall unbe-

gründet. Die Variante 3 liegt von den Kosten her leicht über der Variante 2 und weit unter der Variante 4. Die Brücke wird im Erläuterungsbericht Blatt 38 mit 500.000 Euro in jeder Variante angesetzt. In allen näher betrachteten Varianten (2 bis 4) wäre eine Überbrückung der Kraglinger Spange notwendig. Ein Ausschluss nur der Variante 3 wäre aus diesem Grund daher nicht zielführend, da sich auch in allen anderen Varianten der letzten Planungsphase diese Kosten ergäben.

Die Kosten für das Brückenbauwerk wurden außerdem nicht nur geschätzt, sondern konkret ermittelt. Darüber hinaus ist schon deshalb nicht mit Mehrkosten für den Brückenbau zu rechnen, da im Bereich der Planfeststellung durch Sondierungen glaziale Schotterablagerungen bzw. Kiese nachgewiesen wurden (Planunterlage Nr. 18, Blatt 3), kein Seeton. Im Übrigen ist ein so kleines Brückenbauwerk kaum mit den vom Einwender aufgeführten Brückenbauwerk im Aicherpark vergleichbar, die über mehrere hundert Meter geführt werden muss.

Einwendung des Polizeipräsidiums Oberbayern Süd gegen die Variante 3 (**Einwendung Nr. 0010**):

Von polizeilicher Seite wird aus Gründen der Verkehrssicherheit die Variante 3 im Hinblick auf den Anschlussbereich des Kreutangerweg / St 2359 / St 2095 sehr kritisch gesehen. Das Polizeipräsidium moniert den Versatz des Anschlusses der Vogtareuther Straße und der Abzweigung Kreutangerweg. Zwei kurz hintereinander folgende Einmündungsbereiche wie in Variante 3 dargestellt, würden zu Konflikten und Sicherheitsdefiziten führen. In der Variante 2 sei auch keine Anbindung des Kreutangerweges vorgesehen, was aus Gründen der Gleichmäßigkeit des Verkehrsaufkommens in den Anschlussästen nachzuvollziehen sei. Die unterbrochene Erschließung des Kreutangerweges könne an anderer Stelle wiederhergestellt werden. Der Abstand zwischen den Kreisverkehren sei in Variante 2 deutlich größer als in Variante 1 und somit könnten sowohl Verkehrssicherheit auch das Planungsziel erfüllt werden. Ein dreiarmiger Kreisverkehr, wie in Variante 2 dargestellt, würde in diesem Anbindungsbereich die weitaus verkehrssichere Alternative sein.

Sei aus anderen, nicht im Erläuterungsbericht dargelegten Gründen kein Kreisverkehr an dieser Stelle vorgesehen und solle eine Anbindung des Kreutangerweges notwendig sein, so solle der Anschlussbereich Kreutangerweg / St 2359 / St 2095 als Kreuzung mit Linksabbiegerspuren errichtet werden.

Die Bedenken des Polizeipräsidiums Rosenheim können jedoch ausgeräumt werden. In der Variante 2 der Voruntersuchung war - der Planungstiefe geschuldet - nicht bekannt, dass der Umweg der durch den Kreutangerweg erschlossenen Anlieger im großen Karré über Kleinholzener Weg, Gschwendtnerfeldweg und Kreutangerweg auch wegen fehlen-

der Widmungen rechtlich nicht möglich ist. Die Anbindung des verlegten Kreuzangerweges ist damit zur Aufrechterhaltung der Erschließungen notwendig.

Zur vorgeschlagenen Lösung mit Kreisverkehr:

Trotz des oben Gesagten wird der neu zu bauende Teil des Kreuzangerwegs nur eine geringe Verkehrsbedeutung haben. Er wird nur von der ortsansässigen Hundepension und von landwirtschaftlichem Verkehr benutzt, der bisher den Kreuzangerweg über die Kraglinger Straße nutzte. Demnach sind im neuen Bereich des Kreuzangerwegs nur wenige Fahrzeuge zu erwarten. Es handelt sich hier lediglich einen landwirtschaftlichen Weg ohne Netzfunktion.

Ein nennenswerter Strom der Linksabbieger aus der Spange in die alte St 2359 wird auch nicht auftreten. Dieser Strom wird bereits am Kreisverkehr ausfahren und nicht einen Umweg über die Spange fahren. Linksabbieger von der Spange in die Vogtareuther Straße sind nicht zu erwarten. Ebenso verhält es sich mit Rechtseinbiegern aus der Vogtareuther Straße in die Spange. Hier kann es sich nur um sehr wenige Fahrzeuge handeln von Anwohnern des nördlichen Teils der abzustufenden Vogtareuther Straße. Alle anderen Ströme werden den deutlich kürzeren Weg über den Kreisel am Beginn der Spange wählen.

Ein Kreisverkehr, der dann seinen Zweck erfüllt, wenn in etwa gleichwertige Äste miteinander verknüpft werden, ist daher aufgrund der geringen Bedeutung des Kreuzangerwegs und der geringen Verkehrsströme von der südlichen Vogtareuther Straße in die Spange (und in der Gegenrichtung) weder verkehrlich erforderlich noch wirtschaftlich vertretbar.

Zur hilfswise vorgeschlagenen Lösung über eine Vollkreuzung:

Eine Vollkreuzung mit Linksabbiegespuren stellt gegenüber der Lösung in der Feststellungsvariante ein zusätzliches Risiko dar, da der tatsächlich vorhandene Linkseinbieger aus der Vogtareuther Straße nach Norden dann einen Konfliktpunkt mit den – wenn auch nur sehr vereinzelt auftretenden - Linksabbiegern in den verlegten Kreuzangerweg hätte. Eine Vollkreuzung mit Linksabbiegespuren ist wegen fehlender Verkehrsbeziehung (Linksabbieger aus der Spange, Rechtseinbieger in die Spange) daher nicht nötig und vor allem nicht so verkehrssicher wie die Lösung in der Feststellungsvariante. Deshalb wurde der Knoten in einen Versatz gemäß den Vorgaben der RAL aufgelöst, die in Nr. 6.3.3.5 dazu verlautbaren lassen: "Einmündungen sind vorteilhafter als Kreuzungen. Es sollte geprüft werden, ob statt einer Kreuzung ein Rechtsversatz ausgebildet werden kann."

Deshalb wurde die Kreuzung bewusst vermieden und von vorneherein in den wesentlich sichereren Versatz aufgelöst. Auf das Verkehrsgutachten als Planunterlage Nr. 21, insbesondere dort auf die Anlagen 12a und 12b wird im Übrigen verwiesen. Hier sind die Leistungsfähigkeitsnachweise für den Prognoseverkehr in Morgen - und Abendspitze ersicht-

lich. Die Leistungsfähigkeitsnachweise zeigen in beiden Fällen für alle Ströme QSV A (Definition QSV A nach HBS Ausgabe 2015 Teil L Seite L5 -4: „Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering“).

3.2.2.4 Kombination von Variante 3 und 4 auf Vorschlag der **Einwender Nrn. 2001, 2002, 2003 und 2004**

Im Rahmen einer Einwendung wurde der Vorschlag gemacht, die Varianten 3 und 4 so miteinander zu kombinieren, dass das Kiesabbaugebiet (nach den Festlegungen des Regionalplans, weitere Ausführungen dazu s. o. unter Entscheidungsgründe B.3.1 dieses Beschlusses) nicht mehr durchschnitten werde (so wie in Variante 3), aber der Ortsteil Höhensteig noch umfahren werde und die Spange erst nördlich von Höhensteig ende (so wie in Variante 4).

Diese Variante wurde geprüft und wird nicht weiterverfolgt.

Hierzu müsste nämlich die Trassenvariante 4 aus dem Kiesabbaugebiet nach Westen verschoben werden, sodass eine Lärmbelastung der östlichen Wohnbebauung von Höhensteig neu entstehen würde. Die Lärmbelastung wäre sogar noch höher als bei der ursprünglichen Variante 4, da durch den Bogen im Bereich des Kiesabbaugebiets die Trasse noch näher an die östliche Bebauung von Höhensteig heranrücken muss. Hier gilt das bereits oben zu Variante 4 Gesagte: Die Beseitigung von Lärmbelastungen zugunsten der einen Anwohner durch Schaffen einer Lärmbelastung zulasten von anderen Anwohnern bringt keine Vorteile. Die Direktive des § 50 BImSchG ist zu beachten, wonach die Planung so optimiert werden muss, dass bei einem Neubau möglichst keine neuen Lärmbeeinträchtigungen u. a. für Wohngebiete entstehen. So bleibt es bei den obigen Ausführungen: Eine Entlastung des Wohngebiets von Höhensteig von bereits bestehenden verkehrsbedingten Immissionen wäre wünschenswert, wäre jedoch nur durch eine Variante erreichbar, die andernorts in Höhensteig eine zu vermeidende, erstmalige und massive Lärmbeeinträchtigung schaffen würde und weitere schwerwiegende Nachteile hätte (s. o.). Damit würde aber gegen die Grundsätze des § 50 BImSchG verstoßen. Gründe, die eine Zurückstellung dieser Optimierung gebieten würden, sind nicht ersichtlich.

Zudem ist eine Entlastung von Höhensteig nicht Bestandteil der Zieldefinition dieses Planfeststellungsvorhabens. Diese Kombinationsvariante kann daher ausgeschieden werden und eine detaillierte Planung kann unterbleiben.

3.2.2.5 Variante einer weiträumigen Umfahrung mit Nullvariante (Einwendung Nr. 3001**)**

Es wird durch die Einwender darauf hingewiesen, dass eine Nullplanung im Sinne einer weiträumigen Umfahrung unter Nutzung des bereits vorhandenen Kleinholzener Weges und einer Verkehrsführung in nördlicher Richtung auf bereits bestehenden Straßen aus dem dicht besiedelten Gebiet von Kragling und Gehring heraus offenkundig nicht bislang Grundlage der Planung gewesen sei. Sie verweisen auf die zwölfte Fortschreibung des Regionalplans 18, Kap VII „Verkehr und Nachrichtenwesen“ und dessen Begründung zu 2.3. „Verbesserung der Verbindungsqualität in der Region“. Hier werde ausgeführt, dass insbesondere ausdrücklich die Nordspange Rosenheim mit dritter Innbrücke und Anbindung an die B 15 (neue Westumgehung) und an die St 2359 als Projekt von besonderer Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität sei. Die Einwender fordern die Einbeziehung der Kraglinger Spange in die übergeordnete Planung.

Der Forderung kann jedoch nicht nachgekommen werden. Die Planung einer weiträumigen Variante kann nicht weiterverfolgt werden und die damit verbundenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

l) Weiträumige Umfahrung unter Nutzung des bereits vorhandenen Wegenetzes

Eine entsprechende Überlegung und die Betrachtung einer entsprechenden Variante sind aus folgendem Grund durch den Vorhabensträger nicht angestellt worden: Der Kleinholzer Weg ist eine gemeindliche Straße mit Erschließungsfunktion. Die Kraglinger Spange – egal in welcher Variante – wird als erschließungsfreie Staatsstraße geplant, um das überörtliche Verkehrsnetz an dieser Stelle wieder sicher und leistungsfähig zu machen. Die Verbindung dieser Funktion mit einer durch gemeindliches, bebautes Gebiet führenden Erschließungsstraße würde das Ziel der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit, ungeachtet der Fragen, die sich hinsichtlich des Immissionsschutzes stellen, vereiteln. Auch hier würden umfangreiche Grundstücksinanspruchnahmen und ein Eingriff inmitten des Kiesabbaugebiets erfolgen müssen, da der Kleinholzer Weg (und das dazugehörige gemeindliche Flurstück) eine sehr viel schmalere Breite aufweist als das für Staatsstraßen nötig wäre und eine Verbreiterung durch Inanspruchnahme von Anliegergrundstücken zwingend wäre. Überwiegende Vorteile gegenüber den anderen Varianten durch die Verknüpfung der beiden Wegführungen sind nicht ersichtlich. Die betroffenen Einwender Nr. 3001 wären dadurch zwar weniger in ihrem Eigentum und in ihrem eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (Landwirtschaft) betroffen. Dieser Vorteil des Einzelnen kann – auch vor dem Lichte der grundrechtlich garantierten Eigentumsfreiheit und dem damit verbundenen Schutz des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs – jedoch nicht die massiven Nachteile aufwiegen, die eine solche Variante mit sich bringen würde, zumal durch die vorgeschlagene Trassenführung dafür in das Eigentum und den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb anderer eingegriffen würde (Kiesabbaugebiet, Wohngrundstücke, andere landwirtschaftlich genutzte Grundstücke). Auf die persönlichen Belange der Einwender und die Geltendmachung der Gefährdung ihrer Exis-

tenz wird darüber hinaus noch weiter unten im Beschluss eingegangen. Die von ihnen vorgeschlagene Planungsalternative konnte aus den geschilderten Gründen bereits ohne vertiefte Planung fallen gelassen werden.

m) Weiträumige Umfahrung unter Einbeziehung der Planungen zu einer Nordumfahrung Rosenheim mit dritter Innbrücke

Auch diese weiträumige Variante kann planerisch nicht weiterverfolgt werden. Auf die obigen Ausführungen zu einer Variante „Nordumfahrung mit dritter Innbrücke“ unter Entscheidungsgründe B.2.3.3. wird verwiesen. Ein (bislang nicht einmal in einem Planungsstadium befindliche) Projekt Nordumfahrung Rosenheim ist ein räumlich anderes Projekt und verfolgt gänzlich andere Ziele. Während die Nordumfahrung den gesamten großräumigen Verkehr zwischen dem östlichen und westlichen Rosenheimer Landkreis an der Rosenheimer Stadtmitte vorbeileiten soll und sich über mehrere Kilometer über den nördlichen Stadtbereich von Rosenheim Richtung über den Inn Richtung Südosten erstrecken soll, verfolgt die hier geplante kleinräumige Maßnahme eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Gehering für den Verkehr aus Rosenheim Richtung Vogtareuth und umgekehrt. Um Wiederholungen zu vermeiden, sei auf die obigen Ausführungen u. a. zur fehlenden Baulastträgerschaft sowie der fehlenden Bedarfsfeststellung im Raumordnungsverfahren und fehlender Trassenplanungen verwiesen. Eine künftige Realisierung einer Nordumfahrung bleibt darüber hinaus unberührt vom hier planfestgestellten Bau der Kraglinger Spange. Damit steht die Kraglinger Spange auch nicht im Widerspruch zum im RP 18 festgelegten Grundsatz, dem künftigen Bau einer Nordumfahrung Rosenheim Bedeutung zu verleihen. Umgekehrt ist mit der Festlegung einer Nordumfahrung Rosenheim als Grundsatz im RP 18 keine Verpflichtung des Vorhabensträgers verbunden, jegliche im räumlichen Umgriff stattfindenden Straßenplanungen zu unterlassen und stattdessen die im RP 18 festgelegten Maßnahmen umzusetzen. Die Planungen zu einer Nordumfahrung sind noch zu unkonkret und eine Umsetzung derzeit als unwahrscheinlich zu betrachten, sodass einerseits eine planerische Abstimmung beider Projekte bereits an der Frage scheitert, welche Trassierung eine Nordumfahrung von Rosenheim aufweisen könnte und andererseits mit einer auf das Ziel einer Nordumfahrung zugeschnittenen weiträumigen Kraglinger Spange ein Planungstorso entstehen würde, der damit an der Planrechtfertigung scheitern würde.

Wie bereits in den Entscheidungsgründen B.3.1.1 dieses Beschlusses erläutert wurde, ist überdies auch die Kraglinger Spange Bestandteil in der 12. Fortschreibung des RP 18.

n) Antrag auf Alternativplanung mit echtem Kostenvergleich

Der in diesem Zusammenhang von den Einwendern Nr. 3001 gestellte Antrag, dem Bau-
lastträger eine Alternativplanung mit echtem Kostenvergleich aufzugeben, wird zurück-
gewiesen. Die von den Einwendern erläuterten weiträumigen Varianten (auf bestehen-
dem Straßennetz und/oder unter Einbeziehung einer Nordumfahrung Rosenheim) werden
aus den oben erläuterten Gründen bereits vor einer vertieften Planungsphase ausge-
schieden. Weitere Darstellungen, Ermittlungen oder Kostenschätzungen über die Kosten-
schätzung der Variante 4 hinaus sind daher nicht nötig.

3.2.2.6 Ergebnis der Variantenabwägung

Durch den Vorhabensträger wurde die Variante 3 als beste Variante und damit als Fest-
stellungsvariante ausgewählt. Auch die Planfeststellungsbehörde folgt diesem Ergebnis
(Variantendiskussion Entscheidungsgründe B 3.2.2.1 bis B. 3.2.2.4 dieses Beschlusses).
Auch nach Anhörung aller Betroffenen und sonstigen Einwander, die unterschiedliche
Aspekte und Variantenkombinationen zur Diskussion stellten, bleibt es dabei, die Variante
3 als Feststellungsvariante auszuwählen.

3.2.3 Fälle (Gestaltung der Verkehrsbeziehungen)

Der Vorhabensträger hat die Gestaltung der Knotenpunkte an den in die Salzburger Stra-
ße (St 2362) mündenden Straßen unabhängig von der Variantenwahl genauer unter-
sucht. Hierfür wurden fünf Möglichkeiten ermittelt, die mit Fall A bis Fall E benannt wur-
den. Zu den zeichnerischen Darstellungen der einzelnen Fälle wird auf den Erläuterungs-
bericht Blätter 17 bis 21 verwiesen.

3.2.3.1 Fall A:

Bei der „Fall A“ benannten Grundlösung wird der bestehende teilplanfreie Anschluss der
St 2095 an die St 2362 um die heute fehlende Verbindung ergänzt; die bestehende Aus-
fahrtsrampe von Süden (Miesbacher Straße) zur Kraglinger Kreuzung wird bei Ausbildung
eines Vollanschlusses um die Gegenrichtung ergänzt, d. h. von der Kraglinger Kreuzung
kann man künftig auch auf die St 2095 in Richtung Norden zur Vogtareuther Straße fah-
ren. Im Norden wurde die Fahrbeziehung von der Spange in die Rampe bedacht. Außer-
dem ist berücksichtigt, dass man von der bestehenden Ausfahrtsrampe an der Kraglinger
Kreuzung auch nach links in die Salzburger Straße einbiegen kann. Dieser Fall wurde
aber nicht weiterverfolgt, da die Verkehrsnachfrage aus dem Bereich Prutting nach Vog-
tareuth gering ist. Die günstigere Route nach Vogtareuth führt von Prutting und Umgebung
aus nach Norden, sodass ein Umweg über die südlich gelegene Kraglinger Spange nicht
sinnvoll ist. Eine zusätzliche Linksabbiegebeziehung in der Kraglinger Kreuzung, um die-

se Rampe zu erreichen, würde massive Leistungseinbußen der bestehenden Kraglinger Kreuzung zur Folge haben. Dieser Fall wird daher nicht weiterverfolgt.

3.2.3.2 Fall B:

Der Fall B erhält die Neubaustrecke bis zur Vogtareuther Straße, verzichtet aber wegen des sehr geringen Bedarfs auf eine zusätzliche Einfahrtsrampe südlich der Kraglinger Kreuzung Richtung Vogtareuth. Im Fall B ist jedoch (wie auch im Fall A) eine neue Verkehrsbeziehung im Bereich der Kraglinger Kreuzung vorhanden, die es heute nicht gibt. Es handelt sich dabei um folgende Linksabbieger: Die Ausfahrtsrampe von der Miesbacher Straße zur Kraglinger Kreuzung hat heute ein Linksabbiegeverbot in die Salzburger Straße. Im Fall B muss von der Ausfahrtsrampe Miesbacher Straße auf der Kraglinger Kreuzung in Linksabbiegen für Verkehrsteilnehmer, die von der Miesbacher Straße kommend in die Salzburger Straße Richtung Schloßberg fahren, zugelassen sein. Heute fahren diese über die Haarnadelkurve nach rechts in die Salzburger Straße. Es sind in der Prognose 600 Linksabbieger / Tag, für die eine Linksabbiegespur und eventuell auch eine Zusatzphase im Signalablauf notwendig wären, wodurch der Verkehrsablauf an der Kraglinger Kreuzung verschlechtert würde. Es ist daher mit massiver Leistungsminderung der Signalanlage der bestehenden Kraglinger Kreuzung zu rechnen. Der Fall B kommt daher nicht zur Umsetzung.

3.2.3.3 Fall C:

Im Fall C erfolgt der Bau der Spange ohne Umbau des teilplanfreien Knotens und ohne Änderung der Kraglinger Kreuzung. Mangels Linksabbiegemöglichkeit würde die Nordrampe für den Durchgangsverkehr nicht zur Verfügung stehen. Die Fahrtbeziehung aus der St 2095 in Richtung Schloßberg und Gehering würde einen Umweg über die Spange und zurück nach Gehering verursachen, welcher nicht angenommen würde, sondern zur Verdrängung von Verkehr auf andere Straßen, z. B. auf die ohnehin überlastete St 2359 Rohrdorferstraße führen würde. Dieser Fall kommt für die weitere Umsetzung also ebenso nicht weiter in Betracht.

3.2.3.4 Fall D:

Mit dem Neubau der Kraglinger Spange wurde auf Anfrage der Gemeinde Stephanskirchen untersucht, ob die Vogtareuther Straße (Süd) nach Gehering nicht ganz entfallen kann, um Gehering noch stärker zu entlasten. Dies hat jedoch zwei erhebliche Nachteile: Zum einen wäre für die Fahrbeziehung von Norden (nach Vogtareuth) Richtung Simseestraße (St 2362) an der bestehenden Rampe Nord das Einfahren nach links in die hochbelastete Salzburger Straße nur mit Hilfe einer Signalanlage möglich (440 Linkseinbieger pro Tag). Wegen des geringen Abstands zur Signalanlage der Kraglinger Kreuzung ergäben sich durch die dann erforderliche Koordinierung der Anlagen Leistungsminderungen

in der Kraglinger Kreuzung. Zum anderen müsste, um in Gegenrichtung von der Simseestraße auf die St 2359 Richtung Vogtareut zu gelangen, auf der Kraglinger Kreuzung das Linksabbiegen zur Rampe Richtung Miesbacher Straße zugelassen werden und es würde eine Einfahrtsrampe analog Fall A notwendig werden. Das bedeutet, dass sich dann wieder die oben unter „Fall A“ dargestellten Leistungseinbußen für die Kraglinger Kreuzung ergäben. Der Fall D scheidet damit für eine Umsetzung aus.

3.2.3.5 Fall E:

In den Fällen A bis D wurden die Möglichkeiten für eine Fahrbeziehung des Verkehrs von der Miesbacher Straße in die Salzburger Straße Richtung Schloßberg unter Aufrechterhaltung der Verkehrscharakteristik der Miesbacher Straße (EKL 2, „nur rechts rein und rechts raus“) erfolglos untersucht. Folgerichtig wurde im Fall E untersucht, wie unter Bruch dieser Verkehrscharakteristik das Linksabbiegen aus der Miesbacher Straße in die Salzburger Straße Richtung Schloßberg sicher und leistungsfähig bewältigt werden könnte. Eine frühere Variante als Linksabbiegemöglichkeit in der Nordrampe und Verflechtungsspur wurde verworfen, da dadurch sicherheitstechnische Probleme und lange Wartezeiten auf der Rampe entstanden wären (nähere Ausführungen im Erläuterungsbericht Blatt 20, 21). Nach einer Anregung der Gemeinde Stephanskirchen wurde ein Kreisverkehr mit Bypass untersucht, der im Leistungsnachweis die optimale Verkehrsqualität A ergab und daher in der Feststellungsvariante, also in Variante 3, umgesetzt wurde. Über diesen Kreisverkehr mit Bypass wird eine Linksabbiegemöglichkeit zur Rampe Nord vorgesehen und eine Linkseinbiegemöglichkeit von der Rampe in die Kraglinger Spange. Hierdurch lässt sich eine zusätzliche Entlastung des Ortsbereichs von Gehering erreichen. Nach den gutachterlichen Berechnungen (Verkehrsgutachten Planunterlage Nr. 21, S. 17 unten) steigt die Anzahl der Linksabbieger Richtung Schloßberg von 600 auf 900 täglich. Das bedeutet, dass sich täglich 300 Fahrzeuge von der Rohrdorfer Straße mit Ziel Schloßberg auf die Miesbacher Straße verlagern. Von der Rampe Nord wird dann nach rechts in die Salzburger Straße Richtung Gehering eingebogen, was wegen der Entlastung durch die Spange kein Leistungsproblem ist. Für die Gegenrichtung, d. h. für den starken Strom der Rechtseinbieger vom Bypass des geplanten Kreisverkehrs der Rampe Nord zur Miesbacher Straße wird wegen der sonst drohenden Überlastung eine Beschleunigungsspur notwendig. In der Mikrosimulation des Vorhabensträgers ist für die Morgenspitze im Prognosezustand ersichtlich, dass der Verkehr über den Bypass ohne Behinderung mit der Hauptspur verflechten kann und die Verkehrsanlage ohne Einschränkungen leistungsfähig ist.

3.2.3.6 Ergebnis

Die Entscheidung des Vorhabensträgers für den **Fall E** in der von der Gemeinde Stephanskirchen angeregten Umsetzung und die Übernahme in die Planfeststellungsvariante

begegnet keinen Bedenken und wird von der Planfeststellungsbehörde übernommen. Die Fälle A bis D, die eine Nachrüstung von teilplanfreien Elementen für den Knoten vorsehen, würden die bestehende Situation nicht verbessern bzw. noch verschlechtern und sind daher gänzlich ungeeignet. Der Fall E ergibt nach den Ermittlungen des Vorhabens-trägers mit Erreichen der Verkehrsqualität A eine sachgerechte und funktionierende Lösung.

3.3 Ausbaustandards / Verkehrssicherheit, -qualität, Leistungsfähigkeit der veränderten Verkehrswege und Knotenpunkte

Gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG sind Staatstraßen solche Straßen, die innerhalb des Staatsgebietes zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. Dieser Bestimmung gemäß hat der Straßenbaulastträger die Straßen, für die er zuständig ist, in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Er hat die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik zu beachten. Verkehrliche Belange (Erfüllung der zugewiesenen Mobilitätsfunktion, Gewährleistung von Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit) sind in einer sachgerechten Abwägung in Einklang mit sonstigen Planungszielen und betroffenen Drittbelangen zu bringen sowie die jeweils entstehenden Kosten zu berücksichtigen.

3.3.1 Ausbaustandards und Abwägungsbelange

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei insbesondere an den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012). Mit der Einhaltung der in den RAL enthaltenen Empfehlungen und Vorgaben wird sichergestellt, dass das geplante Vorhaben seine zuge dachte Verkehrsfunktion mit hoher Verkehrssicherheit und angemessener Qualität erfüllt und eine möglichst kostengünstige Herstellung und Erhaltung gewährleistet wird. Die Vorgaben der RAL sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Vorgaben auf den Einzelfall bezogen und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse den sonstigen berührten Belangen (insb. Umweltschutz, Privateigentum usw.) gegenüberzustellen. Ein Abweichen von den in den RAL gelegten Standards ist möglich unter Abwägung der genannten Ziele mit den speziellen örtlichen Verhältnissen bzw. Zwangspunkten. In diesem Zusammenhang ist besonderes Augenmerk zu legen auf den sparsamen Umgang mit Grund und Boden und auf die Schonung von Naturhaushalt und

Landschaftsbild (Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG). Die Belange von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderung sind dabei zu berücksichtigen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 und 5 BayStrWG).

3.3.2 Dimensionierung / Ausgestaltung der Kraglinger Spange

Die Dimensionierung und Ausgestaltung der Verbindung der St 2095 mit der St 2359 entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange im Sinne der unter der vorstehenden Ziffer B 4.1.1 der Entscheidungsgründe aufgeführten Gesichtspunkte.

Die St 2359 ist der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet. Dementsprechend wird die Kraglinger Spange ebenfalls der Straßenkategorie LS III zugeordnet. In Verbindung mit der prognostizierten Verkehrsbelastung von rund 6.400 Kfz/24 h ist es daher richtig, für den Ausbau die Entwurfsklasse EKL 3 nach den RAL zu wählen. Als Querschnitt wurde richtlinienkonform ein RQ 11 gewählt. Die befestigte Fahrbahn erhält eine Breite von 8 Metern. In Dammlage werden die Bankette 1,50 Meter breit ausgebildet. Die Böschungsausrundung wird auf 1 Meter reduziert, um den Umfang der Erdarbeiten und die Inanspruchnahme von Grundstücken zu verringern. Bei Dammhöhen unter 2 Metern Höhe werden die Böschungen flach ausgezogen und an das bestehende Gelände angeglichen. Nördlich des Kreisels wird mit abgestuft kleiner werdenden Trassierungselementen der Übergang von der zügig trassierten Miesbacher Straße (St 2095) zur angepasst trassierten Vogtareuther Straße (St 2359) bei Höhensteig vorgenommen. Auch im Übrigen, d. h. hinsichtlich Linienführung, vor allem Querneigungen, Radien und Übergangsbögen und der damit verbundenen Sichtweiten entspricht die Ausführung den RAL für die EKL 3.

Der bestehende Geh- und Radweg wird durch den Knotenpunkt 2 nicht verändert, eine Querung oder Führung zur Spange ist nicht erforderlich. Die Kraglinger Straße wird bei Station 0+291,23 über die in Einschnittslage verlaufende Spange geführt. Bei Station 0+665 wird ein Feldweg neu gebaut (Widmung nach Verkehrsfreigabe als öffentlicher Feld- und Waldweg), der für die Erschließung bislang durch den Kreuzangerweg erschlossener Anwesen dient. Der Weg wird mit wassergebundener Decke in einer Breite von 3,0 m mit beidseitigen Banketten von 0,50 m Breite hergestellt. In der Einmündung zur Spange wird der Weg auf 5 m Länge asphaltiert. Die Kraglinger Spange wird mit einem Kreisverkehr mit der Rampe und der Miesbacher Straße verknüpft. Die Vogtareuther Straße in Gehering wird nachgeordnet angebunden. Die Details zur Linienführung und technischen Gestaltung sind insbesondere in Planunterlagen Nrn. 1, 5, 6 und 14 dargestellt und insbesondere auch in der Planunterlage Nr. 11 erläutert.

Die Fahrbahnbefestigung erfolgt regelgerecht nach den Vorgaben der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12). Die Spange und die Rampe werden mit lärminderndem Fahrbahnbelag ausgeführt, wobei die Kreisfahrbahn

eine Belastungsklasse höher als die anliegende Strecke bemessen wird. Die vorliegende Planung ermöglicht sichere Fahrverläufe (Begegnen, Verflechten) auf der Spange und in den Knoten. Die gestalterische Bepflanzung im Einschnittsbereich auf der Kurvenaußen-seite beeinträchtigt weder Sicht noch Seitenraum. Ausführliche Beschreibungen der Lini-enführung sind im Erläuterungsbericht unter Punkt 4.3. ersichtlich.

Insgesamt ist der Ausbaustandard so gewählt, dass er in der Lage ist, den prognostizier-ten Verkehr aufzunehmen und verkehrssicher zu bewältigen, wobei auf die öffentlichen Belange und die Belange Dritter Rücksicht genommen wurde. Die Planung ermöglicht si- chere Fahrverläufe (Begegnungen, Verflechtung) auf der Spange und in den Knoten.

Die von den Vorhaben betroffenen Versorgungsleitungen (Strom, Gas, Wasser, Fernlei- tungen etc.) müssen teilweise an die geänderten Verhältnisse angepasst werden. Die Kostentragung richtet sich hierbei nach der geltenden Rechtslage. Im Übrigen sind die Regelungen im Einzelnen im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) dargestellt sowie er- gänzend aus den Nebenbestimmungen in diesem Beschluss ersichtlich. Die Anpassun- gen sind aus Gründen des öffentlichen Wohls erforderlich und können nicht weiter redu- ziert werden.

3.3.3 Gestaltung der Knotenpunkte (KP), der Bauwerke und des nachgeordneten Straßennetzes

KP 1: Die bisherige Haarnadelkurve am Beginn der künftigen Kraglinger Spange wird zu einem dreiarmligen Kreisverkehr mit Bypass umgebaut. Der Nachweis der Leistungsfähig- keit des Ausbaus erfolgte nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrs- anlagen (HBS) Teil L; hier ergibt sich die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) A, was bedeutet, dass die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer nahezu nicht beeinträchtigt und der Verkehrsfluss frei ist. Ein Sicherheitsaudit erkannte bei einer alter- nativ überlegten Ausbildung einer Linksabbiegespur mit gegenüber den RAL-Vorgaben verkürzter Verflechtungsspur ein Sicherheitsdefizit, das bei der Umsetzung eines Kreis- verkehrs beseitigt werden konnte. Die Wahl eines Kreisverkehrs wurde als beste Lösung bereits bei den Fällen (s. o., Punkt Entscheidungsgründe B.3.2.3 dieses Beschlusses) er- kannt. Die bisherige Rampe liegt im Einschnittsbereich. Zur Anlage des Kreisverkehrs wird die Straße ab der Brücke der Salzburger Straße mit 4% Steigung bis zum Kreisver- kehr angehoben und dort die Böschung mit Gabionen versteilt, um einen Eingriff in den Kleinholzer Weg, der an der bestehenden Böschungsoberkante liegend der Erschließung zahlreicher Anwesen dient, zu vermeiden.

KP 2: Die abzustufende Vogtareuther Straße wird Richtung Gehering nachgeordnet mit Einmündung an die Spange angeschlossen. Aufgrund der prognostizierten geringen Ver- kehrsbelastung der südlichen Vogtareuther Straße als künftig untergeordnete Straße

konnte in flächensparender Weise auf Linksabbiegespur, Dreiecksinsel und Rechtskeil verzichtet werden. Der bestehende Geh- und Radweg wird nicht verändert, eine Querung oder Führung zur Spange ist nicht erforderlich, da die Spange nicht für die Nutzung durch Fußgänger oder Radfahrer vorgesehen ist und für diese Nutzung auch kein verkehrliches Bedürfnis besteht. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit wurde nach HBA Teil L geführt, der Knoten weist auch hier die QSV A auf. Auf die Kritik des Polizeipräsidiums Oberbayern Süd vom 15.05.2019, die u. a. die Knotenpunktsgestaltung und die Variantenauswahl betrifft, wurde bereits oben unter Entscheidungsgründe B 3.2.2.2 dieses Beschlusses eingegangen. Auf die dort gemachten Ausführungen wird verwiesen.

KP 3: Es wird eine Einmündung an einen neuen öffentlichen Feld- und Waldweg geschaffen, der den zerschnittenen Kreuzangerweg wieder an die Spange anbindet. Die **Zerschneidung des Kreuzangerwegs**, eines öffentlichen Feld- und Waldwegs ist unumgänglich. Der Kreuzangerweg erschließt einige Grundstücke und wird darüber hinaus von vielen Erholungssuchenden in der Region als Spazier- und Radweg genutzt. Nach Umsetzung des Vorhabens wird nur noch der südliche Teil des Kreuzangerwegs über die Kraglinger Straße erreichbar sein. Der nördliche Teil ist dann noch über den Kleinholzer Weg und den Gschwendtnerfeldweg erreichbar.

Die **Kraglinger Straße** wird über die Kraglinger Spange bei Bau-km 0+291,23 **überführt**, um ihre Funktion als Verbindungsweg zwischen Gehering und Kragling und als kurze Verbindung der nördlichen Bereiche von Gehering z. B. zur Hundepension oder zum Bereich der Vierzehnheiligenstraße sowie zur Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke zu erhalten. Die Auswirkungen auf den Flächenverbrauch sind äußerst gering, im Hinblick auf die Sicherheit ergeben sich keine Bedenken. Aus sicherheitstechnischen Gründen werden die Widerlager der Überführung hochgesetzt, um die Sichtverhältnisse zu verbessern. Im Übrigen erfolgt auch hier die Umsetzung nach den einschlägigen Richtlinien, insbesondere den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltsysteme (RPS). Das derzeitige Flurstück der Kraglinger Straße weist eine durchgehende Breite von 4 Metern auf, entspricht somit nach einschlägiger Richtlinie einem Feldweg. Das entspricht aber nicht dem tatsächlichen Verkehrsbedürfnis bzw. der tatsächlichen Nutzung, bei der hier ein Schwerpunkt in der Frequentierung durch landwirtschaftlichen Fahrzeuge liegt. Die Entscheidung des Vorhabensträgers, die Überführung entsprechend den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ auszubauen und entsprechend der genannten Richtlinie den Brückenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite zwischen den Borden von 4,50 Meter, einer Breite zwischen dem Geländer 5,50 Meter und einer Bordhöhe 20 Zentimetern auszubilden und damit die bisherige Straßenführung zu verbreitern, begegnet keinen Bedenken: ein Ausbau lediglich in Bestandsbreite würde die Verkehrssicherheit beeinträchtigen; gerade auf dem Brückenbauwerk ist ein entspre-

chend breiter Ausbau unabdingbar, um die Nutzung durch die landwirtschaftlichen Fahrzeuge nicht auszuschließen oder einzuschränken.

Der Neubau eines **öffentlichen Feld- und Waldwegs** bei Bau-km 0+665 ist notwendig, um die Erschließung bislang durch den Kreuzangerweg erschlossener Anwesen wiederherzustellen (siehe Knotenpunkt 3). Würde dieser Neubau unterlassen, müsste ein Umweg der betroffenen Anlieger über Kleinholzer Weg und den Gschwendtnerfeldweg erfolgen. Das ist aber nicht in allen Fällen möglich, da es sich hier zum Teil um Privatwege handelt. Der neue Weg wird in einer Breite von 3 Metern mit beidseitigen Banketten von 0,50 Metern Breite entsprechend den Richtlinien für den Feldwegebau hergestellt. In der Einmündung wird die Spange auf 5 Metern Länge asphaltiert.

3.4 Immissionsschutz

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 auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

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

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

3.4.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten etc.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Dabei ist insbesondere beachtlich, dass die gewählte Vari-

ante 3 keine Anwohner neu belastet, da sie einen großen Abstand zu Wohnsiedlungen aufweist.

Insbesondere eine Trassierung in der Variante 4 wäre im Lichte des § 50 BImSchG nachteilig. Wie bereits dargestellt könnte hierdurch zwar eine Lärm- und Schadstoffentlastung der Anwohner an der Ortsdurchfahrt in Höhensteig erreicht werden, jedoch ergäbe sich hier zwingend eine erstmalige, wesentliche Lärmbelastung der östlichen gelegenen Wohngrundstücke von Höhensteig. Die Rasterlärmrechnung hat gezeigt, dass die erstmalige Neubelastung sogar den Wert von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts überschreiten würde und damit Lärmschutzmaßnahmen notwendig würden. Gerade dieser Effekt soll durch das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG vermieden werden.

Die Variante 2 hat keine immissionsschutzrechtlichen Nachteile oder Vorteile gegenüber der Feststellungsvariante. Sie verläuft am Beginn ihrer Trassierung genauso von der Wohnbebauung in Gehering abgewandt bzw. führt sie weg von der Wohnbebauung in Kragling Richtung Außenbereich und wird an gleicher Stelle wie die Feststellungsvariante wieder auf die Bestandstrasse zurückgeführt. Die Linienführung unterscheidet sich nur im Außenbereich, der ein Kiesabbaugebiet bzw. intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke aufweist. Die Variante 2 scheidet aber u. a. wegen des Eingriffs in das Kiesabbaugebiet aus.

Die konkrete Ausgestaltung der gewählten Trasse in der Variante 3 entspricht den Anforderungen des § 50 BImSchG. Sie wird zum größten Teil in Einschnittslage geführt. Die Dammlage an der bestehenden Rampe ist unvermeidbar bedingt durch die Lage des Kleinholzer Weges, der als Erschließungsweg für zahlreiche Anwohner unbeeinträchtigt bleiben soll. Durch den Anschluss des Neubaus an der Bestandstrasse ist es nötig, die Straße ab Bau-km 0+540 wieder aus der Einschnittslage heraus anzuheben. Es wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag aufgebracht, sodass ein Korrekturwert von $D_{\text{Stro}} -2 \text{ dB(A)}$ zu berücksichtigen ist.

3.4.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen beurteilt sich grundsätzlich auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Da es sich bei dem Bauvorhaben um einen Neubau im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV handelt, sind die dort festgelegten Vorgaben und Grenzwerte einschlägig.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen; ausschlaggebend ist die bei Einreichung des Antrags geltenden RLS (Antragseinreichung

war am 25.03.2019). Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße, bzw. den zu ändernden Nebenbetrieb. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003). Mit dem Bau verbundene Folgemaßnahmen sind jedoch in eine summative Gesamtbetrachtung der neu gebauten oder geänderten Strecken einzubeziehen (BVerwG, Urteil v. 19.03.2014, Az. 7 A 24.12).

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; bei Überschreiten der Lärmwerte ist grundsätzlich Lärmvorsorge zu betreiben:

- 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 Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 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.

Die **Einwender Nr. 2001, 2002, 2003 und 2004** kritisieren, dass zur Beurteilung einer Pflicht zur Lärmvorsorge nur auf die Werte der 16. BImSchV abgestellt werde und verweisen auf die Empfehlungen der WHO und des Umweltbundesamtes für einen optimalen Gesundheitsschutz. Die dort angegebenen Grenzwerte lägen etwa bei der Hälfte der von der 16. BImSchV veranschlagten Werte. Darüber hinaus wird bemängelt, dass in der Lärm- und Luftschadstoffberechnung nur auf Grenzwerte abgestellt werde, die Beeinträchtigung von Freizeit und Erholung aber nicht untersucht werde.

Diesem Einwand ist entgegenzuhalten, dass der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber den von WHO und UBA ermittelten Werten nicht gefolgt ist und daher auch keine Rechtsgrundlage besteht, lärmmindernde oder lärmschützende Maßnahmen anzuordnen, wenn die vom deutschen Gesetz- und Verordnungsgeber gewählten Grenzwerte nicht erreicht werden. Die WHO und das UBA lassen sich bei der Festsetzung „ihrer“ Werte von einem optimalen Gesundheitsschutz leiten. Der deutsche Verordnungsgeber – hier in Form der Bundesregierung – hat bei der Festsetzung „seiner“ Grenzwerte jedoch schon das mit dem optimalen Gesundheitsschutz kollidierende Interesse an verschiedensten Nutzungen des gemeinsamen Lebensraums mit einbezogen und abgewogen. Mit den Festlegungen der 16. BImSchV zu den verschiedenen Grenzwerten hat eine gesetzgeberische Wertung stattgefunden hat, welche Lärmwerte bei welchen Nutzungsarten noch hingenommen werden müssen. Insbesondere hat der Verordnungsgeber bei der Festlegung der Grenzwerte für Wohngebiete den Freizeit- und Erholungswert von Haus und Grund mitberücksichtigt, was insbesondere daraus zu ersehen ist, dass er beispielsweise für Misch- oder Gewerbegebiete höhere Grenzwerte festsetzt als für reine oder allgemeine Wohngebiete. Eine nochmalige gesonderte Einzelfallabwägung der Grenzwerte mit dem Erholungs- oder Freizeitwert der konkret betroffenen Grundstücke ist also weder in der Sache gefordert noch rechtlich möglich, da diese Abwägung durch die 16. BImSchV schon vorgenommen wurde.

Ungeachtet dieses vom Gesetz- und Verordnungsgeber vorgesehenen Mechanismus der Grenzwertüberschreitung und der damit eintretenden Pflicht zur Lärmvorsorge wurde in diesem Beschluss die Lärmbelastung der Ortsdurchfahrt Höhensteigs unterhalb der Grenzwerte von der Planfeststellungsbehörde gesehen und insbesondere bei der Variantenabwägung behandelt. Eine Variante, die die Ortsdurchfahrt von Höhensteig entlastet, musste allerdings aus den im Beschluss in der Variantenabwägung dargestellten Gründen verworfen werden.

3.4.3 Verkehrslärberechnung

Der Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose zugrunde zu legen, diese ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung (Planunterlage Nr. 21).

Die Berechnungen und die aktuelle sowie die prognostizierte Immissionsbelastung ergeben sich aus der schalltechnischen Untersuchungen in Planunterlage 17.1. Die Schallemissionen wurden nach den in den RLS-90 beschriebenen Rechenverfahren in den Beurteilungszeiträumen „Tag“ und „Nacht“ in 25 Meter Entfernung von der Mitte der Straße bei freier Schallausbreitung unter Zugrundelegung der gesetzlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge berechnet und um einen Korrekturwert $D_{\text{Stro}} = -2\text{dB(A)}$ für einen lärmmindernden Belag nach ARS 14/91 berücksichtigt.

Die Lage der Immissionsorte ergibt sich aus den dort per Postadresse beschriebenen Standorten der IO und aus dem Lageplan Planunterlage Nr. 5. In den schalltechnischen Untersuchungen wurden die Immissionen an 15 repräsentativen Immissionsorten an Wohnbebauung entlang der Kraglinger Spange und an Immissionsorten an den zu entlastenden Bereichen in Gehering berechnet. Dabei wurden insbesondere die IO 14 und 15 so gewählt, dass sie die zu entlastenden Wohngebäude in Gehering repräsentieren. Die IO 12 und 13 liegen außerhalb des Planfeststellungsbereichs am Ortseingang von Höhensteig, in der Nähe des Anschlusses der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke. Im Bereich der Wohngebiete von Gehering (an der Rampe) und in Höhensteig westlich der St 2359 befinden sich Lärmschutzeinrichtungen, die in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt wurden.

Die IO 1 bis 3 liegen innerhalb eines Bebauungsplans mit der Schutzkategorie „Allgemeines Wohngebiet“, die IO 4 bis 6 im „Mischgebiet“. Die IO 7 bis 11 befinden sich außerhalb von festgesetzten Bebauungsplänen und werden deshalb als Einzelanwesen im Außenbereich der Kategorie „Dorfgebiete“ zugeordnet.

Aus Planunterlage Nr. 17, Tabelle 2 auf Blatt 8 ist ersichtlich, dass an keinem der aufgezählten Immissionsorte innerhalb des Planbereichs der jeweils einschlägige Beurteilungspegel erreicht, geschweige denn überschritten wird. Aus Planunterlage Nr. 17.1, Tabelle 3 auf Blatt 9 geht hervor, dass in den Baugebieten in Höhensteig, außerhalb des Neubaubereichs (Vogtareuther Straße und Entleitenstraße) bereits heute keine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete zu verzeichnen ist; durch die äußerst mäßige prognostizierte Verkehrszunahme für den Planfall 2030 von nur 1,3% sind dort auch in Zukunft keine veränderten Zahlen zu erwarten. Neben dem bereits seit einigen Jahren bestehenden Lärmschutzwall auf der Ostseite der Vogtareuther Straße können weitere Lärmschutzmaßnahmen daher mangels Rechtsgrundlage nicht von der Planfeststellungsbehörde angeordnet werden.

Die **Einwender Nrn. 2001, 2002, 2003 und 2004** monieren, dass nur bei der Variante 4 eine Lärmberechnung zum Bereich Höhensteig durchgeführt würde, in der Variante 2 und 3 das Thema Lärm jedoch völlig außer Acht gelassen worden sei und damit bereits die Berechnung unvollständig und angreifbar sei.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

In der Variantenabwägung der Trassen wurde mittels Rasterlärmberechnung festgestellt, dass die Nähe der Variante 4 zu Höhensteig dort zu einer vermeidbaren Beeinträchtigung der Wohnbebauung führen würde. Auch für die Variante 2 wurde eine Rasterlärmberechnung durchgeführt, welche die für die Variantenabwägung nötigen Informationen liefert. Damit konnte bereits vor detaillierter Berechnung gesehen werden, dass die Feststellungsvariante die hinsichtlich der Lärmbelastung günstigste Variante ist. Dass eine vertief-

te Betrachtung der Lärmwerte in einem zweiten Schritt nur für die Feststellungstrasse erfolgte, ist in der Sache richtig, da es an dieser Stelle dann nur noch darum geht zu ermitteln, mit welchen Werten an jedem betroffenen Ort zu rechnen ist und ob sich hieraus die Verpflichtung zur Modifizierungen der Trasse oder Ansprüche auf Lärmvorsorge ergeben.

3.4.4 Ergebnis

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar und genügt den Anforderungen der §§ 41, 42 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG. Durch eine sinnvolle Änderung der Gestaltung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

Der Bau der Kraglinger Spange löst keine Maßnahmen der Lärmvorsorge aus, da es im Untersuchungsgebiet zu keiner Überschreitung der maßgebenden Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV kommt.

3.4.5 Forderung nach Schallschutzmaßnahmen (**Einwender Nr. 1000, 1001, 1003, 2001, 2002, 2003 und 2004**)

Die Einwender sind der Meinung, dass weitere Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände, Schallschutzfenster etc.) in nicht näher bezeichneten Bereichen und im Bereich der Ortsdurchfahrt Höhensteig erforderlich seien durch eine vermutete „drastische“ Verkehrszunahme insbesondere durch „Mautflüchtlinge“. Aus den gleichförmig formulierten Einwendungen ist zu entnehmen, dass die Einwender vom Planungsziel bzw. Ergebnis einer „Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Vogtareuther Straße“ ausgehen. Sie sehen ihr Recht auf Leben und Gesundheit durch Immissionen während des Baus und durch den anschließenden Verkehr beeinträchtigt. Außerdem wird die Aufbringung lärmindernden Fahrbahnbelags in der Ortsdurchfahrt Höhensteig gefordert und es sei durch die Verwendung hochwertiger Dehnungsfugen die Entstehung von „Tock-Tock“-Geräuschen zu vermeiden.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Einwender sind teilweise Anlieger an dem durch die Baumaßnahme künftig massiv entlasteten Stück der Vogtareuther Straße. Hier ist durch die – selbst bei unterstellter Gesamtverkehrszunahme erfolgende – massive Entlastung von Verkehr schon nicht von einer Betroffenheit auszugehen.

Teilweise werden diese Einwendungen von Anliegern an der Vogtareuther Straße nördlich des Baubereichs, also außerhalb des Planfeststellungsbereichs erhoben. Wie oben

dargestellt wurde, ergeben sich nach den Berechnungen des Vorhabensträgers für den Prognosefall 2030 selbst dann keine Grenzwertüberschreitungen, wenn der Berechnung die volle Verkehrsstärke zugrunde gelegt wird und nicht nur der Anteil der Verkehrszunahme aufgrund der Baumaßnahme. Es ist nach der verkehrsgutachterlichen Prognose durch die Baumaßnahme nur eine unwesentliche Verkehrszunahme in Höhe von 1,3% zu erwarten. Ausweislich des Verkehrsgutachtens (Planunterlage Nr. 21, Plan 10b) ergibt sich durch die Baumaßnahme eine prognostizierte Verkehrssteigerung nördlich der Entleitenstraße, also in Höhensteig, von 7.700 Kfz/24 h im Prognosefall 2030 auf 7.800 Kfz/24 h im Prognosefall 2030 (also 100 Kfz/24 h mehr). Betrachtet man den Schwerlastverkehr für sich allein, ergibt sich eine Steigerung von 731 Lkw/24 h im Prognosefall auf 740 Lkw/24 h im Planfall (also 9 Kfz/24 h mehr). Mautausweichverkehr ist nach der verkehrsgutachterlichen Prognose überhaupt nicht zu erwarten; dieser Aspekt wird unten unter Entscheidungsgründe B.3.12.1. näher dargestellt. Daher besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, so dass diese auch nicht mittels Auflage angeordnet werden können. Insbesondere bestünde auch keine Rechtsgrundlage für eine zusätzliche Inanspruchnahme von privaten Grundstücksteilen, soweit diese für die Errichtung von Lärmschutzwänden erforderlich wäre.

Soweit die Aufbringung von lärmminderndem Fahrbahnbelag über die Ortschaft von Höhensteig hinaus von diesen Einwendern gefordert wird, kann aus den gleichen Gründen hier keine Anordnung gegenüber dem Vorhabensträger in diesem Beschluss erfolgen. Der Bereich Höhensteig ist nicht mehr vom örtlichen Umgriff der Planfeststellung umfasst. Bei der Prüfung, ob außerhalb des Baubereichs Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Vorhabensträger angeordnet werden können, ist nur eine kausal auf das Bauvorhaben zurückzuführende Lärmsteigerung zugrunde zu legen (VLärmSchR 97, die durch ministerielles Schreiben vom 30. Juni 1999 (Az.: IID9/IIB2-43813-003/97) auch für Landesstraßen zur Lärmberechnung herangezogen wird). Wie mehrfach gesagt, liegt diese aber nur im minimalen, nicht mehr wahrnehmbaren Bereich.

Aufgrund der vorstehenden Ausführung wird auch nicht näher auf den einwenderseits vorgebrachten Vorschlag vom Einbau von Dehnungsfugen im Ortsbereich von Höhensteig eingegangen, zumal davon ausgegangen werden darf, dass der Anschluss des Neubaus an die Bestandsstrecke fachgerecht erfolgt.

3.4.6 Einwendungen bezüglich der Nichtberücksichtigung von Immissionsbelastungen im Wohngebiet Höhensteig (**Einwender Nr. 2001, 2002, 2003 und 2004**)

Die Einwender kritisieren, dass in den Planungen die Immissionsbelastung der Ortsteils Geherings berücksichtigt worden sei, nicht aber die Immissionsbelastung der Ortsdurchfahrt von Höhensteig.

Die Kritik an diesem Vorgehen wird zurückgewiesen.

Wie bereits gezeigt, wurde die Wahl der Variante auch unter Lärmschutzaspekten optimiert. Eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Höhensteig war weder Ziel des Vorhabensträgers noch durch eine umsetzbare Variante mit zu verwirklichen.

Lärmschutzbelange betroffener Plannachbarn sind grundsätzlich dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung prognostisch ansteigt. Das Interesse, von durch das Bauvorhaben bedingtem Verkehrslärm verschont zu bleiben, ist allerdings nur dann ein abwägungserheblicher Belang, wenn das entsprechende Grundstück über die Bagatellgrenze hinaus betroffen wird. Die Abwägungsrelevanz ist mit anderen Worten dann zu verneinen, wenn das Interesse, von einer Verkehrslärmzunahme bewahrt zu bleiben, mit so geringem Gewicht zu Buche schlägt, dass es als planungsrechtlich vernachlässigbare Größe außer Betracht bleiben kann (vgl. im Grundsatz BayVGh, Urteil v. 09.03.2020, Az. 15 N 19.210 m.w.N.) und nicht mehr als schutzwürdig angesehen werden kann. Wann dies der Fall ist, lässt sich nicht anhand fester Maßstäbe beurteilen.

Das Gleiche gilt für die verkehrsbedingte Schadstoffzunahme, die im nachstehenden Punkt geprüft wird.

Mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind diejenigen Interessen nicht mehr schutzwürdig, auf deren Beeinträchtigung sich die Betroffenen vernünftigerweise einstellen müssen. Jedes planfestgestellte Vorhaben kann dazu führen, dass sich die verkehrliche Situation in anderen Bereichen ändert und der Verkehrslärm zunimmt. Dies bedeutet aber noch nicht, dass jeder von einer solchen Änderung Betroffene ein abwägungsbeachtliches Interesse an der Beibehaltung des bisherigen Zustandes besitzt; vielmehr kommt es darauf an, ob das Vertrauen auf den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage noch als schutzwürdiges Interesse angesehen werden kann. An einem solchen schutzwürdigen Interesse kann es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sogar bei einer Erhöhung des Dauerschallpegels um 1,0 bis 1,2 dB (A) (...) fehlen (BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, Az. 11 B 65/96).

Im Lichte dieser Rechtsprechung kann hier kein schutzwürdiger Belang der Bewohner von Höhensteig gesehen werden. Die kausal auf die Baumaßnahme zurückzuführende Erhöhung der Immissionsbelastung (Lärm und Schadstoffe) ist bei 100 Kfz/24 h bzw. 9 Kfz/24 h an Schwerlastverkehr derart minimal, dass sie nicht mehr messbar ist. Ein schutzwürdiges Interesse ist daher nicht betroffen und damit die vorgetragene Beeinträchtigung nicht in die Abwägung einzustellen.

Nach dieser Rechtsprechung ist gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Dabei kommt es, wie sich aus § 1 der 16. BImSchV und der Entstehungs-

geschichte der Verordnung sowie aus der VLärmSchR 97 ergibt, allein auf den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm an. Lärm, der nicht auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke entsteht, wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nicht berücksichtigt (BVerwG, Beschluss v. 11.11.1996, Az. 11 B 65/96).

Unter diesen Voraussetzungen betrifft der minimale Anstieg von Lärm (und Verkehrsschadstoffen) in der Ortsdurchfahrt von Höhensteig keinen zu berücksichtigenden Belang und kann bei der Abwägung daher außen vor gelassen werden.

3.4.7 Luftschadstoffe

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Die Berechnung der zu erwartenden Luftschadstoffe wird anhand der Verkehrsprognose aus dem Verkehrsgutachten (Planunterlage Nr. 21) ermittelt und ergibt sich aus Planunterlage 17.2.

Auch hier gelten die oben dargestellten Grundsätze des § 50 BImSchG: bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten.

Durch die Luftschadstoffuntersuchung erfolgte eine rechnerische Abschätzung (Prognose) der lufthygienisch relevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Partikel < 10 µm (PM-10) (Feinstaub) und Partikel < 2,5 µm (lungengängiger Feinstaub). Die Prognose zu den Verkehrsmengen bezieht sich dabei auf das Jahr 2030, zur Berechnung der Emissionen wird das Bezugsjahr 2018 zugrunde gelegt. Grundlage der Untersuchung war die aktuelle Straßenplanung und die prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2030.

Aufgrund des prognostizierten Rückgangs der Emissionen aus dem Straßenverkehr durch technischen Fortschritt und der Einführung und Marktdurchdringung von Euro-5 und Euro-6 Fahrzeugen stellt dies eine konservative Vorgehensweise dar. Um entlang der geplanten Kraglinger Spange (Variante 3) die zu erwartenden Gesamtluftschadstoffbelastungen zu untersuchen, wurden die Immissionskonzentrationen für Stickstoffdioxid

und Feinstaub im Prognosejahr 2030 mit dem Screeningmodell RLuS 2012 berechnet und anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV bewertet.

Unter Zugrundelegung der Erkenntnisse des Gutachtens ist das planfestgestellte Vorhaben 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.

Die Betrachtung der Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM-10 und PM-2,5) ergab keine Überschreitung der Jahreshgrenzwerte bzw. der zugelassenen Häufigkeit der Stunden- und Tagesmittelwertüberschreitungen. Eine problematische Erhöhung der Schadstoffbelastung ist daher nicht zu erwarten. Nach den Berechnungen werden alle Grenzwerte relevanter Luftschadstoffe (Kohlendioxid, Feinstaub) bei weitem unterschritten. Die genauen Berechnungen befinden sich in der Luftschadstoffuntersuchung, Planunterlage 17.2 Nr. 7, Blatt 8. Bei den lufthygienisch relevanten Schadstoffen dominiert die Vorbelastung des Gebiets, die Zusatzbelastung durch die Kraglinger Spange ist sehr gering. Da die ermittelten bzw. zu erwartenden Gesamtluftschadstoffbelastungen die geltenden verkehrsspezifischen Grenz- und Leitwerte der 39. BImSchV nicht erreichen und nicht überschreiten sind keine Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Luftverunreinigungen bzw. zusätzliche Maßnahmen zur Minderung der Immissionen notwendig. Im Gegenzug führt der Bau der Kraglinger Spange dazu, dass die Anlieger im innerörtlichen Bereich Gehering an den Staatsstraßen St 2362 und 2359 wesentlich von Schadstoffen entlastet werden.

Damit überwiegen die Gründe für den Bau der Kraglinger Spange auch in diesem Zusammenhang.

Soweit die oben abgehandelten **Einwendungen** zur Lärmbelastung und ihrer Behandlung durch den Vorhabensträger bzw. die Planunterlagen auch die damit einhergehenden Schadstoffbelastungen betreffen, wird auf die Ausführungen zur Zurückweisung der Einwände verwiesen.

Die **Einwender mit den Nrn. 2001, 2002, 2003 und 2004** greifen die durchgeführte Luftschadstoffuntersuchung an, da sie nicht gemessen, sondern nur berechnet wurden. Mit der bereits oben dargestellten Annahme einer massiven Verkehrszunahme, von der die Einwender ausgehen, befürchten sie auch eine massive Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen; die Einwender verweisen hier darauf, dass es keine gesetzlichen Bestimmungen für LKW hinsichtlich Rußpartikelfilter gäbe.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die 39. BImSchV sieht für die Ermittlung von Luftschadstoffen grundsätzlich Messungen und Berechnungen, insbesondere Modellrechnungen vor. Eine Messung der Auswirkung

gen des Betriebs der Kraglinger Spange kann denkotwendig noch nicht durchgeführt werden, der Vorhabensträger kann also nur Berechnungen durchführen. Das vom Vorhabensträger gewählte Verfahren zur Ermittlung der künftigen Schadstoffbelastung basiert auf der „Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2012“ und entspricht damit dem derzeitig anerkannten technischen Standard, um künftige Schadstoffemissionen und -immissionen von noch nicht gebauten Straßen zu prognostizieren.

Nach den Berechnungen werden alle Grenzwerte relevanter Luftschadstoffe (Kohlendioxid, Feinstaub) bei weitem unterschritten. Selbst wenn man zugunsten der Einwender eine Ungenauigkeit der Berechnung unterstellen möchte, liegt der Verdacht fern, die Grenzwerte der 39. BImSchV bezüglich der von den Einwendern angeführten Luftschadstoffe könnten annähernd erreicht oder überschritten werden. Zur widerlegten Behauptung einer massiven Verkehrszunahme, die die Planunterlagen fälschlicherweise nicht berücksichtigen würden, wurde in diesem Beschluss bereits mehrfach ausführlich Stellung genommen.

3.4.8 Immissionsschutz während der Bauphase

Das Schutzregime der §§ 41 ff. BImSchG mit seinem Vorrang aktiven Schallschutzes greift für Baulärm nicht ein. Es gilt allein für die Geräuschemissionen des Verkehrs auf den in § 41 Abs. 1 BImSchG genannten Straßen- und Schienenwegen. Maßgeblich ist insoweit die AVV Baulärm (BVerwG, Urteil v. 08.09.2016, Az. 3 A 5/15, Rn. 93).

Durch die in diesem Bescheid getroffenen Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass der Vorhabensträger alle rechtlichen Vorgaben und technischen Anforderungen zum Schutz der Anwohner und der Umwelt vor Erschütterungen, Lärm und Luftverunreinigungen einhält. Hier zählen neben der gesetzlichen Vorschrift des BImSchG die 32. BImSchV, die RL 2000/14/EG, die AVV Baulärm etc.

Der **Einwand Nr. 1004 und Nr. 2001, 2002, 2003 und 2004** bezüglich Lärmstress durch die Baumaßnahme, teilweise „Tag und Nacht“, wird damit ebenfalls zurückgewiesen und ergänzt, dass nach den Planungen des Vorhabenträgers kein Bau während der Nachtzeit vorgesehen ist. Den ebenfalls von den Einwendern vorgebrachten Lärm- und sonstigen Immissionsbelastung während der Bauphase werden durch die Nebenbestimmungen und insbesondere durch die Verpflichtung zur Einhaltung aller Vorschriften und Grenzwerte der AVV Baulärm begegnet. Die Belastung der Anwohner ist damit auf ein nicht gesundheitsgefährdendes Maß eingeschränkt.

3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen. Dennoch führt der geplante Straßenbau zu Eingriffen nach § 14 ff. BNatSchG in Natur und Landschaft, durch die Beeinträchtigung von Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes. Die zu erwartenden Wirkfaktoren und -intensitäten ergeben sich aus Planunterlage Nr. 19.1.1, Seite 28 ff. (Tabelle 4).

Um festzustellen, ob ein Eingriff vorliegt, ob er vermeidbar ist und wie der Eingriff bei Unvermeidbarkeit auszugleichen oder zu ersetzen ist, werden nach der Methodik der BayKompV die Auswirkungen des Eingriffs auf den Wirkraum erfasst. Dabei umfasst der Wirkraum den durch den Eingriff betroffenen Raum, in dem sich anlage-, bau-, und betriebsbedingte Wirkungen im Sinn des § 14 Abs. 1 BNatSchG ergeben können (§ 3 BayKompV).

Die Konfliktdanalyse erfolgte nach den Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenraum (RLBP 2011) sowie nach den Vollzugshinweisen zu BayKompV vom 07. August 2013 für den staatlichen Straßenbau.

3.5.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Nationale, europäische oder internationale Schutzgebiete des Natur- und Landschaftsschutzes oder des Wasserschutzes überschneiden sich nicht mit dem Vorhaben. Etwa 600 Meter nordwestlich befindet sich das **Landschaftsschutzgebiet Inntal**. Das nächstgelegene **Natura 2000-Gebiet – Nr. 7939-301 „Innauen und Leitenwälder“** – beginnt ca. 1,5 km nördlich des Untersuchungsgebiets der umweltfachlichen Untersuchung. Aufgrund der Entfernung der Maßnahme von diesen geschützten Gebieten kommt es nicht zu einer direkten Beeinträchtigung. Indirekte Beeinträchtigungen könnten sich nur für im Schutzgebiet siedelnde Tierarten ergeben, wenn deren regelmäßiger Aktionsradius mehr als 1,5 km betragen kann. Hier kommt nur die Artengruppe der Fledermäuse in Betracht, deren Beeinträchtigungen aber durch die vorgesehenen Maßnahmen vermieden werden kann (nähere Ausführungen dazu siehe Entscheidungsgründe B.3.5.2 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus befindet sich ein Großröhrichtbestand im Abbaugelände der Kiesgrube mit einer Größe von 88 m² (Code R121-VH00BK) und ein Großseggenried außerhalb der Verlandungszone am Gewässergraben ganz im Westen des UG (Code R31-GG00BK) mit einer Größe von 66 m². Beide genießen den Schutzstatus nach § 30 BNatSchG, beide bleiben unbeeinflusst vom Bauvorhaben.

Am Fuß der Innenböschung der bestehenden Anschlussrampe St 2095 – St 2362 befindet sich eine kleine Mädesüß-Hochstaudenflur des Biotoptyps K123-GH00BK auf einer

Fläche von 43 m². Der Bestand entspricht den Kriterien des § 30-Bestimmungsschlüssels und ist gemäß § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG gesetzlich geschützt. Der gesamte Bestand wird im Zuge des Umbaus der Anschlussstelle in versiegelte Fahrbahnflächen umgewandelt.

Auf der Ausgleichsfläche 10 A wird im Gegenzug eine artenreiche Nasswiese des Biotoptyps G222-GN00BK aus einen eutrophen Flutrasen und einer vernässten Intensivwiese entwickelt. Der angestrebte Ziel-Biotoptyp wird ebenfalls nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG gesetzlich geschützt sein und eine Fläche von ca. 0,12 ha umfassen.

Somit ist ein funktionaler Ausgleich im räumlichen Zusammenhang gewährleistet, die Beeinträchtigung kann ausgeglichen werden.

Für die Überbauung bzw. Beseitigung dieses Biotops lässt die Planfeststellungsbehörde daher eine

Ausnahme

zu. Vom Verbot der Zerstörung des nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG geschützten Biotops kann diese Ausnahme erteilt werden, da die Voraussetzungen des § 30 Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG erfüllt werden (Ausgleich der Beeinträchtigungen). Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung des Bauvorhabens höher zu gewichten als die naturschutzrechtlichen Anforderungen an den Erhalt des geschützten Gebietes; auf die Ausführungen in den Entscheidungsgründen B. 2. (Planrechtfertigung) wird verwiesen. Das Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, hat der Ausnahme zugestimmt.

Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung umfasst.

Weitere Schutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile (Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, gesetzlich geschützte Biotope usw.) werden durch das Vorhaben nicht berührt. Die Ökokontofläche auf dem Grundstück Fl. Nr. 3214/3 der Gemarkung Stephanskirchen (Nr. 168922) sowie die festgesetzte Ausgleichs- bzw. Ersatzfläche in Haidholzen, unmittelbar östlich der Abzweigung der Äußeren Salzburger Straße (Nr. 59481) bleiben vom Bauvorhaben unbeeinträchtigt.

3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung), § 14 ff. BNatSchG

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger 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. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch

die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen.

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind insbesondere in der Planunterlagen 19.1 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im BayStrWG und BNatSchG 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 nicht durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Auf die Ausführungen in der Variantenabwägung in diesem Beschluss unter Entscheidungsgründe B.3.2.2. wird verwiesen. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für die Feststellungsvariante sind insbesondere in den Planunterlagen 19.1.1 ab Seite 22 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.

3.5.2.1 Grundsatz

Das Vorhaben ist mit diversen Eingriffen in Natur und Landschaft i. S. v. § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden. Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

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

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

sener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten.

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

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

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen vorrangig 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) striktetes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Die Ausgleichs- bzw. Ersatzpflicht nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG findet ihre Grenzen jedoch dort, wo unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten zum Schutze der beein-

trächtigten Schutzgüter geeigneten Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorgehenden Rechtsvorschriften zum Schutze von Drittbelangen bzw. im Rahmen der Abwägung als vorrangig zu bewertenden Drittbelangen zuwiderlaufen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 7 Abs. 3 BayNatSchG, § 9 BayKompV um Schutze agrarstruktureller Belange zu berücksichtigen.

3.5.2.2 Allgemeine Ausführungen zur Methodik

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen Nr. 19.1.1 ab Seite 28 ff. und Nr. 19.1.2 beschrieben. Die landschaftspflegerischen Unterlagen wurden gemäß den Vorgaben der Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012) und den Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP 2012) erstellt.

Dabei wird zunächst der tatsächliche Ausgangszustand von Natur und Landschaft unter Berücksichtigung der durch das Vorhaben zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen erfasst und hinsichtlich der Leistungs- und Funktionsfähigkeit bewertet. Die Methodik folgt den Vorgaben der BayKompV und ihren Anlagen. Nach der Erfassung des Ausgangszustandes von Natur und Landschaft mit den in § 4 BayKompV genannten Schutzgütern werden zur Ermittlung der Auswirkungen des Eingriffs die zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds durch den Eingriff ermittelt und bewertet. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen wurden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgelegt. Die dann noch verbleibenden Beeinträchtigungen werden als Kompensationsbedarf in Wertungspunkten (WP) errechnet und als Kompensationsumfang festgelegt.

3.5.2.3 Ausgangszustand

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich etwa 400 bis 500 Meter beidseits des geplanten Fahrbahnrandes der geplanten Kraglinger Spange. Es beginnt ca. 90 Meter vor Baubeginn und reicht gut 200 Meter über das Bauende hinaus. Seine Fläche beträgt 82,7 ha. Es befindet sich im Randbereich der großflächig zusammenwachsenden Siedlungsgebiete von Rosenheim und Stephanskirchen. Knapp ein Viertel (23%) des UG wird von den Wohngebieten des Stephanskirchener Ortsteile Höhensteig, Gehering und Haidholzen sowie dem Dorfgebiet von Kragling eingenommen. Die Kiesgrube im Nordosten des UG macht etwa 14% aus. Die Straßen im UG machen etwa 8% aus und – vor allem die drei Staatsstraßen St 2095, St 2362 und St 2359 – entfalten starke Zerschneidungs- und Störwirkungen über einen Großteil des UG. Die übrigen Flächen des UG werden fast ausnahmslos landwirtschaftlich intensiv als Acker oder Grünland genutzt. Im Umfeld von Einzelhöfen und in den älteren Siedlungsteilen befinden sich etliche Obstgärten und Obstwie-

sen. Bedeutend für das Landschaftserlebnis ist der Alpenblick von höher gelegenen Punkten aus. Außerdem wird das Netz aus Feld- und Waldwegen gern zum Radfahren und Spaziergehen genutzt. Es gibt keine natürlichen Oberflächengewässer, in der Kiesgrube befinden sich naturferne Gewässer. Ganz im Westen des UG verläuft ein Entwässerungsgraben. Das freie Grundwasser befindet sich unterhalb des Einflussbereichs der Baumaßnahme, Schichtwasser wurde nicht angetroffen. In klimatischer Hinsicht bestehen große Vorbelastungen der lufthygienischen Situation durch die stark befahrenen Staatsstraßen und die teilweise dichten Siedlungsgebiete.

3.5.2.4 Beeinträchtigungen

Für die Ermittlung von Bestand und Betroffenheit der im Rahmen von §§ 14 ff. BNatSchG maßgeblichen Schutzgüter und Funktionen sowie zur Erarbeitung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Kompensationsbedarf und –maßnahmen wurde der Wirkungsbereich in vier Bezugsräume untergliedert:

- Bezugsraum 1: Siedlungsgebiete
- Bezugsraum 2: Landwirtschaftliche Flur
- Bezugsraum 3: Straßenkörper einschließlich Nebenflächen
- Bezugsraum 4: Kiesgrube

Für die einzelnen Bezugsräume wurde jeweils eine Bewertung der jeweiligen Funktionen als Biotop, Habitat (Arten) sowie die Boden-, Wasser- und Klimafunktion und das Landschaftsbild mit der Einteilung in „hoch“ – „mittel“ – „gering“ – „keine Planungsrelevanz“ durchgeführt. Die genaue Lage der Bezugsräume und deren Eingrenzung ist planerisch dargestellt in Planungsunterlage Nr. 19.1.2, detaillierte Ausführungen zu den Bezugsräumen und den dort relevanten Schutzgütern sowie deren Bedeutung und Wertigkeit sind enthalten in Planungsunterlagen Nr. 19.1.1, ab Punkt 2.2, Seite 14 ff.

3.5.2.5 Bewertung der Eingriffe

In Planunterlage Nr. 19.1.1 auf den Seiten 28 ff. sind die jeweiligen bau-, anlage- und betriebsbedingten Projektwirkungen beschrieben nach Wirkfaktor und damit verbundener Wirkzone, -intensität und –dimension. Die im nachfolgenden Punkt dargestellten Vermeidungsmaßnahmen sind dabei bereits berücksichtigt. Auf die gutachterlichen Ausführungen wird verwiesen.

3.5.2.6 Vermeidungsmaßnahmen

Die planfestgestellte Trasse wurde so gelegt, dass möglichst wenige der landschaftsprägenden und ökologisch wertvollen Strukturen berührt werden. So wurde die Abfolge der Bögen und Übergangsbögen so gewählt, dass weder der von Fledermäusen als Jagdhabitat genutzte Privatgarten in Entleiten noch die nahe gelegene junge Obstwiese in Anspruch genommen werden müssen. Die Böschungen werden so steil wie möglich ausgeführt, die Böschungsausrundung auf 1m reduziert, um den Umfang der Erdarbeiten und der Flächeninanspruchnahme zu vermindern. Der erforderliche Arbeitsstreifen für Baustraßen, Oberbodenlager und Bewegungsraum beidseits der geplanten Trasse wird in der Regel auf 5m beschränkt, teilweise wird zur Schonung ökologisch wertvoller Strukturen die Breite des Arbeitsstreifens noch weiter reduziert oder ganz darauf verzichtet. Hierdurch wird u. a. eine junge Obstwiese, die als Ökokontofläche verzeichnet ist, und mögliche Vogel-Gelege geschont. Die Sicherung erfolgt durch Errichtung stabiler Schutzzäune. Als Baustelleneinrichtungsfläche wird die Innenfläche des Anschlussbauwerks zwischen der St 2095 und der St 2362 genutzt, wo derzeit nur geringwertige Straßenbegleitgrünflächen zu verzeichnen sind (**Maßnahme 1 V**). Baumfällungen und Gehölzbeseitigungen dürfen ausschließlich außerhalb der Vogelbrutzeit erfolgen (**Maßnahme 2 V**). Aufgrund technischer Zwangspunkte bei der Straßenplanung ist der Erhalt der Hecke bei Bau-km 0+750 bis 0+810 nicht möglich. Daher wird so früh wie möglich, mindestens aber in der Pflanzperiode vor Baubeginn (d. h. vor Beseitigung), im östlichen Anschluss an die bestehende Hecke auf gesamter Länge von Bau-km 0+750 bis 0+810 eine neue, mehrreihige Hecke aus gebietseigenen Bäumen und Sträuchern gepflanzt. Um die Wirksamkeit zu sichern, sind genaue Anforderungen zu Pflanzqualität, Arten, Aufbau der Pflanzung, Mahd und Schutz zu beachten (**Maßnahme 3 V**). Die neue Hecke wird bauseitig entlang der Pflanzung während der gesamten Baumaßnahme durch einen Zaun geschützt. Zur Verbesserung der künftigen Überflugsituation für die Fledermäuse sind eine Strauchhecke und Hop-Over-Bäume zu pflanzen (**Maßnahmen 4.1 V und 4.2 V**). Die derzeitige Flugroute der Fledermäuse verläuft quer zur Plantrasse zwischen dem Privatgarten Fl. Nr. 3215/2 und der jungen Obstwiese Fl. Nr. 3214/3, jeweils Gemarkung Stephanskirchen. Durch diese Maßnahme werden die Fledermäuse auf eine entsprechende Flughöhe gelenkt, sodass die Gefahr von Kollisionen mit dem Straßenverkehr vermieden wird. Um den damit bezweckten Schutz zu erreichen, sind auch hier genaue Anforderungen zu Arten, Stammumfang, Abständen, Standorten, Mahd und Gestaltung der Wurzelräume der Bäume gemacht. Die zu pflanzende Strauchhecke unter der Freileitung dient dabei dazu, die Fledermäuse zum Hop-Over zu leiten. Um Störungen der nächtlichen Jagdaktivitäten der Fledermäuse zu vermeiden, ist auf nächtliche Baustellenbeleuchtung in der Zeit vom 01.04. bis zum 31.09. zu verzichten (**Maßnahme 5 V**).

Die Einhaltung aller Vorgaben und die ordnungsgemäße Umsetzung wird hinsichtlich der Maßnahmen 1 V, 2 V und 5 V durch eine ökologische Baubegleitung sichergestellt. Die

Umsetzung der Maßnahmen 3 V und 4 V werden im Zuge der Bauüberwachung der landschaftspflegerischen Maßnahmenumsetzung sichergestellt.

Auch unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen kommt es dennoch zu Konflikten in den verschiedenen Bezugsräumen hinsichtlich der verschiedenen Funktionen.

3.5.2.7 Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht neben den Vermeidungsmaßnahmen im Wirkraum der Straße ausschließlich Gestaltungsmaßnahmen vor.

Die Eingrünung des neuen Straßenkörpers geschieht durch Neuschaffung landschaftstypischer Gehölzstrukturen wie Einzelbäume, Baumreihen und Obstwiesen (**Maßnahmen 6 G, 7 G und 8 G**). Der bestehende Geh- und Radweg am nördlichen Anschluss der Kraglinger Spange an die Vogtareuther Straße wird durch die Pflanzung von Hecken, Einzelbäumen und Krautsäumen aufgewertet, die den Weg vom Straßenverkehr abschirmen (**Maßnahme 6 G**). Da davon auszugehen ist, dass die neu zu schaffende Hecke von Fledermäusen bejagt werden wird, ist ein Abstand von mind. 7m vom Fahrbahnrand einzuhalten, um Kollisionen zu vermeiden. Auf der Zwickelfläche des Grundstücks Fl. Nr. 3215/3 der Gemarkung Stephanskirchen wird eine extensive artenreiche Frischwiese angesät und sechs bis acht gebietseigene Hochstämme sowie drei Obstbäume gepflanzt (**Maßnahme 7 G**). Auf der äußeren Einschnittsböschung zwischen Bau-km 0+210 und 0+430 werden ca. 22 Hochstämme gepflanzt (**Maßnahme 8 G**). Beide Maßnahmen sind zur Sicherstellung der Wirksamkeit mit Vorschriften zu Arten, Abständen, Stammumfang und Mahd versehen. Mit diesen beiden Maßnahmen wird eine optische Leitwirkung für die Autofahrer hervorgerufen. Die bauzeitlich in Anspruch genommenen straßenbegleitenden Hecken werden wiederhergestellt (**Maßnahme 9.1 G und 9.2 G**).

In der Planunterlage Nr. 9.3 sind die einzelnen Maßnahmen ausführlich erläutert und in Planunterlage Nr. 9.2 in ihrer Lage und Gestaltung dargestellt, hierauf wird Bezug genommen. Die Maßnahmen sind jeweils dauerhaft zu unterhalten. Die Kontrolle der Umsetzung erfolgt im Rahmen der Bauüberwachung der landschaftspflegerischen Maßnahmenumsetzung.

Als Ausgleichsmaßnahme die Maßnahme 10 A vorgesehen. Durch Neuanlage einer Gehölzreihe am Ostrand der Fläche Fl. Nr. 2002/1 der Gemarkung Westerndorf St. Peter soll ein neuer Biotopkomplex geschaffen werden, die die Goldammer, die Dorngrasmücke, den Gelbspötter, den Weißrandigen Grashüpfer, den Wiesengrashüpfer und die Goldene Achte fördert. Nach engmaschiger Kontrolle erfolgt nach weiteren fünf und zehn Jahren ein Monitoring.

3.5.2.8 Realkompensation

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen verbleiben im Wesentlichen folgende projektbedingte Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft:

- Versiegelung von Acker- und Intensivgrünflächen sowie wegebegleitenden artenarmen Säumen (Braunerde und Parabraunerde) in Höhe von etwa 0,8 ha,
- Verlust einer naturnahen Baumhecke als Biotop, Erhebliche Beeinträchtigungen der jungen Obstwiese, einer mäßig intensiv genutzten artenarmen Wiese und einem strukturarmen Privatgarten in der Zone bis 50 m vom Fahrbahnrand (0,21 ha) auch durch Überbauung (0,03 ha),
- Neuversiegelung, Überbauung und bauzeitliche Inanspruchnahme von Hecken, Gehölzen und Krautsäumen sowie Neuversiegelung bisher unversiegelter, geringwertiger Gras- und Krautfluren im Umfang von insg. 0,43 ha.

Im Bezugsraum „Siedlungsgebiet“ kommt es durch die Maßnahme nur zu Entlastungswirkungen, die den gesamten verbliebenen Kompensationsbedarf um 640 WP reduzieren. Im Bezugsraum „Landwirtschaftliche Flur“ wird hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Biotopfunktionen ein Ausgleich in Höhe von 28.838 WP erforderlich. Im Bezugsraum „Straßenkörper einschließlich Nebenflächen“ verbleibt für den Eingriff in die Biotopfunktionen nach Gegenüberstellung von Neuversiegelung und Entsiegelung ein Kompensationsbedarf von 14.234 WP.

Insgesamt ergibt sich für die verbleibenden, unvermeidbaren Eingriffe ein Kompensationsbedarf von 42.432 WP.

Auf der Ausgleichsfläche 10 A wird im Gegenzug eine artenreiche Nasswiese des Biototyps G222-GN00BK aus einen eutrophen Flutrasen und einer vernässten Intensivwiese entwickelt. Der angestrebte Ziel-Biototyp wird ebenfalls nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG gesetzlich geschützt sein und eine Fläche von ca. 0,12 ha umfassen.

Die Ausgleichsmaßnahme 10 A umfasst insgesamt eine Fläche von 7.757 m² und leistet damit einen Kompensationsumfang von 42.980 WP. Gleichzeitig wird damit der erforderliche Ausgleich für die Zerstörung der nach § 30 BNatSchG geschützten feuchten Hochstaudenflur erbracht, der die Erteilung einer Ausnahme möglich macht.

Durch die Gestaltungsmaßnahmen wird das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt.

3.5.2.9 Zulässigkeit der Kompensationsmaßnahmen unter Berücksichtigung potentiell entgegenstehender Drittbelange

Die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Pflicht, sämtliche zur vollständigen Kompensation der durch das Vorhaben hervorgerufenen (unvermeidbaren) Beeinträchtigungen der oben dargestellten Funktionen erforderlichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen soweit technisch möglich durchzuführen, findet ihre Grenze in hiermit kollidierenden Drittbelangen, soweit diesen in Gestalt von Rechtsvorschriften oder im Rahmen der planerischen Abwägung ein Vorrang eingeräumt wird.

Zu denken ist in diesem Verfahren vor allem an die Regelung des § 15 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 8 Abs. 3 BayNatSchG, § 9 Abs. 3 BayKompV, der die in § 15 Abs. 1 normierte Ausgleichs- und Ersatzpflicht zum Schutze agrarstruktureller Belange einschränkt.

Vom **Bayerischen Bauernverband (Stellungnahme Nr. 0007)** mit Sitz in München wurde die Ausgleichsmaßnahme 10A moniert (Stellungnahme vom 23.05.2019). Die damit in Anspruch genommene Fläche war im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt; sie wird derzeit als intensiv genutztes Grünland genutzt. Es wurde bemängelt, dass die Auswahl der Fläche für die Ausgleichsmaßnahme 10 A den grundlegenden Bestimmungen des § 9 Abs. 3 BayKompV zuwiderlaufe, wonach die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen im Sinne von § 15 Abs. 3 BNatSchG möglichst vermieden werden soll.

Dieser Einwand hat sich jedoch erledigt. Dem Bayerischen Bauernverband war zum Zeitpunkt seiner Stellungnahme nicht bekannt, dass die betroffene Fläche bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung steht. Im Zuge der Maßnahme 10A wird diese Fläche extensiviert. Diese Ausgleichsmaßnahme beinhaltet die „Entwicklung und Pflege von extensiv genutztem Grünland auf unterschiedlichen Standorten durch Mahd oder Beweidung mit entsprechenden Bewirtschaftungsauflagen gemäß der Anlage 4.1 Nr. 2 der BayKompV und ist damit als eine produktionsintegrierte Maßnahme (PIK) nach § 9 Abs. 3 Nr. 4, Abs. 4 BayKompV zu bezeichnen.

Auch im Übrigen sind agrarstrukturelle Belange mangels erheblicher Beeinflussung oder Veränderung von Produktionsfaktoren bzw. Produktions- und Arbeitsbedingungen in einem Agrarraum nicht betroffen. Die gesamten landschaftspflegerischen Maßnahmen außerhalb des Straßenkörpers inklusive Ausgleichsflächen umfassen nur knapp 1 ha, davon nimmt die Fläche für die Ausgleichsmaßnahme 10A knapp 0,8 ha in Anspruch. Eine erhebliche Beeinflussung oder Veränderung im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 1 BayKompV ist nicht ersichtlich.

Die Vorgaben des besonderen bzw. strengen Artenschutzes (§§ 44, 45 BNatSchG) werden beachtet, so dass eine Entscheidung über eine Erteilung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich ist.

3.5.3.1 Rechtsgrundlagen / Verbotstatbestände

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

3.5.3.2 Geschützte Arten und Umfang der Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung Nr. 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.

3.5.3.3 Legalausnahmen, § 44 Abs. 5 BNatSchG:

Für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 S. 1

BNatSchG gelten die Zugriffsverbote – je nach betroffener Art – nicht (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG) oder nur eingeschränkt nach Maßgabe von § 44 Abs. 5 Satz 2 bis 5 BNatSchG.

Sind im Anhang IV lit. a der FFH-RL (92/43/EWG) aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, finden die Zugriffsverbote nur eingeschränkt Anwendung, und zwar wie folgt:

Ein Verstoß gegen das Tötungs- oder Verletzungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht ist und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann, § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG. Ein Verstoß gegen das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt nicht vor, wenn die 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- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG.

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

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden, § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG.

Für Standorte wild lebender Pflanzen nach Anhang IV lit. b) der FFH-RL (92/43/EWG) gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG entsprechend, § 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG.

Da es sich hier um nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden, gelten die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nur für die in Anhang IV lit. a der RL 92/43/EWG aufgeführten Tierarten und europäische Vogelarten.

Keine Geltung finden diese Zugriffsverbote daher, wenn andere (nur national) geschützte Arten betroffen sind. Der Schutz dieser Arten wird über die Eingriffsregelung und der dort stattfindenden Behandlung ihrer Lebensräume bewältigt (Beier in: Zeitler, BayStrWG, Art.

37 Rn. 192). Auf die dortigen Ausführungen unter Entscheidungsgründe B.3.5.3.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.3.4 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. 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 des Einzelfalles ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07).

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzung der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, Planunterlage 19.1.3), die die Planfeststellungsbehörde zur Grundlage ihrer Beurteilung macht, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 20. August 2018 (Az. G7-4021.1-2-3) aktualisierten „Hinweise(n) zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ vom 08. Januar 2008 (Gz. IID2-4022.2-001/05) und wurde durch die Höhere Naturschutzbehörde im Rahmen des Anhörungsverfahrens gebilligt. Naturschutzvereinigungen konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen.

Die Untersuchungen des Vorhabensträgers durch die Grünplan GmbH und durch den Sachverständigen Dipl.-Ing. Klaus Burbach (Verfasser des Gutachtens) in Zusammenarbeit mit Dipl.-Biol. Dr. Doris Gohle (Fledermäuse) und Dipl.-Ing. (FH) Hartmut Schmid (Mitarbeit Geländearbeiten) werden von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend erachtet, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen und daher der artenschutzrechtlichen Bewertung zugrunde gelegt. Auf die Datengrundlagen und die ausführliche Beschreibung der Methodik der saP unter Punkt 2. 1. und 2.2. der Unterlage 19.1.3 wird verwiesen. Die Relevanzprüfung unter Punkt 2.3 der Unterlage 19.1.3 erfolgte sachgerecht (nähere Darstellung unter Punkt 9.2 der Planunterlage 19.1.3). Es konnte das Vorkommen von Gefäßpflanzen, anderen Säugetieren als Fledermäuse, Fischen, Libellen, Käfern, Tag- und Nachtfaltern sowie Weichtieren ausgeschlossen werden. Es verbleiben damit die Artengruppen der Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Amphibien zur vertieften Prüfung.

In einem weiteren Schritt erfolgte eine Bestandsaufnahme der Vögel, Fledermäuse, Reptilien und Amphibien mit jeweils geeigneten Verfahren, wobei bereits eine Betroffenheits-

prüfung erfolgte (Punkt 3.1 bis 3.4 der Planunterlage 19.1.3). Diese Vorgehensweise wird von der Planfeststellungsbehörde für zulässig und ausreichend erachtet.

Nachfolgend wurden die zu erwartenden Wirkfaktoren ermittelt (baubedingt – anlagen- und betriebsbedingt), die Beeinträchtigungen oder Störungen von Tierarten verursachen können (Punkt 4 der Planunterlage 19.1.3) und anschließend Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität vorgeschlagen (Punkt 5 der Planunterlage 9.1.3).

3.5.3.5 Schutz europäischer Vogelarten

Es wurden 44 Vogelarten festgestellt, die durch das Vorhaben in unterschiedlichem Ausmaß betroffen sind. Viele davon treten nicht im artspezifischen Wirkungsbereich auf (Lebensräume liegen im ausreichenden Abstand zum Eingriffsbereich) oder es handelt sich um sog. „Allerweltsarten“ (keine populationsbezogene Verschlechterung ist zu erwarten, die Arten sind als vorhabenspezifisch unempfindlich einzustufen) oder sie nutzen das Gebiet nur als Nahrungsgäste oder Durchzügler.

Die Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG im Hinblick auf europäische Vogelarten ist – unter Berücksichtigung der in den Planunterlagen vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen – daher nicht zu erwarten. Für die naturschutzfachlich relevanten Brutvogelarten Goldammer, Feld- und Haussperling, Gartenrotschwanz, Rauchschnalbe, Stieglitz und Star (allesamt Brutvogelarten der Roten Liste / Vorwarnliste Bayern) wurden jeweils Reviere gefunden, die jedoch aufgrund ihrer Lage nicht vom Bau der Kraglinger Spange betroffen sind. Die naturschutzfachlich relevanten Arten der Mauersegler, Mehlschnalben und Rauchschnalben nutzen nur den Luftraum über den Untersuchungsgebiet. Bei allen genannten Arten sind Störungen oder Tötungen aus gutachterlicher Sicht auszuschließen, Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind nicht betroffen bzw. die Betroffenheit auszuschließen, da sich die Reviere auf die besiedelten Bereiche konzentrieren. Als Gäste wurden Dohle, Graureiher, Flussregenpfeifer, Turmfalke und Mäusebussard festgestellt; bei diesen Arten kann ebenso eine Betroffenheit von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden (nähere Ausführungen Punkt 3.1.2 und 3.1.3. der Planunterlage 19.1.3).

a) Baubedingte Auswirkungen

Ein besonderes Risiko direkter Individuenverluste infolge der Baumaßnahmen und damit ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist nicht zu erwarten, da keine Lockwirkung auf adulte Vögel zu vermelden ist.

Die einzigen als Fortpflanzungsstätte genutzten, von der Trasse betroffenen Bereiche sind die Gehölze am Süd- bzw. Nordende der geplanten Trasse. Hier wurden einzelne Reviere häufiger, weit verbreiteter Arten festgestellt. Aufgrund deren wenig spezifischer Lebensraumsprüche, des flächenmäßig geringen Eingriffs und des Verbleibens bzw. der Wiederherstellung von Gehölzstrukturen (siehe nähere Angaben in den Entscheidungsgründen B 3.8.4), bleibt für diese Arten die Funktionalität beanspruchter Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang auch ohne weitere Maßnahmen gewahrt. Brutvorkommen planungsrelevanter Arten bestehen im Eingriffsbereich nicht. Durch die auf ausschließlich außerhalb der Vogelbrutzeit beschränkten Baumfällungen und Gehölzbeseitigungen (ausschließlich also zwischen 01.10. und 28./29.02.) wird ausgeschlossen, dass Nester oder Eier beschädigt oder zerstört werden. Es handelt sich hierbei um die **Maßnahme 2 V** des LBP.

Durch den Baubetrieb kommt es zu Beunruhigung und Störung der umliegenden Bereiche (Lärm, Licht, Anwesenheit von Menschen und Maschinen sowie Erschütterungen). Durch die **Maßnahme 1 V** des LBP (Begrenzung des Baufeldes durch Schutzzäune, Nutzung des Innenbereichs im Anschlussbauwerk zwischen St 2095 und St 2362 als Baustelleneinrichtungsfläche, Einrichtung der Baubetriebsflächen so kleinflächig wie möglich und grundsätzlich außerhalb höherwertiger Vegetationsbestände sowie abseits von Bäumen und Gehölzen; Sicherstellung durch Einzelbäume und Hecken am Baufeldrand gemäß RAS-LP 4) kann eine Gefährdung gemindert bzw. ausgeschlossen werden. Die im Gebiet brütenden Arten sind gegenüber Störungen wenig sensibel. Wesentliche Belastungen während des Baus im weiteren Umfeld der Maßnahme sind nicht zu erwarten, so dass nicht mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen zu rechnen ist.

Ein Verstoß gegen die Verbote aus § 44 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BNatSchG ist damit nicht zu erwarten.

b) Betriebsbedingte Auswirkungen

Nicht unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG zudem unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben nicht signifikant erhöht (BVerwG vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem

ebenfalls stets gegebenem Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, aaO). Von einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko kann nur ausgegangen werden, sofern es erstens um Tiere solcher Arten geht, die aufgrund ihrer Verhaltensweisen gerade im Bereich des Vorhabens ungewöhnlich stark von den Risiken des dadurch verursachten Straßenverkehrs betroffen sind, und zweitens diese besonderen Risiken durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich der geplanten Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen sich nicht beherrschen lassen (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, Az. 9 A 39.07).

Für derartige Risiken für europäische Vogelarten liegen aber keine Hinweise vor.

c) Konfliktvermeidende oder CEF-Maßnahmen:

Es sind keine darüber hinausgehenden Maßnahmen notwendig.

3.5.3.6 Schutz der Fledermäuse:

In 39 Untersuchungs Nächten konnte durch die Gutachter das Vorkommen von verschiedenen streng geschützten Fledermausarten nachgewiesen werden (Bart-, Fransen-, Mops-, Mücken-, Nord-, Rauhaut-, Weißrand-, Wasser-, Zweifarb- und Zwergfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Graues Langohr, Kleine Bartfledermaus). Auch potentiell vorkommende Arten wurden ermittelt (Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Wimpernfledermaus). Damit wurden nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG relevante Fledermausarten festgestellt.

Die an den Gehölzen und Stauden westlich der Kiesgrube erfasste Fledermausaktivität (Jagdereignisse) war extrem hoch. Der Privatgarten Entleiten wurde ebenfalls stark bejagt, es konnte auf nahe gelegene Quartiere geschlossen werden sowie auf Flugbeziehungen zur Streuobstwiese nordwestlich davon (Richtung Grundstück Fl. Nr. 3214); zu dieser Flugbeziehung verläuft quer dazu die Planungstrasse. Die höchste Myotis-Aktivität wurde an der Hecke südlich von Höhensteig erfasst, die nach dem eingereichten Plan des Vorhabensträgers überbaut werden soll. An den Gehölzen oberhalb der Rampe wurden ebenfalls viele Myotis registriert, welche sich meist auf Transitflügen befanden. An der Böschungsunterkante an der Straße wurden vergleichsweise nur wenige Fledermäuse angetroffen. Ebenso wurden Aktivitäten auf dem offenen Feld westlich der Kiesgrube beobachtet. Desweiteren wurden Flugbeziehungen zwischen der Hecke südlich von Höhensteig und dem Streuobstbestand auf dem Grundstück Fl. Nr. 3214 bzw. 3214/6 (nach Sichtbeobachtung von West nach Ost) über das offene Feld festgestellt.

a) Baubedingte Auswirkungen:

Durch die Trassierung muss die Baumhecke südlich von Höhensteig (zwischen Bau-km 0+750 bis 0+810), die als bedeutendes Jagdhabitat für Fledermäuse dient, beseitigt werden. Dort finden teilweise intensive Jagdflüge statt, insbesondere bei windigem Wetter sammeln sich die Fledermäuse auf der windabgewandten Heckenseite. Andere naheliegende Strukturen, an denen die Fledermäuse bei windiger Witterung jagen oder geschützt entlang fliegen können, bestehen nicht. Eine anderweitige Trassierung scheidet in der Variante 3 wegen technischer Zwangspunkte aus. Der Verlust von Jagdhabitaten ist grundsätzlich unter dem Gesichtspunkt der erheblichen Störung näher zu prüfen (vgl. BVerwG, Urteil v. 06.11.2012, Az. 9 A 17.11).

Als Ersatzmaßnahme für die zu beseitigende Baumhecke wird daher so früh wie möglich, sobald der Zugriff auf die Grundstücke besteht, mindestens jedoch in der Pflanzperiode vor Baubeginn, im östlichen Anschluss an die Hecke auf gesamter Länge eine neue mehrreihige Hecke aus gebietseigenen Bäumen und Sträuchern gepflanzt (**Maßnahme 3 V** des LBP und Planunterlage 19.1.3).

Störungen der nachtaktiven Fledermäuse werden durch Verzicht auf nächtliche Baustellenbeleuchtung in den Monaten April bis September vermieden (**Maßnahmen 3V, 4.1 V, 4.2 V und 5 V** des LBP, Planunterlagen 9.1 und 9.2, 19.1.3).

Durch die Überbauung von Acker- und Grünflächen und die Beseitigung von Gehölzen werden Nahrungshabitate von Fledermäusen beansprucht; durch die **Maßnahmen des 6 G, 7 G, 8 G, 9 G und 10 A** (Pflanzungen, Ansaaten und Entwicklungsmaßnahmen entlang der Trasse) kann der Verlust der Jagdfläche allerdings ausgeglichen werden. Zudem besitzen die davon betroffenen Arten große Aktionsradien, sodass die Störung nicht erheblich ist.

Nach der gutachterlichen Feststellung sind die während der Bauphase entstehenden Störungen und Erschütterungen sowie die Anwesenheit von Menschen und Baufahrzeugen nicht erheblich, da sie zeitlich wie örtlich begrenzt sind und nicht an den Quartieren stattfinden.

Die baubedingten Auswirkungen werden durch die dargestellten Maßnahmen daher kompensiert. In den Nebenbestimmungen zu diesem Bescheid ist eine qualifizierte ökologische Baubegleitung angeordnet, die die vollständige und rechtzeitige Umsetzung und Funktionalität der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sicherstellt.

b) Anlagen- und betriebsbedingte Maßnahmen:

Die Trasse durchschneidet zwischen Entleiten und dem Streuobstbestand sowie an den Gehölzen an der Außenböschung der Anschlussrampe an der St 2362 – St 2095 Fledermausvernetzungsstrukturen, an denen wiederholt querende Fledermäuse beobachtet werden konnten. Ohne Gegenmaßnahmen bestünde ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko; durch die Troglage an der Rampe bestünde gerade für nicht-strukturgebunden fliegende Arten die Gefahr des Abtauchens, was möglicherweise zu einer Kollision mit Fahrzeugen führen kann, auch wenn diese dort wegen des Kreisverkehrs nur langsam fahren. Um dies zu verhindern, werden die **Maßnahmen 4 V, 4.1 V und 4.2 V** (Pflanzung von großen, hochwüchsigen Einzelbäumen bei Bau-km 0+615 bis 0+635 (Winterlinden, mindestens StU 18/20 cm, in einem Abstand von 7 Metern vom Fahrbahnrand; einer der Bäume steht auf der Südwestseite, die übrigen gegenüber an der Nordostseite) und von sechs großen, hochwüchsigen Einzelbäumen und einer Strauchhecke mit Leitfunktion bei Bau-km 0+160 bis 0+210 als Überflughilfen für Fledermäuse (Winterlinden, mindestens StU 18/20 cm, in einem Abstand von 7 Metern vom Fahrbahnrand; drei Bäume stehen auf der Westseite, in Verlängerung des zu erhaltenden Heckenabschnitts, genau gegenüber zwei weitere Bäume; eine Hecke Richtung Süden und ein Einzelbaum östlich des Kreisverkehrs)).

Ein **Einwender (Nr. 5004)** schlägt vor, statt der Linden Walnussbäume als Überflughilfe für die Fledermäuse zu pflanzen. Dieser Anregung kann aus fachlicher Sicht jedoch nicht nachgekommen werden, da sich Walnussbäume nicht so gut wie Linden als Überflughilfe für Fledermäuse entlang einer Straße eignen. Als Baum 2. Ordnung erreicht die Walnuss mit nur 10-15 (20) m Endhöhe eine geringere Wuchshöhe als Linden (Baum 1. Ordnung mit bis 30 m Wuchshöhe). Die herabfallenden Früchte verursachen Fahrbahnverschmutzung. Zudem besteht eine geringe Schnittverträglichkeit (starkes Bluten aus den Schnittwunden); Bäume entlang von Straßen müssen jedoch ggf. aus Gründen der Verkehrssicherheit gelegentlich geschnitten werden. Laub und Fruchthüllen der Walnuss enthalten wuchshemmende Stoffe, die eine Böschungsbegrünung mit Krautsäumen erschweren. Diese ist jedoch zur Sicherung der Böschungsoberfläche gegen Erosion erforderlich.

Darüber hinaus wird von den **Einwendern Nr. 5004** vorgeschlagen, die Hop-over-Bäume auf das Grundstück Fl. Nr. 3214/5 der Gemarkung Stephanskirchen zu verschieben, um die Ackerfläche auf dem Grundstück Fl. Nr. 3214/3 zu reduzieren. Diesem Vorschlag kann aber nicht gefolgt werden. Die Hop-over-Bäume sind nach der Lage der bestehenden Flugrouten der Fledermäuse auszurichten, um ihre Wirkung zu entfalten. Die Schonung fremden Eigentums ist zwar ein hohes Gut, jedoch ist das Interesse an einer voll wirksamen Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen höher einzustufen.

c) Konfliktvermeidende oder CEF- Maßnahmen:

Sind somit nicht erforderlich.

3.5.3.7 Reptilien:

Im nördlichen Grenzbereich zur Kiesgrube wurde die Zauneidechse festgestellt, in über 100 Metern Entfernung zur geplanten Trasse (Abb. 9 auf S. 20 der Planunterlage 19.1.3.; Erläuterung auf S. 21), andere Vorkommen wurden nicht nachgewiesen. Gerade entlang der geplanten Trasse sind keine geeigneten Lebensräume für die Zauneidechse vorhanden. Lediglich am Nord- und Südenende konnten potentiell geeignete Lebensräume gefunden werden, dort konnten aber trotz gezielter Suche keine Individuen nachgewiesen werden. Die dazwischenliegenden Flächen werden intensiv landwirtschaftlich bewirtschaftet; daher sind auch wesentliche Austauschbeziehungen, die durch das Vorhaben behindert werden oder das Vorkommen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszuschließen.

Artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind damit auszuschließen.

3.5.3.8 Amphibien:

Im Untersuchungsgebiet wurde entlang bestehender Weiher im Norden (Anwesen an der Vierzehnheiligenstraße) Laichballen des Grasfrosches und ein kleiner Kaulquappenbestand der Erdkröte festgestellt. An der Mehrzahl der im Kiesabbaugebiet vorhandenen Wasserflächen wurden Seefrösche und Erdkrötenkaulquappen festgestellt. Eine Beeinträchtigung ist daher wegen der Entfernung zum Bauvorhaben nicht gegeben. Nicht festgestellt werden konnte das Vorkommen von Laubfrosch und Gelbbauchunke. Letztere wurde im Jahr 1992 nachgewiesen, konnte aber bereits im Jahr 2005 nicht mehr bestätigt werden, da es seitdem an für die Gelbbauchunke geeigneten Kleingewässern fehlt. Auch für andere streng geschützte Arten (z. B. Laubfrosch) fehlt es an geeignetem Lebensraum. Durch das Vorhaben sind keine Gewässer betroffen. Die geplante Trasse umfasst weitgehend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen ohne wesentliche Bedeutung für Amphibien.

Ein Vorkommen streng geschützter Arten wurde damit nicht festgestellt. Auch aufgrund der aktuellen Lebensraumausstattung sind keine geeigneten Laichgewässer entsprechender Arten vorhanden. Die ermittelten Amphibien-Laichgewässer (mit Vorkommen nicht streng geschützter Arten) lagen im Nord- und Ostteil des Untersuchungsgebietes, vor allem im Bereich der Kiesabbaustelle, in einer Entfernung von über 300 Metern zur Trasse. Die dazwischenliegenden Flächen werden intensiv landwirtschaftlich genutzt, so dass von keiner wesentlichen Wanderbeziehung im Bereich der Trasse auszugehen ist.

Daher sind artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszuschließen.

3.5.3.9 Sonstige Tierarten; Pflanzenarten

Die Betroffenheit von sonstigen europarechtlich geschützten konnte ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der national geschützten Tierarten ergeben sich ebenfalls keine relevanten Beeinträchtigungen. Im Untersuchungsgebiet wurden als naturschutzfachlich bedeutsame Brutvögel die Goldammer, Feldsperling, Haussperling, Gartenrotschwanz, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Stieglitz und Star festgestellt. Sie befinden sich teilweise auf der Roten Liste Deutschland, teilweise auf der Roten Liste Bayern. Alle diese Arten konzentrieren sich auf die besiedelten Bereiche und die strukturreichen Randgebiete des Untersuchungsgebiets, vor allem auf die Kiesgrube im Osten, und sind daher von der Baumaßnahme nicht betroffen. Im UG wurden zwei besonders geschützte Pflanzenarten gefunden, das Echte Tausendgüldenkraut und die Gelbe Schwertlilie. Die Wuchsorte und die geeigneten Lebensräume für beide Arten liegen weit entfernt vom Wirkraum des Vorhabens, sodass eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden konnte.

3.5.3.10 Ergebnis

Unter Berücksichtigung aller Vermeidungsmaßnahmen kann für die vom Vorhaben (potentiell) betroffenen Fledermaus- und Vogelarten die Funktionalität betroffener Lebensstätten gesichert werden. Verbotstatbestände werden dadurch vermieden. Auch alle projektspezifischen Beeinträchtigungen oder Verluste von Lebensraumbestandteilen wirken sich, da ebenfalls entsprechende Ausweichräume in räumlicher Nähe zur Verfügung stehen, nicht wesentlich negativ auf die Erhaltungszustände betroffener Arten aus.

Unter diesen Gesichtspunkten überwiegt das Interesse an der Umsetzung des Bauvorhabens.

In seiner Stellungnahme bemängelt der **Bund Naturschutz (Nr. 0022)**, dass das Vorziehen von Ausgleichsmaßnahmen um nur eine Vegetationsperiode als Schönfärberei zu betrachten sei.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Mangels vertiefter fachlicher Ausführungen ergeben sich keine Anhaltspunkte für Zweifel an der Wirksamkeit der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere auch nicht an den Maßnahmen 4.1 V und 4.2 V. Diese wurden durch den Vorhabensträger mit den hierzu berufenen Fachstellen (Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde und Landratsamt Rosenheim, Untere Natur-

schutzbehörde) abgestimmt. Mit den in diesem Beschluss erlassenen Nebenbestimmungen sind alle Stellungnahmen, Kritikpunkte und Anregungen dieser Behörden vom Vorhabensträger zu beachten. Insbesondere wurden Maßnahmen, die bereits vor Beginn der Baumaßnahme umgesetzt werden müssen, um eine Wirksamkeit zu erreichen, mit diesen Stellen abgestimmt und von dieser Seite aus auch im Anhörungsverfahren nicht bemängelt.

3.5.4 Einwendungen hinsichtlich Naturschutz und Landschaftspflege

3.5.4.1 Einwendung gegen die Wirkung der Maßnahmen für den Artenschutz

Soweit in der **Stellungnahme des Bund Naturschutz e. V. (Nr. 0022)** zusätzliche, qualitätssteigernde Maßnahmen gefordert werden, die die Artenvielfalt im betroffenen Gebiet noch weiter steigern sollen, besteht dafür keine Rechtsgrundlage, um den Vorhabensträger hierzu zu verpflichten. Der Vorhabensträger als Verursacher eines Eingriffs nach § 14 BNatSchG ist nach § 15 Abs. 2 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Maßnahmen, die über die Wiederherstellung oder Neugestaltung in diesem Sinne hinausgehen, können dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden. Die artenschutzrechtlich notwendigen Vermeidungsmaßnahmen sind vollständig und unmittelbar wirksam, hieraus ergibt sich auch keine mögliche Verpflichtung des Vorhabensträgers, „mehr zu tun“, zumal schon fraglich ist, welche Maßnahme der Bund Naturschutz hier im Sinne hat. Die aus Sicht des Bund Naturschutzes wohl mangelhafte Artenvielfalt im betroffenen Gebiet ist nicht auf das Bauvorhaben, sondern auf die bereits vor dem Straßenbau vorliegenden naturräumlichen Gegebenheiten zurückzuführen. Die für Tier- und Pflanzenarten deshalb bestehenden ungünstigen Umstände kann der Vorhabensträger nicht heilen.

3.5.4.2 Einwendung gegen die zugrunde gelegte Datenbasis (**Einwendern Nrn. 5001, 5002, 5003 und 5004**):

Die Einwender halten die Datenbasis, anhand derer die Eingriffe in Natur und Arten beurteilt wurden, für nicht ausreichend. Nach Angabe des mit der saP (Planunterlage Nr. 19.1.3) beauftragten Landschaftsökologen Dipl.-Ing. Klaus Burbach hätten gerade einmal elf Begehungen stattgefunden, in denen sowohl Fledermäuse als auch Vögel, Reptilien

und Amphibien in einem 83 ha großen Untersuchungsgebiet erfasst werden sollten. In der Einwendung werden die einzelnen Tage der Begehung zwischen März und August 2017 aufgezählt. Es wurde von den Einwendern auch die geringe Anzahl der Begehungen kritisiert. Eine Einwendungsführerin habe nur an einem einzigen Tag eine Dame für die Dauer von 3 Stunden gesehen. Die Hunde hätten sonst an keinem Tag angeschlagen, daher erscheinen den Einwendern weitere Untersuchungen, im Bereich an der sensiblen Hecke, ausgeschlossen. Die Erhebungen aus dem Jahr 2017 seien nach Einschätzung der Einwender nicht mehr aktuell, inzwischen sei der schwarzblaue Ölkäfer gefunden worden. Dieser fehle in der saP. Es wird deshalb eine Nachkartierung gefordert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die konkrete Untersuchungstiefe für die einzelnen Artengruppen wurde auf Basis einer Vorabanschätzung des Lebensraumpotenzials im Gebiet und in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde festgelegt. Die Bestandsaufnahme von Vegetation und Nutzung erfolgte durch Kartierung der Biotop - und Nutzungstypen nach Biotopwertliste zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) unter Anwendung der Arbeitshilfe zur Biotopwertliste (Bayerisches Landesamt für Umwelt, Juli 2014). Im Zuge der Kartierung der Biotoptypen wurden auch artenschutzrechtlich relevante Pflanzenarten im engeren Kartiergebiet erfasst. Auf Seite 10 und 11 des landschaftspflegerischen Begleitplans (Planunterlage Nr. 19.1.1) ist die Erfassung der Arten durch Begehungen dargelegt. Darüber hinaus sind in Planunterlage Nr. 19.1.1 auf den Seiten 11 bis 14 und in Planunterlage 19.1.3 Seite 39 bis 40 Literaturquellen angegeben, die zur Erfassung und Bewertung der vorkommenden Arten und Lebensraumtypen herangezogen wurden.

Bedeutsame Arten (Arten der Roten Liste bzw. Vorwarnlisten, streng geschützte Arten) wurden quantitativ und punktgenau, die übrigen Arten qualitativ erfasst. Bedeutsame Arten wurden zu Revieren zusammengefasst. Die Fledermäuse wurden durch Detektorbegehungen und einwöchige Aufzeichnungen mit Batcordern erfasst. Diese wurden an Standorten mit hoher Fledermauswahrscheinlichkeit aufgestellt. Bezüglich der Amphibien wurden geeignet erscheinende Gewässer lokalisiert und anschließend begangen. Die Gewässer wurden optisch und akustisch auf Amphibien und ihre Entwicklungsstadien untersucht. Zur Erfassung der Reptilien erfolgen Begehungen an potentiell geeigneten Lebensräumen im Eingriffsbereich. Als Datengrundlagen und Sekundärdaten wurden zahlreiche amtliche Kataster, Höhenlinien, Orthophotos, topografische Karten, Datenbanken, Atlanten, Informationsdienste und Pläne zugrunde gelegt. Die Methodik der saP wurde gestützt auf die zuletzt mit Schreiben der Obersten Baubehörde aktualisierten „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ mit Stand 08/18, die als Maßstab bei der Erstellung von saP-Gutachten anerkannt sind. Auf Nachfrage durch die Planfeststellungsbehörde gab der Vorhabensträger mit Stellungnahme vom 15.12.2021 an, dass die Kartiermetho-

den bei den faunistischen Untersuchungen im Jahr 2017 dem fachlichen Standard gemäß den Methodenblättern V1 und V2 (Vögel), FM1 und FM2 (Fledermäuse), A1 (Amphibien) und R1 (Reptilien) aus dem Schlussbericht 2014 zum „Forschungs- und Entwicklungsvorhaben FE 02.0332/2011/LRB - Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag“ (Albrecht, K., T. Hör, F. W. Henning, G. Töpfer-Hofmann, & C. Grünfelder (2014)) entsprachen. Dieser Schlussbericht beschreibt die aktuellen fachlichen Standards im Hinblick auf staatliche Straßenbauvorhaben.

Nach Prüfung der Methodik und nach Stellungnahme des Vorhabensträgers dazu kann die Planfeststellungsbehörde keinen Fehler erkennen, der an der Aussagekraft und Richtigkeit an den umweltfachlichen Untersuchungen Zweifel erwecken könnte. Insofern erfolgte die Ermittlung und Bestandsaufnahme unter Berücksichtigung der wissenschaftlichen Erkenntnisse und fachlichen Standards. Aufgrund der Größe des Untersuchungsgebiets war es sinnvoll und fachlich unangreifbar, die Erfassung verschiedener Artengruppen zu kombinieren. Der Planfeststellungsbehörde steht mangels normkonkretisierender Maßstäbe hinsichtlich der Methodik der Bestandserfassung und Konfliktbewertung möglicher Betroffenheit ein naturschutzfachlicher Beurteilungsspielraum zu (vgl. Kratsch in: Schumacher, Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 3. Auflage 2021, § 44 Rn. 77).

Insbesondere Zweifel an der Angabe der Anzahl der Begehungen bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde nicht, auch wenn eine Einwendungsführerin den Besuch der Hecke nur an einem Tag wahrgenommen hat. Die sonst nicht weiter vertiefte Ausführung, dass die Hunde nur an einem Tag angeschlagen hätten, ist nicht geeignet, Rückschlüsse auf die Qualität der umweltfachlichen Untersuchungen zu ziehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat also keine Zweifel an einer ausreichenden Sachverhaltsermittlung im Rahmen der naturschutzfachlichen Untersuchungen und insbesondere der saP. Die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände beruht auf einer ordnungsgemäßen Bestandserfassung durch den Vorhabensträger.

Zum angeblichen Fund des Schwarzblauen Ölkäfers ist folgendes zu sagen: Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Bauvorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az. 9 A 14.07; BVerwGE 131, 274 m.w.N.). Das verpflichtet nicht, ein lückenloses Arteninventar zu fertigen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Erforderlich, aber auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung. Art und Umfang, Methodik und Untersuchungstiefe

der erforderlichen fachgutachterlichen Untersuchungen zur Ermittlung der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten im Planungsraum lassen sich mangels normativer Festlegung nur allgemein umschreiben und hängen maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten des Einzelfalls ab (BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az. 9 A 14.07). Der Fund des Schwarzblassen Ölkäfers ist nicht belegt. Die Einwendung erfolgte gleichförmig für mehrere Einwender, sodass unklar bleibt, wer den Käfer wann und wo gefunden zu haben glaubt. Es sind keine entsprechenden Vorkommen im Untersuchungsgebiet bekannt.,

3.5.4.3 Einwendung gegen die Wirksamkeit der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen (**Einwendung Nr. 1002, 5001, 5002, 5003 und 5004**)

Der Einwender bezweifelt ohne nähere Angaben die Wirksamkeit der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen „an einem ganz anderen Ort“ und fordert in diesem Zuge zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen. Auch die Einwender Nrn. 5001, 5002, 5003 und 5004 sehen in der Beseitigung der naturschutzfachlich bedeutsamen Hecke südlich von Höhensteig eine Habitatverschlechterung, die durch die Nachpflanzung einer Hecke aus Jungpflanzen nicht ausgeglichen werden kann. Die Vermeidungsmaßnahmen seien ein Ablasshandel, eine belastbare Vorher-Nachher-Untersuchung gäbe es nicht.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen.

Für die Bewertung und die Berechnung des Ausgleichs der Eingriffe nach § 14 BNatSchG sind die Vorschriften aus §§ 15 ff. BNatSchG sowie die BayKompV maßgeblich. IN Planunterlage Nr. 9.4 erfolgt eine Bilanzierung der Eingriffe durch Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation. Der erforderliche Ausgleich, insbesondere für den Verlust der Baumhecke in ihrer allgemeinen Funktion als Biotop wurde nach dem Biotopwertverfahren nach der BayKompV berechnet.

Der naturschutzrechtliche Ausgleich ist auf einer etwa 4 km nördlich der geplanten Kraglinger Spange gelegenen Eigentumsfläche des Freistaats Bayern vorgesehen (Maßnahme 10 A). Dies ist naturschutzfachlich sinnvoll, da keine artspezifischen Kompensationsmaßnahmen bestehen, die in der unmittelbaren Umgebung der Eingriffe auszugleichen wären (wie z. B. CEF-Maßnahmen). Zudem wird damit den Vorgaben des § 8 Abs. 7 BayKompV Rechnung getragen, der eine Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen vorrangig auf Eigentumsflächen der öffentlichen Hand anstrebt. Überdies bestehen im näheren Umfeld des UG auch keine für den Naturschutz zu bevorzugenden Gebietskulissen gemäß § 9 Abs. 3 Nr. 2 BayKompV wie Naturschutzgebiete, Flächen für anerkannte naturschutzfachliche Projekte, Fließgewässerrandstreifen oder Wasserschutzgebiete.

Die festgelegten Ausgleichsmaßnahmen gehen zurück auf fachgutachterliche Ermittlungen und Festlegungen nach den fachlichen Standards und gesetzlich geforderten Not-

wendigkeiten. Anhaltspunkte für die Fehlerhaftigkeit des Ausgleichskonzepts des Vorhabensträgers liegen nicht vor.

Die Funktion der Hecke für die Fledermausfauna kann nicht gänzlich ohne Zeitverlust durch die vorgezogene Neupflanzung der Hecke in unmittelbarer Nähe (neuer Fahrbahnrand) ersetzt werden. Durch die Maßnahme 3 V wird der Habitatverlust für die Fledermäuse an dieser Stelle jedoch so weit minimiert, dass er ohne populationsökologische Folgen bleibt.

Insbesondere ist auch keine Vorher-Nacher-Untersuchung notwendig, da die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen dem derzeitigen Stand der Wissenschaft entsprechen und eine hinreichende Prognosesicherheit aufweisen.

3.5.4.4 Einwendung wegen des Verstoßes gegen § 44 BNatSchG (**Einwendungen Nrn. 5001, 5002, 5003 und 5004**)

Die umfassende Einwendung bezüglich des Verstoßes gegen § 44 BNatSchG wird im Folgenden im Einzelnen dargestellt. Die Einwender nehmen im anwaltlichen Einwendungsschriftsatz vorweg, dass ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vorläge durch den Bau der Variante 3 und dies nach § 15 BNatSchG nicht zulässig wäre. Eine Ausnahmereitelung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sei damit nicht möglich.

Diese Einwendung in dieser generellen Form und in den nachfolgenden Einzelausführungen wird zurückgewiesen.

Das Fachgutachten kommt in der Gesamtbetrachtung für Fledermausarten und europäische Vogelarten zum Ergebnis, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen vermieden werden kann unter vollständiger Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen. Damit ist die Erteilung einer Ausnahme überhaupt nicht erforderlich (saP, Planunterlage 19.1.3, Seite 38). Die Planfeststellungsbehörde erkennt die fachlichen Ergebnisse an und zieht daraus dieselben Schlussfolgerungen.

Zu den einzelnen Ausführungen im Einwendungsschreiben:

- Es wird bemängelt, dass der Gutachter in der saP davon ausgehe, dass die Variante 3 unvermeidbar sei und dies nicht stimme. Damit sei die gesamte Basis der Abwägung unzutreffend, da die Variante 1 eine wesentliche Verschlechterung von Jagdhabitaten und Fortpflanzungsgebiete von Fledermäusen vermeide, insbesondere den Verlust der Baumhecke an Bau-km 0+750 bis 0+810. Auch das Landschaftsbild sei durch Variante 1 weit geringer beeinträchtigt. Die Einwender sehen in der Feststellungsvariante einen Verstoß gegen alle Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG wegen der Durchtrennung der Fluglinien und Jagdhabitats der Fledermäuse und der Rodung der Hecke. Ferner monieren die Einwender, dass die SaP

davon ausgehe, dass die Baumhecke aufgrund technischer Zwangspunkte nicht erhalten werden könne, dies aber nicht stimme, da die Hecke nur bei Variante 3 zerstört werde.

Dieser rechtlichen Bewertung folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Auffassung der Einwender liefe im Ergebnis darauf hinaus, dass der Vorhabensträger sein Vorhaben entweder unterlassen müsste, oder – aus Gründen der Eingriffsregelung – eine andere Variante als die Feststellungsvariante wählen müsste. Dazu führt aber beispielsweise das OVG Lüneburg in seinem Urteil vom 31.07.2018, Az. 7 KS 17/16 folgendes aus: „In Bezug auf das Vermeidungsverbot ist zu beachten, dass dieses nicht etwa auf eine Reduktion des Vorhabens bis hin zu einer sogenannten Nullvariante zielt (...). Ob ein Vorhaben zulassungsfähig ist und an einem bestimmten Standort ausgeführt werden darf, richtet sich nach den Anforderungen des Fachrechts. Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung (...) sind gegebenenfalls Planvarianten in den Blick zu nehmen. Kommen alternative Lösungen ernsthaft in Betracht, so hat die Planungsbehörde sie als Teil des Abwägungsmaterials in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ergänzt die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Sie setzt die fachgesetzliche Zulässigkeit des Eingriffs voraus und ist den fachgesetzlichen Zulassungstatbeständen „aufgesetzt“. Ihr Ziel ist es, den Vorschriften des Fachrechts ein auf die Bedürfnisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege zugeschnittenes Folgenbewältigungssystem zur Seite zu stellen. Im Rahmen der Eingriffsregelung stellt sich deshalb nicht die Frage, ob das Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist; dieser steht auf der Prüfstufe der Eingriffsregelung nicht mehr zur Disposition“.

Das bedeutet, dass sich die Variantenwahl, einschließlich der Entscheidung über die Nullvariante nach den Anforderungen des Fachrechts richtet, so dass nicht die Variante gewählt werden muss, die die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft bewirkt. Wenn sich eine Variante in der Abwägung des Fachrechts durchsetzt, dann ist diese Basis für die Eingriffsregelung. Es geht dem Gesetzgeber mit § 15 BNatSchG nicht um die Vermeidung „des Eingriffs“, d. h. des Vorhabens, sondern um die Minimierung seiner Wirkungen. Eine Beeinträchtigung von Natur oder Landschaft ist demnach vermeidbar, soweit das Vorhaben ohne diese Auswirkungen ausgeführt werden kann, nicht aber allein deswegen, weil der Eingriff gänzlich unterlassen oder an anderer Stelle ausgeführt werden könnte. Nach dessen Abs. 1 Satz 2 sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, die den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen (Schumacher, Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 3. Auflage 2021, § 15 Rn. 17). § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG

verpflichtet den Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde lediglich dazu, dass das Vorhaben in der Planfeststellungsvariante so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird und aus dem Kreis der mit einem Eingriff definitionsgemäß verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft diejenigen unterlassen werden, die vermeidbar sind. Daher sind Vermeidungsmaßnahmen, die ein – partiell – anderes Vorhaben bedingen, im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu prüfen. Sie werden nicht mehr durch das Vermeidungsgebot gefordert (Beier in: Zeitler, BayStrWG, Art. 37 Rn. 256 mit Verweis auf BT-Drs. 16/12 274 S. 57 und BVerwG, Urteil v. 14.07.2011, Az. 9 A 12.10 und BVerwG, Urteil v. 07.03.1997, Az. 4 C 10.96 u. a.).

Diese Grundsätze wurden bei der vorliegenden Planung beachtet. Die Variante 3 wurde oben in diesem Beschluss unter Abwägung aller Vor- und Nachteile gegenüber den anderen in Frage kommenden Varianten ausgewählt und die damit verbundenen Eingriffe in Flora und Fauna durch die oben dargestellten Maßnahmen minimiert bzw. ausgeglichen.

Insbesondere die von den Einwendern hinsichtlich des Naturschutzes favorisierte Variante 1 wurde in diesem Rahmen wegen der schwerwiegenden Nachteile unter fachplanerischen Gesichtspunkten nicht weiterverfolgt. Der Vorhabensträger hat alle in Betracht kommenden denkbaren Varianten geprüft und die Variante 1 neben der Nullvariante bereits in einem sehr frühen Stadium wegen der erheblichen Sicherheitsdefizite bzw. der Ungeeignetheit zur Erreichung der Planungsziele ausgeschieden. Insbesondere die Variante 2 schneidet hinsichtlich der Belange Naturschutz zwar leicht besser ab als die Variante 3 (s. o.). Dagegen hat die Variante 2, wie oben ausführlich erläutert, wesentliche Sicherheitsdefizite gegenüber der Variante 3.

Es ist darüber hinaus fachlich unangreifbar, wenn eine vertiefte artenschutzrechtliche Prüfung und naturschutzfachliche Betrachtung nur für die Feststellungsvariante erfolgt.

- Die Einwender bemängeln die mangelnde Aktualität der naturschutzfachlichen Erhebungen aus dem Jahr 2017.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Grundsätzlich hängt die zu fordernde Aktualität naturschutzfachlicher Bestandsaufnahmen davon ab, ob zwischenzeitlich so gravierende Änderungen aufgetreten sind, dass die gewonnenen Erkenntnisse nicht mehr die tatsächlichen Gegebenheiten wiedergeben (BVerwG, Beschluss v. 14.04.2001, Az. 4 B 77.09) und ob die Erkenntnisse aus diesem Gutachten im Zeitpunkt der Planfeststellung noch belastbar und aussagekräftig sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.17, 3 A 4.15). Die Planfeststellungsbehörde hat daher eine ergänzen-

de Aussage vom Vorhabensträger zur Begutachtung angefordert mit eben dieser Fragestellung. Die mit der Erstellung der natur- und landschaftsschutzfachlichen Gutachten beauftragte Landschaftsarchitektin Petra Schmid (Grünplan GmbH) hat am 07.09.2021 eine Ortseinsicht zur Überprüfung der Aktualität der Bestandsdarstellungen des landschaftspflegerischen Begleitplans durchgeführt um zu beurteilen, ob sich das Lebensraumpotential im Untersuchungsgebiet und insbesondere im Eingriffsbereich durch die Trasse verändert hat.

Mit Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 22.01.2022 wurden folgende Veränderungen festgestellt:

Auf dem Grundstück Fl. Nr. 3219 der Gemarkung Stephanskirchen (im nördlichen Bereich der UG) wurde ein altes verfallenes Gebäude, der verwilderte Garten und die dazugehörigen Gehölzbestände bis auf einen alten Birnbaum beseitigt und durch ein neues Wohnhaus mit versiegelter Zufahrt, Terrasse und Rasen ersetzt. Auf dem Grundstück Fl. Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen wurde eine bislang als Himbeerfeld genutzte Fläche abgegraben und die Abgrabungsfläche mit von drei bis fünf Meter breiten Oberbodenwällen umgeben. Diese waren am Tag der Ortseinsicht von Hochstaudenfluren aus Rudertal-Arten bewachsen. Im Inneren des Abgrabungsbereichs besteht eine Kiesfläche mit abgetragenem Oberboden und einigen Pfützen.

Eine andere naturschutzfachliche oder artenschutzrechtliche Beurteilung des geplanten Eingriffs ergibt sich nach der fachlichen Beurteilung, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, aus folgenden Gründen nicht:

Durch die Veränderungen auf dem Grundstück Fl. Nr. 3219 der Gemarkung Stephanskirchen dürfte sich das Habitatpotential für die kartierten Arten Goldammer und Haussperling sowie für die Fledermäuse verschlechtert haben. Allerdings liegt das Grundstück über 110 Meter nordwestlich der Eingriffsbereiche bzw. der neuen Trasse. Es kann damit ausgeschlossen werden, dass diese Bestandsänderung für die Eingriffsermittlung im Zuge des landschaftspflegerischen Begleitplans von Bedeutung ist. Auch neue artenschutzrechtliche Betroffenheiten sind nicht denkbar.

Auf dem Grundstück Fl. Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen haben sich auf den aufgeschütteten Oberbodenwällen nährstoffreiche Staudenfluren gebildet, die allerdings kein Habitatpotential für artenschutzrechtlich relevante Arten haben. Die in der benachbarten Kiesgrube gefundene Zauneidechse benötigt kiesig-sandige Standorte und einzelne Gehölze als Deckung, die es in der veränderten Fläche des Grundstücks Fl. Nr. 3223 nicht gibt. Auch die gänzlich unbewachsene Kiesfläche ist als Lebensraum nicht geeignet. Einzig der Übergangsbereich von den Bodenwällen zu der Kiesfläche hat möglicherweise geringes Habitatpotential für Zauneidechsen. Die Straßentrasse und das dafür erforderliche Baufeld würden – ungeachtet von Ab-

standsflächen – nur Teile der Oberbodenwälle ganz am südwestlichen Ende der neuen Abgrabung in Anspruch nehmen. Da die Oberbodenwälle aber kein Habitatpotential für artenschutzrechtlich relevante Arten haben, sind neue Betroffenheiten und damit eine Verwirklichung eines Verbotstatbestands gemäß § 44 BNatSchG nicht zu erwarten. Ob ein Rückbau des aufgeschütteten Walls erforderlich sein wird, muss an dieser Stelle nicht geprüft werden.

Die temporären Kleingewässer auf der Kiesfläche haben Habitatpotential für die Gelbbauchunke, die allerdings im Jahr 2017 im gesamten Untersuchungsgebiet nicht gefunden wurde. Eine Ansiedlung in so kurzer Zeit ist daher nicht zu erwarten.

Die Gutachterin kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass die Nutzungsänderungen im Untersuchungsgebiet, die zwischen 2017 und 2021 erfolgt sind, demnach keine erheblichen Auswirkungen auf das Habitatpotential haben. Insbesondere sind keine Strukturen entstanden, die auf ein Vorkommen bisher nicht gefundener Arten vermuten lassen. Demnach sind die Kartiererergebnisse aus dem Jahr 2017 noch belastbar und aussagekräftig.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit dieser Nachbetrachtung. Auf dieser Grundlage ist die Sach- und Rechtslage hinsichtlich des Natur- und Artenschutzes nicht anders zu beurteilen.

- Es wird moniert, dass die extensive 12jährige Streuobstwiese auf Fl. Nr. 3214/3 Gemarkung Stephanskirchen, die ökologisch bewirtschaftet wird, nicht kartiert und damit nicht beachtet worden wäre; damit treffe auch die Annahme einer extensiven landwirtschaftlichen Nutzung nicht zu. Dort trete zudem auch die Gottesanbeterin auf. Auch auf den Fl. Nr. 3214/3 und 3214/4, Gemarkung Stephanskirchen vorhandene Frösche seien nicht erfasst worden. Aufgrund der daher hergeleiteten Lückenhaftigkeit des Gutachtens wird eine Nachkartierung gefordert.

Der Einwand wird zurückgewiesen, eine Neukartierung kann auch unter diesem Aspekt unterbleiben. Dieser Einwand übersieht, dass die Streuobstwiese im Ökoflächenkataster des Bayerischen Landesamtes für Umwelt unter der Nummer 168922 erfasst und im Rahmen der Biotop- und Nutzungskartierung nach Biotopwertliste zur BayKompV in der größtmöglichen Erfassungstiefe (bis Spalte 8 der Liste) kartiert wurde. Weder im LBP noch in der saP wird von einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung ausgegangen. Vom Vorkommen verschiedener Insektenarten ist im Grünland generell auszugehen. Der Lebensraumverlust für die Insektenfauna allgemein wird in der Regel durch die Kompensation nach dem Biotopwertverfahren abgedeckt, es wird auf die obigen Ausführungen zur Behandlung des schwarzbauen Ölkäfers verwiesen. Nach europäischem Recht geschützte Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) treten hier nicht auf, daher ist auch keine spezifische Untersuchung an-

gezeigt. Insbesondere die Gottesanbeterin oder allgemein Frösche gehören nicht zu den streng geschützten Arten nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG, wenn auch zu den besonders geschützten Arten nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG. Soweit die Einwender die Nichterfassung von Fröschen monieren, kann festgestellt werden, dass sich keine potentiellen Laichgewässer auf den genannten Grundstücken befinden. Eine Kartierung von sich diffus bewegenden Amphibienarten ist weder sinnvoll noch mit vertretbarem Aufwand durchzuführen. Die nächsten Laichgewässer befinden sich in der Kiesgrube sowie beim Weiler Kreut, die in ausreichender Tiefe betrachtet wurden und die von der Maßnahme nicht berührt werden. Unabhängig davon kommt es auf der Obstwiese nur am äußersten Rand zu Flächenverlusten (siehe Planunterlage 9.4, Teil 2, Seite 2). Die Überbauung und die bauzeitliche Inanspruchnahme betrifft 121 m², also einen weniger als 1 Meter breiten Streifen entlang des Nordrands der Fläche. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass es zu signifikanten Lebensraumverlusten oder erheblichen Betroffenheiten von für die auf der Fläche lebende Population der Gottesanbeterin oder andere Insekten bzw. Amphibien kommt. Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Tatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG nicht erfüllt sind bzw. ein Verstoß gegen die dort formulierten Zugriffsverbote nicht vorliegt, da es sich um eine Baumaßnahme nach § 44 Abs. 5 i. V. m. § 15 BNatSchG handelt.

- Es wird von den Einwendern darauf hingewiesen, dass bei der Vogelerfassung die Obstwiese auf Fl. Nr. 3214/3, die Wildsträucherhecke und das Elsternest auf der Schlehenhecke im Gutachten nicht erwähnt worden seien, außerdem habe eine Einwenderin mindestens ein brütendes Hausrotschwanzpärchen gesehen und ein Rebhuhn mit Küken, was ebenfalls nicht erwähnt wurde. Auch deshalb fordern die Einwender eine Nachkartierung.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Weder Elster noch Hausrotschwanz fallen unter die nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG streng geschützten Arten und sind damit nicht Bestandteil der Prüfung nach Art. 44 Abs. 1, Abs. 5 BNatSchG. Es gilt das oben zum Schwarzblauen Ölkäfer Gesagte. Bezüglich des Rebhuhns liegen in Stadt und Landkreis Rosenheim kaum Nachweise vor. Der Tatsachenvortrag diesbezüglich war zeitlich und räumlich unsubstantiiert und es wurde auch im Erörterungstermin hierzu nichts weiter ausgeführt. Er kann daher dieser Entscheidung auch nicht zugrunde gelegt werden.

Die Obstwiese und die Wildsträucherhecke können in der Vogelerfassung keine Rolle spielen. Beide wurden regelkonform in der Planunterlage Nr. 19.1.1 und Nr. 19.1.2 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) erfasst, sowohl in der tabellarischen Gegenüberstellung als auch bei der Ausgleichsberechnung der Wertpunkte. Die Wildsträucherhecke befindet sich außerhalb der Beeinträchtigungszone der geplanten Trasse

und ist durch die neue Scheune zudem von der Straße abgeschirmt. Eine Schlehenhecke ist nicht auf dem Grundstück Fl. Nr. 3214/3 vorhanden.

- Die Einwender greifen die Erfassung der Fledermäuse an, da ausweislich des Wortlauts der saP Raschelgeräusche der Blätter die Fledermausrufe maskiert haben können und auch teilweise die Anbringung der Batcorder nicht optimal erfolgen konnte. Zudem findet die Alpenfledermaus keine Erwähnung in der saP, obwohl anhand eines uneindeutigen Rufs der Verdacht auf ihr Vorkommen gegeben ist. Im Untersuchungsgebiet könnten Quartiere an Gebäuden oder Hohlbäumen gelegen sein, der Erhaltungszustand der lokalen Populationen könne wegen der unzureichenden Kenntnislage nicht beurteilt werden. Es wird eine Nachkartierung gefordert.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Selbst bei einem etwaigen Vorkommen der Alpenfledermaus ist ein Eintreten von Verbotstatbeständen nach §44 BNatSchG mit ausreichender Sicherheit auszuschließen, da keine als Quartier geeigneten Strukturen betroffen sind und (bei Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen) analog zu den anderen Fledermausarten keine signifikante Erhöhung des Tötungsverbot zu erwarten ist. Auch im Übrigen erfolgte die Erfassung der Fledermäuse regelkonform.

- Die Einwender weisen darauf hin, dass Quartiere an Gebäuden oder in Höhlenbäumen gelegen sein könnten, nur eine unzureichende Kenntnislage zu Quartiervorkommen bestehe und auf Grundlage der vorhandenen Daten keine Beurteilung des Erhaltungszustands der lokalen Population vorgenommen werden könne. Dies habe zu einer falschen Einschätzung der Situation geführt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind keine Quartiere betroffen. Die Kenntnis des Erhaltungszustands der lokalen Population ist dann erforderlich, wenn es um die Erteilung einer Ausnahme z. B. vom Störungs- oder Tötungsverbot geht. Dies ist hier nicht der Fall.

- Die Einwender sehen einen Verstoß gegen das Tötungsverbot, da das Kollisionsrisiko bei einer Verkehrsmenge von 5.000 bis 30.000 Kfz/24 h am höchsten eingestuft sei und die Variante 3 mehrere Fledermausfluglinien durchschneide, zumal große Teile der Straße nicht in Troglage verlaufen und die Fahrzeuge noch sehr schnell seien. Außerdem sei das Risiko der Tötung durch Baumfällungen auch im Winter sehr hoch.

Diese Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt, die Einwendung wird zurückgewiesen. Für die Beurteilung des Kollisionsrisikos ist nicht allein die Lage der Straße über oder unter Niveau entscheidend. Für strukturgebundene Arten sind vor allem Leitlinien entscheidend. Die Lage in einem Trog kann sogar zu einer Unterbrechung der Leitlinien führen, weshalb konfliktvermeidende Maßnahmen erfolgen. Es werden keine Bäume mit fledermausrelevanten Höhlen gefällt. Nach §

44 Abs. 5 Satz 1, 2 Nr. 1 BNatSchG unterfallen Kollisionsoffer nur dann dem Tötungs- und Verletzungsverbot, wenn sich durch den Eingriff und das Vorhaben das Risiko in signifikanter Weise erhöht. Die Möglichkeit, dass einzelne Tiere zu Schaden kommen ist nicht ausreichend. Umstände, die für die Beurteilung der Signifikanz eine Rolle spielen, sind insbesondere artspezifische Verhaltensweisen, häufige Frequenzierung des betroffenen Raums und die Wirksamkeit vorgesehener Schutzmaßnahmen (Kratsch in: Schumacher, Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 3. Auflage 2021, § 44 Rn. 60). Insofern wird der Individuenbezug, den die Einwender ins Feld führen lassen, durchbrochen (Kratsch in: Schumacher, Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 3. Auflage 2021, § 44 Rn. 60). Z.B. bei niedrig fliegenden Fledermausarten kann eine Tatbestandserfüllung vermieden werden, wenn mit geeigneten Schutzmaßnahmen die Erhöhung der Mortalität sicher vermieden werden kann, beispielsweise durch Überflughilfen und Leitstrukturen (Kratsch in: Schumacher, Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 3. Auflage 2021, § 44 Rn. 61). Die vorgesehenen Maßnahmen V 4.1 und 4.2 schützen wirksam vor Kollisionen mit dem Straßenverkehr, da die Beurteilung der Maßnahmen die tägliche Verkehrsmenge und die Lage der Straße sowie die Durchschneidung der ermittelten Flugrouten, Reviere und Habitate berücksichtigen. Der Tatbestand des Tötungsverbots ist damit gerade nicht eröffnet.

- Die Einwender bemängeln, dass die auf Fl. Nr. 3214/3 und 3214/4 der Gemarkung Stephanskirchen vorhandenen Frösche nicht im Gutachten erfasst wurden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Kartierung der Amphibien erfolgte entsprechend den fachlichen Standards an sämtlichen Gewässern im Umfeld des Vorhabens. Dabei wurden keine streng geschützten Amphibien vorgefunden. Auf den von den Einwendern genannten Grundstücken finden sich keine potentiellen Laichgewässer, sodass keine Fortpflanzungsstätten betroffen sein können. Eine Erfassung von sich diffus bewegendem Einzeltieren ist weder möglich noch fachlich und rechtlich erforderlich. Die nächsten Laichgewässer, mit denen die genannte Obstwiese als Lebensraum assoziiert sein könnte, sind die Gewässer in der Kiesgrube östlich sowie der Weiher bei Kreut nordöstlich. Daher handelt es sich bei den genannten Funden wahrscheinlich um Erdkröten oder Grasfrösche. Eine erhebliche Betroffenheit der Arten durch großflächige Verluste von Landlebensräumen ist nicht abzuleiten, weil kaum eine direkte Inanspruchnahme des (potentiellen) Landlebensraums, d. h. der Obstwiese erfolgen wird. Eine Durchschneidung von Wanderwegen ist auch nicht zu erwarten, weil westlich der Plantrasse keine geeigneten Lebensräume liegen. Beide Arten sind zudem häufig bzw. nicht gefährdet.

- Die Einwender merken abschließend an, dass sich das BayNatSchG durch die Einfügung des Art. 1a BayNatSchG verschärft habe und sich der Freistaat Bayern ver-

pflichtet habe, zur dauerhaften Sicherung und Entwicklung der Artenvielfalt in Flora und Fauna darauf hinzuwirken, deren Lebensräume zu erhalten und zu verbessern und einen weiteren Verlust von Biodiversität zu verhindern. Die Planfeststellungsbehörde wie auch der Vorhabensträger sind sich der Rechtslage bewusst und sind verpflichtet, die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten. Gesetzliche Änderungen, die die Systematik der Eingriffsregelungen modifizieren, sind bislang nicht erfolgt. Eine Abweichung der Planfeststellungsbehörde von den Regelungen und Systematiken der §§ 15 ff, 44, 45 BNatSchG ist nicht möglich, da der Vorhabensträger einen Anspruch auf rechtlich richtige Behandlung des Antrags und ermessensfehlerfreie Entscheidung hat. Für die Feststellungsvariante erfolgt regelkonform eine Bestandsaufnahme und Bewertung des vorhandenen Zustands von Naturhaushalt, Landschaftsbild im betroffenen Raum vor dem Eingriff, eine Prognose der Auswirkungen des Vorhabens unter dem Aspekt der zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Landschaftsbildes, die Bewertung der Auswirkungen unter dem Aspekt der erheblichen Beeinträchtigung von Naturhaushalt und Landschaftsbild, die Darstellung der Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen (§ 17 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG) und die Darstellung der Maßnahmen zu Kompensation (Ausgleich und Ersatz) der verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (§ 17 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG) und des Flächenbedarfs (vgl. Schumacher, Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 3. Auflage 2021, § 15 Rn. 5). Nach alledem führt die Planfeststellungsbehörde eine Abwägung durch, bei der der Natur- und Artenschutz schweres Gewicht hat, jedoch nicht per se einen absoluten Vorrang vor anderen Belange genießt.

3.5.5 Gesamtabwägung und Ergebnis

Das Integritätsinteresse von Natur und Landschaft ist, unabhängig vom gelingenden Ausgleich der Folgen des Eingriffs, in die Abwägung einzustellen. Es genießt einen hohen Rang (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5/96). Aber auch nach Einstellung dieses besonderen Integritätsinteresses von Natur und Landschaft überwiegt in der Gesamtbilanz das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des hier planfestgestellten Vorhabens. Die durch den Eingriff verursachten Folgen können ausgeglichen werden.

3.6 Schutzgut Wasser und Boden

3.6.1 Gewässerschutz

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusam-

men mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Die Vorgaben des Wasserrechts sowie sonstigen, im Rahmen der zu beachtenden Belangen wird durch die gegenständliche Planung und die im Tenor dieses Bescheids getroffenen Nebenbestimmungen und die Nebenbestimmungen zur gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis genügend Rechnung getragen. Im Bereich der Baumaßnahme besteht kein festgesetztes **Wasserschutzgebiet** oder **Trinkwasserschutzgebiet**. Das Vorhaben liegt auch in keinem **Überschwemmungsgebiet** oder **Heilquellenschutzgebiet**. Gefährdungen von Grundwasser, oberirdischen Gewässern oder Wasserschutzgebieten können damit ausgeschlossen werden.

3.6.1.1 Grundwasser und Oberflächenwasser

Naturnahe **Oberflächengewässer**, insbesondere Fließgewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Lediglich im Bereich der Kiesgrube (außerhalb der Plangebiets) bestehen vier Abbaugewässer, die infolge der aktuell stattfindenden Abbau- und Wiederverfüllungstätigkeiten sowie der intensiven Nutzung als Fischweiher nur geringen Wert haben. Ein Entwässerungsgraben südlich von Höhensteig am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets der naturschutzfachlichen Untersuchung wird vom Bauvorhaben ebenfalls nicht berührt.

Die anstehenden glazialen Kiese bilden einen **Grundwasserleiter**, in dem freies Grundwasser in südwestliche Richtung strömt. Für die beplante Fläche wurde ein maximaler Grundwasserstand von 468,30 m üNN ermittelt. Bezogen auf die Geländehöhen im Bereich der geplanten Baumaßnahme ergeben sich Flurabstände von mindestens 7,0 m unter GOK bis zu 16,0 m GOK. Das freie Grundwasser ist damit unterhalb des Einflussbereichs der geplanten Baumaßnahme zu erwarten. Die gutachterlich festgestellten erhöhten Gefahren des Kiesabbaus für das Grundwasser (Planungsunterlage Nr. 19.1.1, Punkt 2.2.4, S. 21) sind vom Planungsvorhaben unabhängig und werden davon weder positiv noch negativ beeinflusst.

3.6.1.2 Niederschlagswasserbeseitigung durch Versickern (Begründung für die gehobene wasserrechtliche Erlaubnis)

Die Einleitung von Niederschlagswasser, das auf der Straßenoberfläche anfällt, stellt eine Gewässerbenutzung i. S. d. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, die nach § 8 Abs. 1 i. V. m. § 10 Abs. 1 WHG einer behördlichen Erlaubnis bedarf. Die Einleitung erfolgt nicht im Rahmen des Gemeingebrauchs. Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens umfasst gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht diese wasserrechtliche Erlaubnis, sie ist daher hier gesondert zu behandeln.

Gemäß § 57 Abs. 1 WHG ist zu prüfen, ob die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist.

Die Planungen der Kraglinger Spange zur Entwässerung und die Prüfung der Auswirkung auf Boden und Grundwasser sind in der Planunterlage Nr. 18 (wassertechnische Untersuchung) dargestellt. Das Bauvorhaben erfolgt in einem im Wesentlichen ebenen Gelände.

Am Beginn des Ausbauabschnittes besteht in der Miesbacher Straße eine Straßenentwässerung linksseitig mit Betonrohrleitung DN 300 und Einlauf- und Kontrollschächten. Die Entwässerung ist leistungsfähig und in ordnungsgemäßem Zustand. Die Straßenentwässerung muss an die neue Höhenlage der in diesem Bereich angehobenen Trasse angepasst werden.

In Höhe der Brücke der Salzburger Straße quert die bestehende Entwässerung und verläuft dann links der Fahrbahn der Miesbacher Straße. Dieser Teil der Straßenentwässerung bedarf keiner Änderung.

Die Entwässerung der bestehenden Haarnadelkurve erfolgt über eine Sickerleitung in einen Sickerschacht. Hier wird die Entwässerung den geänderten Verhältnissen (Kreisverkehr und Bypass) angepasst und der Sickerschacht durch eine Straßenquerung zur rechtsseitig bestehenden Leitung ergänzt.

In der Einschnittslage von Bau-km 0+160 bis 0+540 wird aufgrund des sickerfähigen Untergrundes eine Muldenversickerung nach Vorreinigung durch Bodenpassage gewählt.

Im Einschnittsbereich (Rampenbereich, Kreisverkehr mit Bypass zwischen Salzburger Straße und Miesbacher Straße) ist die **Beseitigung des Niederschlagswassers** durch eine Muldenversickerung in die glazialen Schotterablagerungen nach Reinigung durch die belebte Bodenzone der Mulden vorgesehen. Als Notüberlauf wird mit einem Teilsickerrohr eine Verbindung zur rechtsseitig an der Miesbacher Straße bestehenden Straßenentwässerung hergestellt. An diese Straßenentwässerung werden auch die an den Inselköpfen erforderlichen Einlaufschächte angeschlossen. Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers ist die Versickerung in der Mulde ausreichend leistungsfähig und es sind keine weiteren Maßnahmen zur Reinigung des Straßenwassers erforderlich. In den Dammlagen erfolgt die Beseitigung des Niederschlagswassers aus dem Fahrbahnbereich über das Bankett und freie Flächenversickerung durch die belebte Bodenzone der Bankette und Dammböschung. Der anstehende Kiesboden in Verbindung mit sehr tief unter der Straßenplanung anstehendem Grundwasser stellt damit sicher, dass das Wasser auch tatsächlich dem Untergrund zugeführt werden kann. Die Berechnungen nach einschlägigen Regeln führen zu dem Ergebnis, dass das Regenwasser schadlos abgeführt werden kann und weder Boden noch das Grundwasser unzulässig belastet wird.

Die fachliche Prüfung durch den amtlichen Sachverständigen des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim vom 23.05.2019 hat ergeben, dass die allgemein anerkannten Regeln der Technik ausweislich der Planunterlagen eingehalten werden und auch im Übrigen die Einwirkungen auf das Grundwasser so begrenzt werden können, dass eine schädliche Veränderung des Gewässers und eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist, wenn die im Anhörungsverfahren vorgeschlagenen Nebenbestimmungen eingehalten werden. Die Nebenbestimmungen wurden in diesem Beschluss unter Entscheidungsgründe A.4. 3. aufgenommen.

Die Sachverständigenprüfung erfolgte anhand einschlägiger Merkblätter der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA) für Straßen mit einer von 5.000 bis 15.000 Kfz/24h. Diese Regelungen gelten neben den DIN-Normen als anerkannte Regelwerke zum Stand der Technik. Demnach wird die Behandlung des auf der Straße anfallende Oberflächenwasser mit einer 20 cm mächtigen belebten Bodenzone, so wie in den Planunterlagen (Nr. 18, S. 5) vorgesehen, als ausreichend erachtet.

Das anfallende Niederschlagswasser wird gemäß den bestehenden Richtlinien (RAS-EW) und den Merkblättern der Wasserwirtschaft (ATV-DVWK – M 153 und A 138) in Dammlagen über das Bankett und über freie Flächen durch die belebte Bodenzone der Böschung versickert.

Die vom Vorhabensträger geplante bauliche Umsetzung und die dazu in diesem Beschluss ergangenen Nebenbestimmungen stellen sicher, dass der Untergrund aufgrund der Filterfunktion nicht weiter belastet wird und keine schädlichen Bodenverunreinigungen hervorgerufen werden. Mittels der bereits in den Planunterlagen vorgesehenen und mit den in diesem Beschluss ergänzten Nebenbestimmungen wird zudem einer Verunreinigung im Zusammenhang mit Aushubarbeiten sowie dem Lagern und (Wieder-)Einbau von Material, durch Verdichtung, Erosion, Verlust/Vermischung wertvoller Bodenschichten vorgebeugt.

Das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG des Landratsamtes Rosenheim als zuständige Wasserbehörde wurde erteilt.

Die Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG.

Die Voraussetzungen für die Erteilung nach § 12 WHG sind damit gegeben.

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 bereits in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen sowie nach Maßgabe der 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.

Sonstige Beeinträchtigungen des Grundwassers (Absinken / Erhöhen des Grundwasserspiegels oder Verhindern von Grundwasserneubildung durch großflächige Versiegelung) sind insbesondere angesichts der Tiefe des Grundwasserspiegels nicht zu befürchten. Damit ist auch die Befürchtung der **Einwender Nr. 3001** auf Absinken des Grundwasserspiegels durch die Baumaßnahmen im Bereich des Grundstück Fl. Nr. 3226 der Gemarkung Stephanskirchen und auch auf anderen Grundstücken in Einschnittslage mit der Folge einer Austrocknung und einem dauernden Ertragsverlust unbegründet.

Dem Hinweis der **Einwender Nr. 3001** auf eine Anpassung der Entwässerung auch für vom Bauvorhaben berührte Gemeindestraßen wird Rechnung getragen. Auch die Straßenentwässerung an allen baulich zu ändernden Straßenabschnitten des untergeordneten Wegenetzes wird nach den gesetzlichen Vorschriften und den aktuellen technischen Regelwerken in Abstimmung mit dem wasserwirtschaftlichen Sachverständigen am Wasserwirtschaftsamt Rosenheim erfolgen. Zusätzlich sind die Nebenbestimmungen in diesem Bescheid zur Planfeststellung und zur gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis zu beachten. Damit kann von einer ordnungsgemäßen (Wieder-)Herstellung der Entwässerung auf sämtlichen betroffenen Straßenflächen ausgegangen werden.

3.6.1.3 Einwendungen bezüglich einer Vernässung von Grundstücken (**Einwendung Nr. 3001**)

Neben der Befürchtung einer Austrocknung der Grundstücke äußern die Einwender Nr. 3001 auch die Besorgnis einer nachteiligen Einwirkung auf den Abfluss des Oberflächenwassers und eine damit verbundene Vernässung der anliegenden landwirtschaftlichen Grundstücke durch Ableiten von auf dem Straßenkörper anfallenden Oberflächenwasser. Bezüglich einer möglichen Vernässung der Flächen des Einwendungsführers und der Nachbargrundstücke wird eine Beweissicherung hinsichtlich Grund- und Oberflächenwasser sowie der vorhandenen Drainagen als zwingende Anordnung dargestellt.

Die Einwendungen sowie der Antrag auf Beweissicherung werden zurückgewiesen.

Durch die oben erläuterte Tiefe des Grundwasserspiegels und die Sicherstellung einer regelkonformen Straßenentwässerung kann eine Vernässung von anliegenden Grundstücken ausgeschlossen werden. Zweifel an den gutachterlichen Feststellungen, die dieser Einschätzung zugrunde liegen, sind nicht vorgetragen und auch sonst mangels Anhaltspunkten hierfür nicht angezeigt.

Damit ist auch der Antrag auf Anordnung einer Beweissicherung zurückzuweisen, da es hierfür eines Mindestmaßes an Zweifeln oder Unsicherheiten hinsichtlich der Prognose bedürfte. Dies ist hier nicht gegeben.

3.6.2 Bodenschutz

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

Der Schutz des Bodens wird vor allem durch den Rechtsrahmen des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) abgesteckt. Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden. Die Grundsätze und Pflichten sind in den §§ 4 bis 10 BBodSchG geregelt. Besondere Vorschriften greifen bei Altlasten und bei einer landwirtschaftlichen Bodennutzung.

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

Die Überschreitung der gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG in Anlage 2 der BBodSchV festgelegten Werte ist nicht zu erwarten. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, da man im Vergleich mit Untersuchungen zu festgestellten Werten an Straßen den Schluss ziehen kann, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 6.400 Kfz/24 h und dem Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Der Neuversiegelung von Boden stehen die geplanten Kompensationsmaßnahmen und die Entsiegelung von Straßenflächen gegenüber. Die Auflagen im Planfeststellungsbeschluss sind zur Sicherung der Bodenfunktionen geeignet.

Mittels der in den Planungsunterlagen vorgesehenen und Beachtung der in den Nebenbestimmungen aufgeführten Festlegungen für die **Bauphase** zum Aushub und der Lagerung bzw. dem Wiedereinbau von Material wird Verunreinigungen vorgebeugt.

Im Gutachten der Grünplan GmbH (Umweltfachliche Untersuchung, Planunterlage Nr. 19.1.1) wird schlüssig herausgearbeitet, dass die in Anspruch zu nehmenden Flächen und die ggf. weiter betroffenen Flächen insgesamt nicht oder kaum noch wertbestimmende Merkmale oder Ausprägungen aufweisen (Planunterlage Nr. 19 S. 15, 17, 19 und 21). Die Funktionsbeeinträchtigung der aufgezeigten Flächen hält sich daher durch das Bauvorhaben in begrenztem Umfang. Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit, die durch die mit dem Bauvorhaben

verbundene Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen hervorgerufen werden, sind damit nicht vorhanden.

Deponien sind von der Planung nicht betroffen (s. Stellungnahme des SG 50 der Regierung von Oberbayern vom 16.05.2019).

3.7 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen. **Bau- oder Bodendenkmäler bzw. Bodendenkmal-Verdachtsflächen** sind nach den Erkenntnissen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden (vgl. Stellungnahme des BLfD vom 21.05.2019).

Sollten wider Erwarten Bodendenkmäler beim Bau aufgefunden werden, wird eine sachgerechte Behandlung entsprechend den in diesen Beschluss getroffenen Nebenbestimmungen sichergestellt. Im Übrigen besteht die Möglichkeit der Planfeststellungsbehörde, nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ergänzende Schutzauflagen zu erlassen.

3.8 Klimaschutz

Nach Art. 1 des BayKlimaG ist es der besonderen Fürsorge jedes Einzelnen und der staatlichen Gemeinschaft anvertraut, die natürlichen Lebensgrundlagen zu bewahren. Der vom Menschen verursachte Klimawandel gefährdet Wald, Wasser, Luft und Boden, verschiebt Klimazonen und bedroht damit die Artenvielfalt, die menschliche Gesundheit sowie nicht zuletzt den Wohlstand und den Frieden der Völker. All das verlangt nach unterschiedenen Anstrengungen, um Ursachen und Folgen des Klimawandels einzudämmen und die Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels voranzubringen. Nach Art. 2 Abs. 3 BayKlimaG soll jeder nach seinen Möglichkeiten zur Verwirklichung der im BayKlimaG formulierten Minderungsziele beitragen. Die staatlichen Behörden unterstützen die Verwirklichung der Minderungsziele im Rahmen ihrer hoheitlichen Tätigkeit. Der Senkung von Treibhausgasen (THG) kommt dabei besondere Bedeutung zu.

Der Gesetzgeber schafft mit Art. 2 Abs. 3 Satz 2 BayKlimaG eine Möglichkeit, den Klimaschutz in diesem Beschluss zu berücksichtigen. Insbesondere dann, wenn – wie hier – das geltende Recht der zuständigen Behörde einen Ermessens- oder Beurteilungsspielraum für die Entscheidung einräumt, soll das Erreichen der Minderungsziele als abwägungserheblicher Belang einfließen (Bayerischer Landtag Drs. 18/7898, S. 10).

Eine andere Rechtslage ergibt sich auch nicht aus dem Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG), insbesondere auch nicht aus dessen § 13 Abs. 1 Satz 2. Das in § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formulierte Berücksichtigungsgebot gilt nach Satz 2 als solches auch für Länder

und kommunale Verwaltungsträger, der Bund wirkt damit jedoch nicht in diejenigen Verwaltungsbereiche hinein, deren Regelungen sich ihm kompetenzrechtlich verschließen. Bei dem Berücksichtigungsgebot handelt es sich also um eine materiell-rechtliche Vorgabe des Bundesrechts, die sich – unter Wahrnehmung der Bundes-Kompetenz aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 GG (Luftreinhaltung) – auf sämtliche Bereiche der dem Bund zustehenden Gesetzgebungsmaterien erstreckt. Das Gebot adressiert auch Länder und kommunale Organe, soweit diese mit der Wahrnehmung von Vollzugsaufgaben des Bundesrechts betraut sind. Außerhalb dessen wirkt es gegenüber Ländern und Kommunen nur im Sinne einer Aufforderung an die Länder, selbst vergleichbar gesetzgebend tätig zu werden. Das Gebot entfaltet seine direkt verpflichtende Wirkung auf diese also nur, soweit die Aufgabenträger entweder selbst dem Bund zuzuordnen sind oder mit Vollzugsaufgaben zum materiellen Bundesrecht betraut sind (Klinski/ Scharlau/ von Swieykowski-Trzaska/ Keimeyer/ Sina: Das Bundes-Klimaschutzgesetz, NVwZ 2020, 1, 5). Bei der Planfeststellung von Staatsstraßen wie vorliegend handelt es sich allerdings um rein landesrechtliche Kompetenzen, auf die das KSG keine Anwendung findet.

Der Belang des Klimaschutzes ist damit in die Abwägung mit einzustellen und das Vorhaben dahingehend zu prüfen, ob und wenn ja, welche Auswirkungen auf das lokale und globale Klima gegeben sind. In einem zweiten Schritt gilt es, diesen Belang mit den anderen Belangen, die für und gegen das Vorhaben sprechen, abzuwägen.

3.8.1 Ermittlung grundsätzlich klimarelevanter Faktoren

Auf der Straße wird Fahrzeugverkehr abgewickelt. Dessen CO₂-Ausstoß ist allerdings grundsätzlich den emittierenden Fahrzeugen zuzuordnen und nicht dem Straßenbauvorhaben. Anders kann dies nur gesehen werden, wenn das Vorhaben zur einer Mehrung des treibhausgasemittierenden Verkehrs führt. Der streckenbezogene CO₂-Ausstoß ist abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, von Steigungen und der Notwendigkeit von Brems- und Anfahrmanövern.

Durch die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt zudem eine Flächenversiegelung, die auf die Kaltluftentstehungsflächen, den Kaltluftabfluss und die Böden als CO₂-Speicher negativen Einfluss hat. Beim Bau selbst fallen THG-Emissionen durch den Betrieb der Baumaschinen an. Keine Anrechnung erfolgt für die Herstellung der für den Straßenbau verwendeten Baumaterialien. Die Herstellung von Baumaterialien ist den Produktionsanlagen zuzurechnen, sodass eine Anrechnung insoweit nicht statthaft ist (BVerwG, Beschl. v. 18.02.2021, Az.: 4 B 25/20; OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 12.03.2020, Az.: OVG 11 A 7.18).

Für die genannten Faktoren bestehen nur in Einzelfällen wissenschaftliche Standards zur Quantifizierung von Mengenangaben. Eine seriöse Quantifizierung aller einzelnen Faktoren ist (derzeit noch) nicht möglich.

3.8.2 Bewertung und Abwägung

Durch das Bauvorhaben erfolgt eine Flächenneuversiegelung in Höhe von 1,03 ha. 0,32 ha sind bereits heute versiegelte oder befestigte Fahrbahnen, sodass es nicht zu einem neuen Eingriff kommt. Im Gegenzug erfolgt eine Flächenentsiegelung von 0,08 ha. Die Nettoneuversiegelung beträgt daher 0,95 ha. Durch das Vorhaben wird zwar zusätzlicher Verkehr entstehen, jedoch nur im völlig untergeordnetem Maße von 1,3% (s. o.; auf das Verkehrsgutachten, Unterlage Nr. 21 wird verwiesen). Es erfolgt grundsätzlich eine Umlenkung des bestehenden und auch in Zukunft auf der Relation Rosenheim – Vogtareuth zu erwartenden Verkehr aus der OD Gehering auf die Kraglinger Spange. Der durch die Spange zusätzliche Verkehr ist bereits heute auf dem umgebenden Wegenetz zu finden.

Zu berücksichtigen ist auch, dass die Kraglinger Spange grundsätzlich mit 100 km/h befahrbar ist, auch wenn ggf. eine Geschwindigkeitsbegrenzung vor dem Ortseingang Höhensteig zu erwarten sein wird.

Demgegenüber ist die derzeitige Fahrgeschwindigkeit auf der bestehenden Route deutlich geringer: die Route führt über zwei Ampelschaltungen und eine Ortsdurchfahrt. Andererseits entsteht bislang ein hoher CO₂-Ausstoß allein aufgrund der Stausituationen bis zurück in die Miesbacher Straße durch die beiden Ampelschaltungen, gerade in den Stoßzeiten. Zudem ergibt sich tagsüber nahezu durchgängig ein Stop-and-go-Verkehr durch die hohe Frequenz auf der Salzburger Straße von der Kreuzung Miesbacher Straße bis zur Kreuzung der Vogtareuther Straße allein durch die hohe Verkehrsmenge mit derzeit 19.500 Kfz/24 h. Es ergeben sich also viele ausstoßintensive Anfahrts- und Abbremsvorgänge, an den beiden Ampeln jeweils aus dem Stillstand.

Darüber hinaus ist die Strecke, die die Fahrzeuge auf der Relation Rosenheim – Vogtareuth bewältigen müssen, 430 Meter kürzer als die derzeitige Strecke durch die OD Gehering. Der Vorhabensträger verweist darauf, dass dies allein bei der prognostizierten Verkehrsmenge von 6.400 Fahrzeugen täglich eine Einsparung von etwa 1 Million km Fahrleistung jährlich bedeutet. Die Strecke ist aufgrund der Bauausführung sehr flüssig passierbar. Abzubremsen ist lediglich im Bereich des Kreisverkehrs, der die Wartezeiten und die Verflüssigung der Verkehrs am Knotenpunkt jedoch optimiert. Im Übrigen erfolgt eine RAL-konforme Streckenführung, die ein zügiges und gleichmäßiges Befahren ermöglicht.

Das Bauvorhaben verläuft größtenteils auf landwirtschaftlichem Grund. Hiervon ist Humus und damit ein wertvoller CO₂-Speicher betroffen. In diesem Beschluss wurde – auch um zusätzliche private Interessen der betroffenen Landwirte zu schützen – die Nebenbestimmung Entscheidung A.3.9.2. mit aufgenommen. Der Vorhabensträger ist damit verpflichtet, den Humus auf von der Baumaßnahme betroffenen, bislang landwirtschaftlich genutzten Grundstücken abzuschleppen und in Mieten aufgesetzt für den betroffenen

Landwirt während der Bauzeit zu lagern. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der Humus in Absprache mit dem betroffenen Landwirt auf der verbleibenden Fläche wieder aufzutragen bzw. ihm in anderer Art und Weise zu überlassen. Damit wird auch angestrebt, den auf der Baufläche vorhandenen Humus zu erhalten.

Insgesamt können weder die negativen noch die positiven Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich des Einsparung, Speicherung und Ausstoß von Treibhausgasen beziffert werden, da anerkannte rechnerischen Methoden derzeit fehlen und wissenschaftliche Standards zur Ermittlung ebenfalls nur in einzelnen, speziellen Fragestellungen vorhanden sind. Daher bleibt die Bewertung der klimarelevanten Aspekte verbal-argumentativ.

Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass die negativen Auswirkungen auf das Klima durch Bodenversiegelung und Schadstoffemissionen beim Bau sowie die nur äußerst geringfügig steigende Verkehrsfrequentierung gerade unter Anrechnung der positiven Auswirkungen durch Verflüssigung und Streckenverkürzung nur sehr gering sind.

Der Klimaschutz ist in der bayerischen Gesetzgebung als in der Abwägung zu berücksichtigender Belang ausgestaltet. Auch unter Berücksichtigung des Klimaschutzes überwiegen die öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens und dem Erreichen der Ziele der Maßnahme.

3.8.3 Auswirkungen auf das lokale Klima

Im Unterschied zur Betrachtung des zurechenbaren THG-Ausstoßes beim Prüfungspunkt Klimaschutz werden hier negative Auswirkungen des Vorhabens auf das lokale Klima betrachtet, unabhängig von ihrer physikalisch-chemischen Zusammensetzung und Herkunftsquelle.

Messbare negative Auswirkungen auf das lokale Klima ergeben sich nicht.

Insbesondere die umweltfachliche Untersuchung (Planunterlage Nr. 19.1.1) enthält keine Erkenntnisse, die auf ein anderes Ergebnis hinsichtlich des lokalen Klimas hindeuten würden.

Deutliche Vorbelastungen der lufthygienischen Situation stellen zum einen die stark befahrenen Straßen (im Bestand) dar, insbesondere die Salzburger Straße (St 2362), die Vogtareuther Straße (St 2359) und die Miesbacher Straße / Äußere Salzburger Straße (St 2095). Zum anderen ist von einer gewissen Belastung durch siedlungstypische Emissionen wie Heizabgase auszugehen, da sich im Westen ein relativ dicht besiedelter Bereich der Gemeinde Stephanskirchen im Übergang zur Stadt Rosenheim anschließt (vgl. Planunterlage 19.1.1 (LBP Textteil), S. 6).

Im Bezugsraum 1 (Siedlungsgebiete) können bereits vor Verwirklichung des Bauvorhabens keine Funktionen mehr für das Schutzgut Klima festgestellt werden. Die Gebäude führen vielmehr zur Aufheizung des Klimas und Verringerung der Luftfeuchtigkeit und sondern darüber hinaus Luftschadstoffe ab. Gewisse kleinklimatische Bedeutung haben darin zu findende Bäume und Gehölze in den Gärten und Obstwiesen, die – auf den Siedlungsbereich begrenzt – einen gewissen Ausgleich darstellen.

Im Bezugsraum 2 (Landwirtschaftliche Flur) sind Acker- und Wiesenflächen als Kaltluftentstehungsgebiete von Bedeutung. Für das Lokalklima der Siedlungsgebiete Gehering und Schlossberg sind diese von mittlerer Bedeutung.

Im Bezugsraum 3 (Straßenkörper einschließlich Nebenflächen) gehen vom bestehenden Straßenkörper durch die emittierten Luftschadstoffe negative Wirkungen aus. Mindernd wirken sich hier die straßenbegleitenden Gehölzbestände aus.

Im Bezugsraum 4 (Kiesgrube) wirken sich Hecken und Feldgehölze an den Rändern durch Verdunstung und Beschattung des Bodens ausgleichend auf das Lokalklima aus. Zudem werden hierdurch Schadstoffe ausgefiltert. Die Rohbodenfläche der Kiesgrube hat aber eher Negativwirkung auf das Lokalklima.

Insgesamt ist damit festzustellen, dass das lokale Klima im Umgriff des Bauvorhabens durch die bestehenden Siedlungen und Staatsstraßen bereits negativ vorgeprägt ist. Die klimatisch als wertvoll anzusehenden Vegetationsbestände der Kiesgrube werden vom Vorhaben nicht berührt. Es erfolgt eine Durchschneidung von Kaltluftentstehungsflächen auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen von mittlerer Bedeutung sowie ein Verlust verschiedener Vegetationsbestände, die jedoch an anderer Stelle wieder hergestellt werden und damit im Ergebnis keinen Verlust bedeuten. Besonders wertvolle CO₂-Speicher wie Wälder, Moore oder ähnliches, werden nicht berührt. Abzuschiebender Humus bleibt so weit wie möglich erhalten. Das Bauvorhaben mit 815 Metern Länge ist dazu von relativ geringer Größe.

Klimatische Verschlechterungen sind daher hauptsächlich auf den Bereich der Neutrasseierung des Bauvorhabens begrenzt und betreffen nur das Mikroklima im direkten Umgriff des Straßenkörpers, darüber hinaus ergeben sich im Bereich der Ortsdurchfahrt Gehering sogar positive klimatische Auswirkungen. Auswirkungen auf das Klein- bzw. Regionalklima sind nicht festzustellen.

Eine Senkung der Auswirkungen auf das Klima im Bereich der Neutrasse durch Wahl einer Variante mit kürzerem Baubereich würde möglicherweise zu einer geringeren Beeinträchtigung der Kaltluftentstehungsflächen und Bodenfunktionen führen. Eine Senkung der klimaschädlichen Emissionen des Kfz-Verkehrs wäre dadurch aber nicht zu erwarten, da sich die Strecke auf der Verbindung Rosenheim Richtung Wasserburg dadurch nicht

verkürzt. Darüber hinaus scheiden die kürzeren Varianten aus den oben dargestellten Gründen der Verkehrssicherheit u. a. aus.

Das öffentliche Interesse am Bau der Kraglinger Spange überwiegt daher auch in diesem Aspekt. Insbesondere die positiven klimatischen Effekte auf die Gesundheit der Anwohner in Gehering durch die hohe Entlastung von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Verringerung von Gefahren für den Verkehr in den Kreuzungsbereichen in Gehering sind hier hervorzuheben.

3.9 Landwirtschaft als öffentlicher Belang; Flurbereinigung

Unabhängig von den Belangen der einzelnen Einwendern, deren landwirtschaftlich genutzte Grundstücke vom Vorhaben betroffen sind, ist folgendes zu sagen:

Durch das Bauvorhaben gehen landwirtschaftliche Produktionsflächen in einem Umfang von etwa 1,7 ha verloren. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch im Hinblick auf die individuelle Betroffenheit der einzelnen Betriebe.

Insbesondere wurde in die Abwägung eingestellt, dass bisher die Betriebe unter anderem wegen der Flurbereinigung teilweise über sehr gut bewirtschaftbare Grundstückszuschnitte verfügen. Hier entstehen naturgemäß durch eine Durchschneidung mit einer Straße Nachteile für die Bewirtschaftung. Je günstiger die Flächen vorher arrondiert sind, desto größer sind die sich ergebenden Nachteile.

Darüber hinaus wurde in die Abwägung eingestellt, dass durch die Unterbrechung des Kreutangerwegs und die Verlegung der Kraglinger Straße auf ein Brückenbauwerk landwirtschaftlich genutzte Anfahrtswege negativ verändert werden und damit für die Anfahrt zu den Flächen teilweise Umwege entstehen. Während die Unterbrechung des Kreutangerwegs durch die Schaffung eines neuen Feldwegs mit Anbindung an die Kraglinger Spange kompensiert wird, wird die Brücke der Kraglinger Straße über die Kraglinger Spange mit einer höheren Breite ausgebildet, damit landwirtschaftliche Fahrzeuge passieren können. Die dann noch bestehenden Nachteile von Umwegen sind nach Abwägung aller Belange in Kauf zu nehmen.

Auch wenn es keinen Anspruch auf Beibehaltung einer besonders günstigen Betriebsstruktur oder eines bestimmten Zuschnitts einmal geschaffener Grundstücksflächen gibt, erkennt die Planfeststellungsbehörde diese entstehenden Nachteile an, hält sie aber für nachrangig gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Gründen des öffentlichen Wohls.

Es wird insbesondere der Vortrag der **Einwender Nr. 3001** berücksichtigt, der darstellt, dass bei einem in der Vergangenheit durchgeführten **Flurbereinigungsverfahren** auf seinen Flächen Grund verloren ging, um die betroffene Grundstücksfläche mit der Fl. Nr. 3226 der Gemarkung Stephanskirchen als eine Fläche zu erhalten, die optimal bewirtschaftbar sei. Er trägt vor, dass durch das Bauvorhaben nicht nur die damals erkauften Vorteile eines einheitlichen Flächenzuschnitts verloren gingen, sondern auch der optimale Zuschnitt der damals geschaffenen Flurbereinigungswege.

Im Nachgang zum Erörterungstermin konnte, womöglich wegen des großen Zeitablaufs, nur eine Notarurkunde vom 03.10.1961 vorgelegt werden, aus der hervorging, dass die Eltern des jetzigen Betriebsinhabers Grundflächen gegen Zuteilung von Ersatzgrundstücken im Flurbereinigungsverfahren an die Gemeinde Stephanskirchen zur Verbreiterung der Vogtareuther Straße abgetreten haben. Bei den in der Notarurkunde ersichtlichen abgetretenen Flächenmaßen handelt es sich allerdings nur um einen Bruchteil dessen, was dem Einwender diesbezüglich noch erinnerlich ist. Eine weitere Notarurkunde vom 12.11.1968 belegt die Abtretung von Grundstücksflächen in einem ebenso geringen Maß gegen Entgelt.

Auch wenn der Vortrag des Einwenders über die hohe (nicht nachgewiesene) Abtretung von Grund in Höhe von etwa 2 Tagwerk und der damit verbundene „Kauf“ günstiger Flächen- und Zufahrtzuzuschnitte als wahr unterstellt wird, kann dies an der Nachrangigkeit dieser Belange gegenüber den Gründen, die für das Bauvorhaben sprechen, nichts ändern. Das ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Ebenso, wie es keinen Anspruch auf Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens gibt, gibt es auch keinen Anspruch auf unveränderte Beibehaltung einer einmal durchgeführten Flurbereinigung. Das Flurbereinigungsrecht kennt keine Schutzfrist oder Veränderungssperre nach einmal erfolgter Flurbereinigung. Auch die Landwirte selbst sind nicht gehindert, das Ergebnis einer Flurbereinigung durch Tausch, Pacht oder Verkauf zu verändern, so dass es auch kein Veränderungsverbot zu Lasten der öffentlichen Hand gibt. Abgesehen davon ist die Flurbereinigung laut den einwenderseits vorgelegten Notarverträgen im Jahr 1961 begonnen und – belegt durch einen Grundbuchauszug – im Jahr 1966 durch Grundbucheintragung vollzogen worden. Der Verlust trat also vor 56 Jahren ein, was ein eventuell erhöhtes Gewicht wieder verringern würde. Die Flurbereinigung ist nach § 149 FlurbG längst abgeschlossen und beendet. Selbst wenn man die günstige Struktur aber als besonders gewichtig, weil durch ein Flurbereinigungsverfahren vorgenommen, ansieht, erlangt sie dadurch kein solches Gewicht, dass ihretwegen das Projekt nicht oder nicht mit der Vorzugsvariante festgestellt werden könnte. Die Planfeststellungsbehörde hält die Nachteile für nachrangig gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Gründen des öffentlichen Wohls.

Die Behandlung des Problemkreises, dass mit dem Bauvorhaben die vorhandenen Wege teilweise unterbrochen werden und damit Umwege anfallen, wird ausführlich unter dem Punkt Entscheidungsgründe B.4.3. behandelt. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Die Einwender Nr. 3001 haben beantragt, die Zustimmung der Flurbereinigungsbehörde zur Wegeveränderung einzuholen und ebenso eine Stellungnahme, welche Kostenbelastung der Betrieb des Einwenders für Flurbereinigungsvorteile aufzuwenden hatte, die jetzt verloren gingen. Es wurde darüber hinaus beantragt, dass sich die Planfeststellungsbehörde bzw. der Vorhabensträger mit den Teilnehmern der Teilnehmergeinschaft, auch mit den Einwendungsführern und der Gemeinde Stephanskirchen diesbezüglich ins Benehmen setzt.

Die Anträge werden zurückgewiesen. Die Gemeinde Stephanskirchen ist bereits zur Gesamtmaßnahme im Anhörungsverfahren beteiligt worden, die Teilnehmergeinschaft des Flurbereinigungsverfahrens ist bereits nach § 149 Abs. 4 FlurbG aufgelöst und eine Stellungnahme der Flurbereinigungsbehörde ist zur Beurteilung der Sach- und Rechtslage nicht nötig. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern eine Rücksprache mit den Beteiligten Einfluss auf Planung und Verfahren haben könnte, da die zugegebenermaßen nachvollziehbaren Interessen auf Erhalt der im Flurbereinigungsverfahren getroffenen Ausgleichsregelungen und Grundstücksregelungen nach dem oben Gesagten hinter dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens und insbesondere der verkehrssicheren Trassierung unter Berücksichtigung weiterer öffentlicher und privater Belange zurückstehen muss.

Im Übrigen entscheidet die Planfeststellungsbehörde nicht über die Einleitung eines neuen, ggf. notwendig werdenden Flurbereinigungsverfahrens (Numberger in: Zeitler, Kommentar zum BayStrWG, Art. 38 Rn. 189a). Verluste des Betroffenen, sei es hinsichtlich eines aktuellen Wertverlustes, sei es hinsichtlich erfolglos aufgewendeter Zahlungen, werden in einem nachgelagerten Enteignungsverfahren entschieden, sofern zwischen ihm und dem Vorhabensträger keine rechtsgeschäftliche Einigung erzielt werden kann.

Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (insbesondere An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Die durch das Bauvorhaben entstehenden Zerschneidungseffekte für landwirtschaftliche Flächen lassen sich im Hinblick auf eine ausgewogene und fahrdynamische Straßenführung nicht vermeiden.

Auf die Frage der Existenzgefährdung einzelner Betriebe wird bei den individuellen Einwendungen unten in diesem Beschluss eingegangen.

3.10 Belange der 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. dieses Beschlusses wird verwiesen. Über die in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses festgesetzten Maßnahmen und Verpflichtungen sind keine weiteren Regelungen erforderlich.

3.11 Erholung und Naturgenuss (Einwender Nr. 1000, 1001, 1002, 1003 und 1004)

Von den genannten Einwendern wird vorgebracht, dass der Kreutangerweg durch die geplante Verlegung für den Fußgänger kaum noch erreichbar sei. Bisher sei es möglich, den Fuß- und Radweg an der Westseite der Vogtareuther Straße zu benutzen und durch eine einmalige Querung der Staatsstraße die Kraglinger Straße und von dort aus den Kreutangerweg zu erreichen. Der Anschluss des Kreutangerwegs an die Kraglinger Straße solle jedoch entfallen. Der Kreutangerweg sei dann nur noch direkt von der neugebauten Straße aus zu erreichen. Da an der neugebauten Straße kein Gehweg vorgesehen sei, müsse ein Fußgänger auf der Fahrbahn laufen, um zum Kreutangerweg zu kommen.

Teilweise wird mit der Überplanung der Spazierwege bzw. der Radinfrastruktur ein Eingriff in Art. 2 GG und eine damit verbundene Einschränkung der freien Persönlichkeitsentfaltung sowie eine Schädigung der natürlichen Lebensgrundlagen (Art. 20a GG) geltend gemacht, da der Naherholungsraum um Stephanskirchen als Teil der persönlichen Lebensgrundlagen angesehen wird; in diesem Zusammenhang wird eine Entschädigung für den Verlust der Naherholungsflächen gefordert.

Zudem wird ausgeführt, dass die Naherholungsmöglichkeiten in Stephanskirchen schon von vornherein nur eingeschränkt gegeben seien und der Verlust daher umso schwerer wiege.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Der Kreutangerweg wird durch das Vorhaben durchtrennt und kann daher tatsächlich künftig nicht mehr durchgängig als Erholungs- und Spazierweg genutzt werden. Jedoch wird auch in Zukunft der südliche Teil des Kreutangerwegs durch einmalige Querung der dann nur noch gering belasteten Vogtareuther Straße zur Kraglinger Straße erreichbar sein. Der bestehende Geh- und Radweg an der Westseite der Vogtareuther Straße wird

nicht verändert. Die Kraglinger Straße wird über eine Brücke über die Kraglinger Spange geführt; von dort aus besteht dann weiter der Weg über den Kleinholzer Weg und den Gschwendtnerfeldweg hin zum nördlichen Bereich des Kreutangerwegs. Bedeutende Wege, die zur Naherholung genutzt werden, werden also zwar in ihrer Führung angepasst, fallen aber nicht ersatzlos weg.

Die rechtliche Bewertung dieser Vorträge ergibt folgendes: Es besteht kein Recht der Einwender auf Beibehaltung der Naherholungsmöglichkeiten im Außenbereich; ebenso wenig besteht ein Recht darauf, dass sich das Wohnumfeld nicht verändert. Insbesondere besteht kein Anspruch auf Unterlassen rechtmäßiger Nutzungen auf fremden Grundstücken, auch wenn diese im Rahmen des Gemeingebrauchs bislang regelmäßig genutzt wurden.

Soweit eine Schädigung der natürlichen Lebensgrundlagen angeführt wird und auf Art. 20a GG verwiesen wird, sei erwidert, dass das hier planfestgestellte Bauvorhaben nicht die Intensität erreicht, die Staatszielbestimmung aus Art. 20a GG zu erschüttern. Darüber hinaus können die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft nur durch rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss erfolgen, in welchem die verschiedenen Belange, auch diejenigen des Boden-, Natur-, Arten- und Klimaschutzes im Rahmen der geltenden Gesetze gegeneinander abgewogen werden und ein Überwiegen der Interessen am Bau des Vorhabens festgestellt wird bzw. Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich von Eingriffen in Boden, Artenvielfalt, Natur und Landschaft festgelegt werden, die den gesetzlichen Ansprüchen genügen. Das Grundrecht aus Art. 2 GG des Einwenders und darüber hinaus das Grundrecht aus Art. 141 Abs. 3 BV sind durch das rechtmäßige Vorhaben, das diese Anforderungen erfüllt, nicht unzulässig eingeschränkt.

Das grundsätzliche Interesse an der Aufrechterhaltung von Naherholungsräumen wird dennoch als Belang in die Abwägung eingestellt.

Bei dieser Bewertung der gegenüberstehenden Belange ist auch die Qualität des Raumes zur Naherholung zu berücksichtigen. Die Landschaft ist derzeit weitgehend durch intensive Landwirtschaft geprägt und der Naherholungswert daher von vornherein in gewissen Maße eingeschränkt. Dabei ist bei der Gewichtung auch zu berücksichtigen, dass die Nutzungsmöglichkeit als Naherholungsraum auch künftig noch möglich ist.

Die negative Veränderung durch eine hinzukommende Staatsstraße und die künftige Führung des Kreutangerwegs beidseitig der Spange als Sackgasse wird trotz der übrigen damit verbundenen Eingriffe in Natur, Landschaft und Boden geringer gewichtet als die positiven Auswirkungen des Vorhabens.

Soweit eine Entschädigung für den Verlust von Erholungsmöglichkeiten gefordert werden, werden diese mangels Rechtsgrundlage zurückgewiesen.

3.12 Stellungnahme des Bund Naturschutz e. V., OG Stephanskirchen Riedering (Nr. 0022) und zugleich Einwendung der privaten **Einwender Nrn. 1000, 1001 und 1003 sowie 2001, 2002, 2003 und 2004**

3.12.1 Mautausweichverkehr

Der Bund Naturschutz und die anderen Einwender bemängeln u. a., dass die Spange die mautfliehenden LKW von der B 15 westlich des Inns anziehe.

Der Vorwurf des Bund Naturschutz und die Einwendung werden zurückgewiesen.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme zum Thema Mautausweichverkehr anhand der zu diesem Zeitpunkt gültigen Kraftstoffpreise und Mautgebühren dargelegt, warum kein Mautausweichverkehr zu befürchten ist. Es sei demnach nicht schlüssig, warum die Route über die B 15, die relativ gerade z. B. von der Autobahnausfahrt Rosenheim Richtung Norden führt und – abgesehen vom Rosenheimer Stadtgebiet – bis nach Haag i. Obb. ohne Ortsdurchfahrung und wesentliche Steigungen führt, nunmehr nachteilig sein soll gegenüber der Route z. B. von der Autobahnausfahrt Rohrdorf über die kurven- und steigungsreiche Strecke über Stephanskirchen, die über zahlreiche Ortsdurchfahrten bis nach Griesstätt und Wasserburg führt. Die St 2359 als Mautausweichstrecke sei auch in zeitlicher Hinsicht und auch finanzieller Hinsicht gegenüber der B 15 unattraktiv.

Im Erörterungstermin wurde vom Bund Naturschutz auch erwähnt, dass sich bereits heute durch die Routenberechnung auf Google Maps ein Vorteil bei der Nutzung der St 2095 und St 2359 gegenüber der B15 ergäbe und sich dieser Vorteil durch die Kraglinger Spange noch deutlicher zeige.

Die Argumentation vermischt allerdings die Frage nach der kürzesten bzw. wirtschaftlichsten Route für PKW, die durch eine Allerwelts-Navigationshilfe mithilfe von Verkehrsdaten gelegentlich vorgeschlagen wird und einer tragfähigen Antwort zur Frage, ob Mautausweichverkehr stattfindet. Die stichprobenartige Nutzung von Google Maps als reines PKW-Navigations-Tool kann hierüber nichts aussagen.

Das Verkehrsgutachten erfasst sowohl den Status Quo und erkennt darin bereits heute keinen (relevanten) Mautausweichverkehr als auch den Planfall 2030, in der Mautausweichverkehr nach wissenschaftlich fundierter Prognose ebenfalls keine Rolle spielt. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass die äußerst kleinräumige Maßnahme der Kraglinger Spange nicht geeignet sein kann, großräumige Verkehrsströme zwischen Autobahn A 8 und Wasserburg in relevantem Maße so zu beeinflussen, dass sie sich tatsächlich merklich auf diese Trasse verlagern. Es ist nicht schlüssig, dass nur die Beseitigung des Versatzes über Gehering dazu führt, dass künftig diese Trasse von LKW trotz zahlreicher enger Kurven, Steigungen, Ortsdurchfahrten und (bei Wasserburg) Schwerverkehrssperrungen von Gütertransportunternehmen in Anspruch genommen wird.

Zusammenfassend darf darauf hingewiesen werden, dass die Zahlen und Annahmen des Gutachtens durch wissenschaftliche Methoden schlüssig und logisch erarbeitet wurden und durch eine Gegenprüfung in der Laiensphäre mit Allerwelts-Navigationshilfen für den Individualverkehr nicht in Zweifel gezogen werden können.

3.12.2 Vorrangige Maßnahmen zur Verkehrssteuerung

Der Bund Naturschutz (**Einwender Nr. 0022**) vermisst jegliche Betrachtung von dringend erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung des Zuwachses des Straßenverkehrs, von Maßnahmen zur Steuerung des Güterverkehrs sowie zur Steigerung eines deutlich zu verbessernden ÖPNV. Die Verkehrsprognose sowie die gesamte Planung basiere seiner Ansicht nach immer noch auf der falschen Annahme des unbeschränkten möglichen und unbefristeten Wachstums des Straßenverkehrs.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Überlegung zur allgemeinen Vermeidung von Verkehrszuwachs, zu Maßnahmen zur Steuerung des Güterverkehrs und zur Verbesserung des ÖPNV ist keine Aufgabe des Staatlichen Bauamts Rosenheim und werden daher auch konsequenterweise nicht bei den Planungszielen und den konkreten Umsetzungsmaßnahmen mitbedacht. Nahezu unbestritten und konsensfähig ist es sicherlich, dass die vom Bund Naturschutz genannten Maßnahmen wichtig sind und dringend angegangen werden müssen. Dies ist aber zum einen Teil Aufgabe der Legislative, hier den entsprechenden gesetzlichen Rahmen zu schaffen, zum anderen Teil Aufgabe an den Landratsämtern als Aufgabenträger des ÖPNV sowie Aufgabe der Bayerischen Staatsregierung zur Bereitstellung von Mitteln und Lösungen. Der Vorhabensträger und auch die Planfeststellungsbehörde haben keinen Spielraum, politische Entscheidungen in der vom Bund Naturschutz geforderten Umfang zu treffen oder gar umzusetzen. Dem Vorhabensträger war in seiner Stellungnahme in diesem Zusammenhang wichtig zu betonen, dass durch die Verkürzung der Strecke für den Durchgangsverkehr von 430 Metern bei 6.400 Fahrzeugen täglich im Jahr über eine Million Kilometer eingespart werden mit dem damit verbundenen Schadstoffausstoß. Eine weitere Einsparung von Schadstoffausstößen ergibt sich zusätzlich durch das Wegfallen der beiden Kreuzungen für den Durchgangsverkehr.

Der Bund Naturschutz vermisst darüber hinaus ernstzunehmende Planungsüberlegungen, die Landschaftszerstückelung und Bodenversiegelung auf ein wirklich geringes Maß reduzieren. Der Schutz der Landschaft müsse wichtiger sein als die Steigerung der Verkehrsqualität und der Reisezeit, da Landschaftsschutz Menschenschutz bedeute. Zudem rechtfertige der Schutz der Anwohner nicht diese, etwa 10.000 m² umfassende zusätzliche Flächenversiegelung sowie die damit verbundene, sehr erhebliche Zerstückelung der Landschaft und der Agrarflächen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Planfeststellungsbeschluss wurden die vom Bund Naturschutz angesprochenen Belange gesehen und zusammen mit den anderen Belangen, die für und gegen das Vorhaben sprechen, abgewogen. Auf sämtliche obigen Ausführungen zur Planrechtfertigung dieses Beschlusses (Entscheidungsgründe B.2.) sowie zur Abwägung aller Belange in diesem Beschluss (Entscheidungsgründe B.3) sei verwiesen. Das Interesse an der Umsetzung der Maßnahme überwiegt die dadurch beeinträchtigten öffentlichen und privaten Belange.

4. Private Belange und individuelle Einwendungen

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

Die Planfeststellungsbehörde folgt der gesetzlichen Verpflichtung, Schutzauflagen dort festzusetzen, wo die rechtlichen Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Auch die Art. 76 sowie Art. 75 Abs. 2 S. 2 bis 4 BayVwVfG bieten ein sachgerechtes Instrumentarium an, bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses unvorhergesehene Wirkungen des Vorhabens nachträglich zu behandeln.

Soweit von den **Einwendern Nr. 3001** darüber hinausgehend pauschal die Aufnahme von Schutzauflagen zur Vermeidung eigentumsrechtlicher und betrieblicher Nachteile, auch im wasserwirtschaftlichen Bereich und Entscheidungsvorbehalte nach BayStrWG, WHG und BayWG wegen unvorhergesehener Nachteile gefordert werden, wird die Einwendung zurückgewiesen. Einer entsprechend pauschalen Auflage oder Nebenbestimmung im Beschluss bedarf es nicht. Im Übrigen wurden unter Entscheidung A.3. insbesondere unter Punkt 3.3 und unter Entscheidung 4.3 dieses Beschlusses Nebenbestimmungen getroffen, die eine schadlose Behandlung bzw. Ableitung des Wassers nach den derzeitigen Erkenntnissen sicherstellen. Wegen § 13 WHG sind hier auch nachträgliche Anordnungen möglich.

4.2 Umwege

Bei der Planung wurde darauf geachtet, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten und erhebliche Umwege zu vermeiden. § 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 so weit wie möglich minimiert, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt. Die noch verbleibenden Nachteile und Beeinträchtigungen durch Umwege sind wegen des überwiegenden Interesses an der Umsetzung der Kraglinger Spange hinzunehmen.

4.3 Flächeninanspruchnahme

Das Vorhaben ist auch in Ansehung der hierdurch bedingten unmittelbaren Inanspruchnahme von Privateigentum planfestzustellen. Die Zulässigkeit der Enteignung aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses (Art. 40 Abs. 2 BayStrWG) ist auch insoweit gerechtfertigt. In diesem Beschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind hingegen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten.

Wird fremdes Grundeigentum durch eine hoheitliche Planung betroffen, indem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstücke nachteilige Wirkungen von dem beabsichtigten Vorhaben zu erwarten hat, so ist dieser Umstand grundsätzlich als privater Belang in die planerische Abwägung einzubeziehen, es sei denn, die Betroffenheit ist objektiv geringfügig oder nicht schutzwürdig (BVerwG, Beschluss v. 09.11.1979, Az. 4 N 1/78).

Die Planfeststellungsbehörde hat diesem Gewicht, das dem Eigentum in der grundgesetzlichen Ordnung ausweislich des Art. 14 Abs. 1 GG zukommt, bei der Abwägung gebührend Rechnung zu tragen. Erklärt sie die Enteignung für zulässig, so muss ihre Entscheidung den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG genügen. Das Eigentümerinteresse ist nur dann überwindbar, wenn das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient. Nur ein im Verhältnis zu anderen Interessen überwiegendes, qualifiziertes öffentliches Interesse ist geeignet, den Zugriff auf privates Eigentum zu rechtfertigen (BVerfG, Urteil v. 24.03.1987, Az. 1 BvR 1046/85 und BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04).

Für das Vorhaben werden rund 1,9257 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Teil-)Eigentumsverlust an den in den Planunterlagen Nr. 10.1.1 und 10.1.2 bezeichneten Grundstücken, Folgeschäden, Immissionen usw. auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung der möglichen Varianten, des Ausbaustandards sowie des Immissionsschutzes näher eingegangen. Das in diesem Beschluss dargestellte überwiegende öffentliche Interesse am Bau der Kraglinger Spange rechtfertigt die Inanspruchnahme privater Grundstücke und Grundstücksanteile; bei letzterem hat die Planfeststellungsbehörde auch in die Abwägung mit eingestellt, dass teilweise unwirtschaftliche Restfläche entstehen.

Die Baumaßnahme führt größtenteils über landwirtschaftlich genutzten Grund. Es handelt sich hierbei um 10 Grundstücke. In einem weiteren Fall nimmt sie fast zur Gänze ein Privatgrundstück in Anspruch, das der Eigentümer als Bestandteil der Altersvorsorge nutzen möchte (eingehende Behandlung unter Entscheidungsgründe 4.9.5 in diesem Beschluss), in einem anderen Fall wird ein privat genutzter Obstgarten angeschnitten. Darüber hinaus wird ein Grundstück eines aktiven Kiesabbauetriebs, welches zum Teil (noch) nicht genutzt wird, durchschnitten (eingehende Behandlung unter Entscheidungsgründe B.4.5.2).

Gerade hinsichtlich der landwirtschaftlich genutzten Grundstücke sieht die Planfeststellungsbehörde, dass diese Grundstücke nicht nur zur betrieblichen Nutzung in aktiver Landwirtschaft dienen, sondern auch, dass ein öffentliches Interesse am Erhalt landwirtschaftlicher Nutzflächen besteht, welche sich durch fortschreitende Flächennutzung durch Straßen, Siedlungen, Gewerbegebiete usw. immer weiter verringern.

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 auch bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

Insgesamt überwiegt dennoch das öffentliche Interesse am Bau der Kraglinger Spange auch die Belange der betroffenen Grundstückseigentümer, insbesondere im Lichte der

mit der bisherigen Situation einhergehenden Gesundheitsgefährdung der Anwohner an der Ortsdurchfahrt in Gehering durch verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffbelastungen, welche durch die Baumaßnahme an der Salzburger Straße abgeschwächt werden, an der Vogtareuther Straße sogar massiv verringert werden sowie der Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern an den Kreuzungen in der Ortsdurchfahrt Gehering durch die hohe Menge an Schwerlastverkehr, welcher zu einem großen Teil aus der Ortsdurchfahrt herausgenommen werden wird.

Die Planfeststellung hat für das Enteignungsverfahren Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. 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. Hierzu gehören auch Ansprüche auf Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen durch den Vorhabensträger (Art. 6 Abs. 3 BayEG; siehe auch 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.

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 Ersatzlandgestellung anordnen. Da die Planfeststellung hingegen noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, kann das Problem also erst im nachgelagerten Entschädigungsverfahren entstehen und ist auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben eventuelle Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

Teilweise gehen die **Einwender (Nr. 3001)** davon aus, dass eine enteignungsrechtliche Vorwirkung nur dann gegeben sein könne, wenn die Maßnahme aus Gründen des Wohl der Allgemeinheit zwingend erforderlich sei. Diese Ansicht wird von der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht geteilt. Da die Enteignung gemäß Art. 14 Abs. 3 GG nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig ist, muss der Zweck der Planung auf die Verwirklichung solcher öffentlichen Belange ausgerichtet sein, die als Gemeinwohlbelange zu qualifizieren sind. Nach den Regelungen des BayStrWG ist der Erhalt des öffentlichen Straßennetzes in einer dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentli-

chen Sicherheit und Ordnung genügenden Bedürfnissen (fraglos) ein solcher öffentlicher Belang (vgl. nur Art. 9 Abs. 1 BayStrWG). Eine Enteignung zur Erreichung dieses Ziels ist grundsätzlich möglich, Art. 40 BayStrWG.

Darüber hinaus ist nach h. M. weiteres Erfordernis für die enteignungsrechtliche Vorwirkung, dass das Vorhaben erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Vorhaben nicht erst dann erforderlich, wenn es unausweichlich ist, sondern bereits dann, wenn es objektiv vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 56, 110, 119). Denn auch der verfassungsrechtliche Eigentumsschutz ist kein absoluter Schutz. Er stößt an Grenzen, soweit Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge generell erfüllt werden müssen. Die Erfüllung dieser Aufgaben würde behindert, wenn bei Inanspruchnahme privaten Grundbesitzes nur unumgängliche Maßnahmen geplant werden dürften (VG Augsburg, Beschluss v. 28.07.2005, Az. Au 7 S 05.461).

Das hier planfestgestellte Vorhaben erfüllt diese Anforderungen, da die Planung ausweislich der Probleme, die damit behoben werden und der Ziele, die damit nachweislich erreicht werden, objektiv vernünftig ist.

4.4 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustelleneinrichtung, sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren. Die Planfeststellungsbehörde hat den Vorhabensträger dazu per Nebenbestimmung in diesem Beschluss verpflichtet. Durch den Vorhabensträger wird damit sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks nach Durchführung der Baumaßnahme möglich ist.

4.5 Landwirtschaftlicher bzw. betrieblicher Flächenverlust und Existenzgefährdung

Mit der Baumaßnahme in der Planfeststellungsvariante ist auch der Verlust von landwirtschaftlich oder anderweitig betrieblich genutzten Flächen in Privateigentum verbunden.

Für die gewerblich genutzten Grundstücke gilt das zur Inanspruchnahme von Flächen Gesagte entsprechend. Allerdings genießt ein gewerblicher Betrieb den Schutz des Art. 14 GG nur soweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, d. h. soweit er gegen eine Beeinträchtigung seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs rechtlich abgesichert ist. Bloße objektivrechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen fallen nicht darunter (BVerwG, Urteil v. 11.11.1983, Az. 9 A 14/10).

Für einen landwirtschaftlichen Betrieb, der im Anhörungsverfahren eine Existenzgefährdung geltend machte, veranlasste der Vorhabensträger durch eigenes sachverständiges Personal eine entsprechende Begutachtung. Der Vorhabensträger ermittelte insbesondere, ob der Betrieb vor dem Eingriff als existenzfähig anzuerkennen ist. Im Rahmen eines standardisierten Verfahrens wurden vom betroffenen Landwirt die dazu notwendigen Betriebsdaten erhoben. Die Angaben wurden durch die anwaltliche Vertretung des Betriebsinhabers an den Vorhabensträger übersandt. Im Ergebnis konnte keine Existenzgefährdung festgestellt werden. Nähere Erläuterungen dazu werden an der entsprechenden Stelle unter den Entscheidungsgründen B.4.5.1 dieses Beschlusses gemacht. Darüber hinaus wurde im Anhörungsverfahren durch einen Kiesabbaubetrieb eine Existenzgefährdung geltend gemacht, die ebenfalls nicht verifiziert werden konnte. Dieser Sachverhalt wird unter B.4.5.2 dieses Beschlusses näher erläutert und bewertet. Darüber hinaus waren keine Sachverhalte ersichtlich, die nähere Ermittlungen zur Beeinträchtigung einer betrieblichen Existenz veranlasst hätten. Im Ergebnis liegt keine kausal auf das Bauvorhaben zurückzuführende Existenzgefährdung vor. Der öffentliche Interesse am Bau der Maßnahme überwiegt das Interesse der betroffenen Betriebe an der weiteren Nutzung der betroffenen Teilflächen ihrer Grundstücke.

4.5.1 Fl. Nr. 3226 der Gemarkung Stephanskirchen (**Einwender Nr. 3001**)

Auf der vorgenannten Fläche befindet sich ein landwirtschaftlicher Betrieb, auf dem nach eigenen Angaben hochwertiges Grünfutter für Pferde erzeugt werde, teilweise sind die anderen betrieblichen Flächen des Betriebs verpachtet. Nach eigenen Angaben möchte der Hofnachfolger den Betrieb in veränderter Form in vollständiger Eigenbewirtschaftung fortführen. Im Erörterungstermin wurden die Absichten zur Betriebsfortführung in veränderter Konzeption durch den Nachfolger näher dargestellt. Die Planfeststellungsbehörde ist überzeugt von der Ernsthaftigkeit der Umsetzungsplanung. Es wurden darüber hinaus Nachweise der Ernsthaftigkeit dieser Bemühungen vorgelegt (insbesondere ein Bauantrag für die Betriebsleiterwohnung und eine Anmeldebestätigung für eine Zusatzausbildung im Bereich Landwirtschaft des AELF Rosenheim). Im Erörterungstermin wurde ergänzt, dass die Tätigkeit im Nebenerwerb erfolgen solle.

Der Betrieb verfüge momentan über optimal bewirtschaftbare Flächen. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die diagonale Durchschneidung des größten und für den Betrieb wichtigsten Grundstücks qualitativ derart beeinträchtigt, dass hieraus **eine Existenzgefährdung** resultiere.

Zudem wird dargestellt, dass der betroffene Betrieb bereits seit ca. 500 Jahren bestehe und die Familie des Betriebsinhabers seit dem Jahr 1907 auf dem Hof sei. Die Weiterga-

be des Betriebs auf den Adoptivsohn und dann wiederum an dessen Sohn werde angestrebt.

Es wird von den Einwendern eine „Existenz-Beweissicherung“ beantragt, welcher zurückgewiesen wird.

Der Einwand der Existenzgefährdung dieses Betriebs wird zurückgewiesen. Bezüglich der Eigentumsflächen des Betriebs, deren Aufteilung auf eigenbewirtschaftete Flächen, Hofflächen und verpachtete Flächen wird auf den Akteninhalt der Planfeststellungsbehörde Bezug genommen. Auf eine vertiefte Darstellung in diesem Bescheid wird aus Datenschutzgründen verzichtet. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb auf diesem Grundstück eine Teilfläche von 2.325 m² bisher selbst landwirtschaftlich genutzter Flächen dauerhaft, 795 m² vorübergehend und eine Fläche von 515 m² erfährt wegen der Erdgasumleitung eine dauerhafte Beschränkung. Die östliche Restfläche mit einer Flächengröße von ca. 3.670 m² wird vom Vorhabensträger als unwirtschaftlich eingestuft, wodurch ein Übernahmeanspruch der Einwender besteht. Für die Beurteilung der Existenzgefährdung ist damit von einer Gesamtentzugsfläche von 5.995 m² auszugehen.

Bezogen auf die gesamte Fläche des Betriebs ergibt sich damit ein Flächenverlust von rund 10% durch den Straßenbau. Bezogen auf die landwirtschaftliche Fläche des Betriebs (ohne Wald) errechnet sich ein Flächenverlust von rund 13%.

Nach ständiger Rechtsprechung ist bei einem derart hohen Flächenentzug eine Existenzgefährdung grundsätzlich denkbar und daher eine vertiefte sachverständige Prüfung angezeigt. Dieser Obliegenheit ist der Vorhabensträger durch Abfrage der betrieblichen Zahlen beim Betroffenen und betriebswirtschaftlicher Begutachtung der vom Betroffenen angegebenen Daten nachgekommen; hierin sieht die Planfeststellungsbehörde die von den Einwender geforderte Existenz-Beweissicherung; darüber hinausgehende Tätigkeiten für eine Beweissicherung sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht veranlasst. Der Betriebsinhaber hat den vom Vorhabensträger zur Verfügung gestellten Erhebungsbogen durch seine anwaltliche Vertreterin mit Schreiben vom 18.12.2019 unter Beifügung der Pachtverträge ausgefüllt an die Regierung von Oberbayern übersandt.

In Frage stand im laufenden Verfahren die Absicht des Hofnachfolgers, das Betriebskonzept seines Vorgängers umzustellen. Insbesondere sei beabsichtigt, Erdbeeren sowie Heil- und Gewürzpflanzen im Bio-Anbau zu erzeugen. Es konnte allerdings aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein detailliertes Betriebskonzept mit dem Nachweis bereits stattgefundener Tätigkeiten zur Aufnahme des Betriebs vorgelegt werden noch glaubhaft dargelegt werden, dass der Betriebsinhaber für den Erfolg des Konzepts über die notwendige Erfahrung im neuen Geschäftsmodell, über eine entsprechende fachliche Ausbildung und notwendige Geschäftskontakte verfügt. Insbesondere teilte der Vorhabensträger begründete Zweifel an der fachlichen Umsetzbarkeit des Betriebskonzept mit, was

die nicht plausible Höhe der vorgelegten Deckungsbeiträge, die Wahl der Betriebsart und die dafür erforderliche Betriebsausstattung betrifft (Schreiben des Staatlichen Bauamts Traunstein an die Rechtsvertretung des Hofnachfolgers vom 15.02.2022). Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Zweifel. Diese Zweifel konnten von den Einwendern nicht ausgeräumt werden.

Die Kündigung der Pachtverträge für die Betriebsflächen, die zur Umsetzung des neuen Konzepts erforderlich wären, wurde bereits zum Januar 2022 wirksam. Zum Zeitpunkt des Erörterungstermins am 05.10.2021 war der Bau einer Betriebsleiterwohnung für den Hofnachfolger im Gange. Darüber hinaus waren zu diesem Zeitpunkt keine weiteren wesentlichen Tätigkeiten zur Umsetzung des neuen Konzepts vorgetragen worden.

Auf weitere Nachfrage der Planfeststellungsbehörde etwa ein Jahr später wurde mit Email vom 14.11.2022 durch die Rechtsvertretung der Einwender angegeben, dass der Bau der Betriebsleiterwohnung nahezu fertig sei und die Umstellung auf das neue Betriebskonzept noch nicht erfolgt sei. Bislang werde der Hof durch den Inhaber und den Nachfolger in der herkömmlichen Weise bewirtschaftet.

Nach alledem bestehen erhebliche Zweifel der Planfeststellungsbehörde, ob der Betrieb in der neuen Form überhaupt aufgenommen wird und wenn ja, ob hieraus trotz der oben erläuterten Zweifel eine Bewirtschaftung stattfinden kann, die die Existenz des Hofnachfolgers sichert.

Die Planfeststellungsbehörde legt daher für die Beurteilung der Existenzgefährdung nicht das neue Konzept des Hofnachfolgers zugrunde. Dies entspricht geltender höchstrichterlicher Rechtsprechung, nach der Zukunftsplanungen eines Grundstückseigentümers nur dann in die planerische Abwägung mit eingestellt werden, wenn sie sich nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbieten und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden (BVerwG, Urteil v. 14.07.2011, Az. 9 A 14/10). Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde steht das vom Hofnachfolger vorgelegte Konzept hinsichtlich des zu erwartenden Erfolgs in Zweifel, eine Umsetzung ist unsicher und wird derzeit auch nicht betrieben.

Der Beurteilung der Existenzgefährdung ist daher die bisherige betriebliche Situation in der herkömmlichen Bewirtschaftungsweise zugrunde zu legen.

Der Vorhabensträger hat unter Zuhilfenahme der Software „InZept“, ein vom Bayerischen Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zur Verfügung gestelltes Programm, den jährlichen Gewinn des Betriebs der Einwender errechnet; dabei wurden die vom den Einwendern angegebenen Daten unverändert übernommen. Auch im Erörterungstermin konnten keine anderen Daten ermittelt werden.

Nach allgemeiner Meinung setzt die Existenzfähigkeit des Betriebs voraus, dass von den betrieblichen Einnahmen die persönlichen (privaten) Grundbedürfnisse befriedigt werden können, gleichzeitig die Ausgaben des Betriebs gedeckt werden können und zudem eine gewisse Eigenkapitalbildung für die längerfristige Fortführung des Betriebs möglich ist. In diese Bewertung muss mit einfließen, ob nicht die besondere Art der Betriebsführung und die Tatsache, dass der Betrieb dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine gesicherte Existenzgrundlage bietet, die seinen (möglicherweise bescheidenen) Lebensansprüchen genügt, weil er so – ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung – schlicht „von seiner Hände Arbeit“ leben kann, im Einzelfall eine Existenzfähigkeit anzunehmen ist. Auch eine solche – immerhin eingeschränkte – Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs ist ein im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigender Belang (vgl. BVerwG, Urteil v. 14.04.2010, Az. 9 A 13/08). Zu erwähnen ist, dass dem eben genannten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bezüglich der eingeschränkten Existenzfähigkeit ein Sachverhalt zugrunde lag, in welchem der Betrieb einen jährlichen durchschnittlichen Gewinn von 31.500 Euro erwirtschaftete und der Betriebsinhaber kurz vor dem Renteneintrittsalter stand. Das Bundesverwaltungsgericht betont dabei erneut, dass der Betrieb so viel Gewinn erwirtschaften muss, dass der oder die Inhaber – allein durch diesen Betrieb – nicht nur ihren derzeitigen jährlichen Lebensunterhalt decken können müssen, sondern zugleich auch ausreichend Rücklagen zur Sicherung des Fortbestands des Betriebs bilden können müssen.

Damit ist anhand der vorgelegten Daten davon auszugehen, dass der land- und forstwirtschaftliche Betrieb der Einwender derzeit nicht, auch nicht zumindest eingeschränkt längerfristig existenzfähig ist, da der erwirtschaftete Gewinn nur bei einem kleinen Bruchteil dessen liegt, was das Bundesverwaltungsgericht in der oben zitierten Entscheidung als aufgrund der besonders bescheidenen Lebensführung des Betriebsinhabers und dessen spezieller Lebenssituation für eine „eingeschränkte Existenzfähigkeit“ als erforderlich ansieht.

So sehr auch die Lebensleistung der Einwendungsführer Respekt verdient und die Planfeststellungsbehörde bemüht ist, jeden streng betriebswirtschaftlichen Denkansatz zu vermeiden und jede vorstellbare Genügsamkeit des Betriebsinhabers zugrunde zu legen, erscheint aufgrund der von den Einwendungsführern gemachten Angaben die Existenzfähigkeit des Betriebs nach der derzeitigen Sachlage ausgeschlossen.

Nicht längerfristig existenzfähigen Betrieben fehlt in der Abwägung jedoch auch hier das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen (vgl. hierzu OVG Lüneburg, Urteil v. 16.09.2004, Az. 7 LB 371/01). Etwas an-

deres kann auch hier nicht gelten, auch wenn die Erhaltung eines so alten Betriebs äußerst wünschenswert wäre.

Die Existenzgefährdung des aktuellen Betriebsinhabers durch den Flächenentzug kann daher nicht der Abwägung zugrunde gelegt werden. Allerdings wird ein Entschädigungsanspruch des Grundstückseigentümers und Betriebsinhabers dem Grunde nach bejaht.

4.5.2 Fl. Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen (**Einwender Nr. 5003**)

Das Grundstück Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen befindet sich im Eigentum eines der Einwender. Die Kraglinger Spange durchschneidet dieses Grundstück nahezu diagonal. Aufgrund der gesetzlich gebotenen Abstandsflächen ist nur ein Teil dieses Grundstücks für den Kiesabbau nutzbar.

Im Jahr 2010 legten die Einwender eine Planung zum Kiesabbau auf dem Grundstück Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen vor. Die Gemeinde Stephanskirchen stellte die Erteilung des Einvernehmens wegen der damals bereits bestehenden Planungen zur Kraglinger Spange zurück. Damals war die Variantenauswahl noch nicht abgeschlossen. Im Anschluss legten die Einwender eine geänderte Planung vor, die nur noch eine Auskiesung des östlichen Grundstücksteils vorsah; hierzu erteilte die Gemeinde Stephanskirchen mit Beschluss vom 23.03.2010 ihr Einvernehmen. In der Folge wurde mit Bescheid vom 21.12.2016 der Kiesabbau u. a. auf der Fläche „3223 T“ durch das Landratsamt Rosenheim genehmigt. Unter der Ziffer 3.1.2.7 des Genehmigungsbescheids wurden die Einwender verpflichtet, einen Mindestabstand zur geplanten Kraglinger Spange in der Variante 3 (=Feststellungsvariante) von 20 m einzuhalten. Der Bescheid ist befristet bis zum 31.12.2026. Eine Genehmigungserteilung hinsichtlich der Restfläche des Grundstücks Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen wurde in der Folge nicht mehr beantragt.

Die Einwender machten dennoch eine Existenzgefährdung des Kiesabbaubetriebs durch die Durchschneidung des Grundstücks Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen geltend, durch die unbestritten der Kiesabbau auf der oben geschilderten Restfläche des Grundstücks Fl. Nr. 3223 ausgeschlossen wird und forderten eine Verlegung der Trasse der Kraglinger Spange auf Grundstücke abseits des Grundstücks bzw. eine Unterlassung des Vorhabens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat zur Klärung der Frage, ob durch die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl. Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen eine Existenzge-

fährdung dieses Betriebs zu befürchten ist, ein Gutachten bei Dr. Manfred Jansen, von der IHK öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger, in Auftrag gegeben. Mit Datum vom 28.10.2022 wurde dieses Gutachten fertiggestellt und im Anschluss an das Staatliche Bauamt Rosenheim übermittelt. Das Gutachten und eine Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Rosenheim wurden der Planfeststellungsbehörde am 02.11.2022 und am 10.11.2022 übersandt.

Der Gutachter hat seine Erkenntnisse insbesondere auf Grundlage der vom Kiesabbaubetrieb zur Verfügung gestellten Geschäftsunterlagen (insb. Jahresabschlüsse, Artikelstatistiken nach Umsätzen und Mengen, Abbaupläne etc.), durch eine Betriebsbesichtigung und Auskünfte der im Betrieb verantwortlichen Personen gewonnen. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist die gewählte Methode des Gutachters zur Datenermittlung sachgerecht und ausreichend.

Die Darstellungen des Geschäftsbetriebs und der damit verbundenen Prüfung der Existenzgefährdung in diesem Beschluss beschränken sich aus Datenschutzgründen auf wesentliche Punkte und relative Zahlenangaben. Das ausführliche Gutachten ist jedoch Bestandteil der Planfeststellungsakte und wird der Beurteilung vollumfänglich zugrunde gelegt.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass der Kiesabbaubetrieb ein Geschäftsmodell mit weit überwiegend endlicher Tätigkeit und untergeordneter unendlicher Tätigkeit verfolgt. Mit der Auskiesung verfügbarer Kiesvorräte und einer nachlaufenden Verkipfung ausgekiester Flächen einschließlich Renaturierung enden die endlichen Geschäftsfelder. Der Betrieb ist so ausgerichtet, dass die unendlichen Geschäftsfelder ohne die endlichen nicht wirtschaftlich sinnvoll fortgeführt werden können und auch damit beendet werden.

Aufgrund dieses Umstands wurde vom Gutachter eine Reichweitenanalyse des Geschäftsmodells erstellt, differenziert nach dem Altgelände und dem Restteilstück des Flurstück Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen. Für diesen Grundstücksteil wurden die ausbeutungsfähigen Kiesvorräte, die vorhandene Rotlage und das Volumen der entstehenden Kippfläche mit und ohne Umsetzung der aktuellen Planungen zur Kraglinger Spange ermittelt.

Seiner Beurteilung hat der Gutachter insbesondere die Annahme zugrunde gelegt, dass eine Genehmigung zum Kiesabbau auf der Teilfläche 2 des Grundstücks Fl. Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen erteilt werden würde, was jedoch realiter derzeit noch als unsicher und eher unwahrscheinlich zu bewerten ist. Der Genehmigung steht derzeit noch der Flächennutzungsplan der Gemeinde Stephanskirchen entgegen, die eine Änderung derzeit nicht herbeiführen möchte. Der im Flächennutzungsplan festgelegte Bereich für den Kiesabbau erstreckt sich nur über das bisher genutzte Gelände, nicht aber auf den vom Betriebsinhaber künftig ins Auge gefassten Teilbereich des Flurstücks Nr. 3223.

Im Übrigen bestehen u. a. bodenschutz-, wasser- und immissionsschutzrechtliche Vorschriften, die einer Genehmigung entgegenstehen könnten. Aussagen zur Bewertung dieser rechtlichen Fragestellungen waren von der zuständigen Genehmigungsbehörde nicht zu erhalten. Die Unterstellung einer zu erwartenden Ausbeutungsgenehmigung zugunsten des Kiesabbaubetriebs ist bei dieser unsicheren Sachlage eine sachgerechte, für den betroffenen Betrieb günstige gutachterliche Vorgehensweise und wird von der Planfeststellungsbehörde mitgetragen.

Zur Beantwortung der zu begutachtenden Frage wurde ein möglicher Trockenabbau auf dem betreffenden Grundstücksteil unter Ermittlung der Abbaufäche, der Sohlentiefe und damit des Volumens des abbaufähigen Bodenschatzes auf Grundlage der Angaben des Betriebsinhabers ermittelt. Mit Umsetzung der Kraglinger Spange verbleiben hiervon noch 55,7% an ausbeutungsfähigen Teilflächen und Kippflächen.

Dementsprechend verkürzt sich die Reichweite der Ausbeutungsjahre des Teilstücks der Fl. Nr. 3223 durch den Bau der Kraglinger Spange um etwa 50%. Der Zeithorizont für die anschließende Verfüllung verkürzt sich etwa um ein Viertel. Insgesamt ist zu erwarten, dass die Umsetzung der Kraglinger Spange die Reichweite der Ausbeutung und Verfüllung um insgesamt knapp ein Drittel verkürzt.

Bei der Beurteilung spielt ebenfalls die Erwartung eine bedeutende Rolle, dass sich kausal durch die Nutzung des bisher ungenutzten Teilstücks der Fl. Nr. 3223 über einen längeren Zeitraum ein erheblich höheres Betriebsergebnis ergeben würde, als dies bisher im gewählten vergangenen Referenzzeitraum zu verzeichnen war und in den kommenden Referenzzeiträumen vor dessen Ausbeutung zu erwarten ist. Nach der Ausbeutung und Verfüllung ist zu erwarten, dass sich die Umsatzerlöse wieder auf das alte Niveau vor Inanspruchnahme des betreffenden Teilstücks der Fl. Nr. 3223 einpendeln.

Der Gutachter nimmt zur Beurteilung der gestellten Frage nach der Existenzgefährdung des Betriebs an, dass die Existenzsicherung des Kiesabbaubetriebs auf dem Umsatz- und Ergebnisniveau des Referenzzeitraumes 2016 bis 2020 Geschäftsziel ist und dass dieses Geschäftsziel als Beurteilungskriterium für eine Existenzgefährdung herangezogen wird. Auch dies ist wieder eine Annahme zugunsten des betroffenen Betriebs, da als Mindestniveau für eine Existenz das aktuelle Betriebsergebnis und nicht ein darunterliegendes Mindestergebnis zugrunde gelegt wird. Auch dieses Vorgehen wird von der Planfeststellungsbehörde mitgetragen.

Unter diesen Annahmen sei im Falle einer Umsetzung der Kraglinger Spange eine Fortführung des Geschäftsbetriebs im Streckbetrieb (ohne das Restgrundstück Fl. Nr. 3223) möglich. Damit könnte die Verkürzung der Lebensdauer des Betriebs deutlich gemildert werden. Durch die Streckung könnte der Geschäftsbetrieb ohne Einbußen bei den Umsatzerlösen (im Vergleich zu den vergangenen Geschäftsjahren) aufrecht erhalten wer-

den. Eine weitere mögliche Nassauskiesung auf dem Altgelände würde die Lebensdauer weiter verlängern können, sodass insgesamt dann mit keiner Einbuße an Lebensdauer zu rechnen wäre.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Einschätzung und weist daher den Einwand der Existenzgefährdung zurück. Die Herausnahme des Teilstücks aus dem Flurstück Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen führt im Ergebnis dazu, dass bei unverändertem Betriebskonzept und Zeitplan eine Lebensverkürzung des Betriebs und ein Verzicht auf höhere Umsätze bzw. Gewinne als in den vergangenen Referenzzeiträumen eintritt. Allerdings ist es für den Betriebsinhaber möglich und zumutbar, sein Betriebskonzept in der dargestellten Weise umzustellen. Mit dieser Umstellung können die bisherigen relevanten Unternehmenszahlen weitgehend gehalten werden und die ursprünglich zu erwartende Lebensdauer beibehalten werden. Damit ist automatisch der Einwand der Existenzgefährdung entkräftet, da der Betrieb auf dem bisherigen Niveau unbestritten existenzfähig ist.

Durch die Inanspruchnahme des Teilstücks der Fl. Nr. 3223 der Gemarkung Stephanskirchen ergibt sich dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch des Grundstückseigentümers.

Ein möglicher Entschädigungsanspruch des Kiesabbaubetriebs bleibt einer Beurteilung im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten, soweit keine Einigung zwischen dem Vorhabensträger und dem Grundstückseigentümer bzw. dem Betrieb erfolgt. Dabei ist neben den bereits aufgezeigten rechtlichen Hindernissen des Kiesabbaus auch zugrunde zu legen, dass das Grundstück bislang weder im Eigentum des Betriebs steht noch eine Ausbeutungsvereinbarung oder ein ähnliches Rechtsgeschäft mit dem Grundstückseigentümer vorgelegt wurde.

4.6 Vertretungskosten

Eine Erstattung von 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 oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden. Auch die Eigentumsga-

rantie 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).

4.7 Kommunale Entwicklungsmöglichkeiten

Die **Einwender Nrn. 2001, 2002, 2003, 2004 und 3001** behaupten die dauerhafte Zerschneidungswirkung für die Ortschaft Höhensteig durch die gewählte Trassenführung. In diesem Zusammenhang führen die Einwender an, dass durch die Maßnahme eine Ortsabrundung von Höhensteig oder eine Weiterentwicklung des Ortes final ausgeschlossen sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Neubau endet bereits südlich vor Höhensteig, es gibt also keinerlei bauliche Veränderung in Höhensteig. Pläne für eine Ortsabrundung von Höhensteig, insbesondere auch hinsichtlich einer „Zusammenführung“ der beidseits der Staatsstraße liegenden Bereiche von Höhensteig, liegen aber nicht vor; die Gemeinde Stephanskirchen hat keine derartigen Planungen gegen die Maßnahme eingewendet und auch aus dem Flächennutzungsplan ergeben sich keine Hinweise auf derartige Planungen.

Der **Einwender Nr. 3001** bringt unter anderem gegen die Variante 3 vor, dass hierdurch für zukünftige Generationen die Entwicklung des Ortes verhindert werde. In ein paar Jahren entwickle sich Wohnbebauung um diese Trasse und dann müsse eine neue Umgehungsstraße gebaut werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Kraglinger Spange ist als erschließungsfreie Straße geplant. Eine daran ansiedelnde Wohnbebauung ist daher faktisch und rechtlich ausgeschlossen. Auch die Gemeinde Stephanskirchen hegt keine derartigen Entwicklungsabsichten. Ausdrücklich erklärt die Gemeinde Stephanskirchen, dass man sich derzeit um Nachverdichtung und Wohnbebauung in Haidholzen kümmere. Der Belang der Gemeinde hinsichtlich der Siedlungs-

entwicklung ist also nicht berührt und kann daher auch nicht gegen die Variante 3 sprechen.

4.8 Erschließung von Grundstücken

4.8.1.1 Erschließung des Grundstücks Fl. Nr. 3214 der Gemarkung Stephanskirchen (**Einwender Nr. 5002**)

Die Einwenderin bezeichnet die Planung als fehlerhaft, da die bestehende Zufahrt von der Vogtareuther Straße auf die Restfläche des Grundstücks Nr. 3214 nicht (mehr) vorgesehen sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit eine planerische Darstellung in den Planunterlagen oder die Gewährung einer Sondernutzungserlaubnis begehrt wird.

Das Grundstück liegt außerorts an der bestehenden Staatsstraße 2359 an. Das Institut des Anliegergebrauchs, welches die Erreichbarkeit eines Grundstücks in seinem Kern sichert, ist nur bei innerörtlichen Grundstücken anwendbar (vgl. BayVGH, Beschluss v. 24.11.2014, Az. 8 CE 14.1882).

Auf die Einwendung hin hat der Vorhabensträger die Situation vor Ort erkundet und mit Schreiben vom 22.01.2022 gegenüber der Planfeststellungsbehörde Stellung genommen. Demnach ist das Grundstück Fl. Nr. 3214 der Gemarkung Stephanskirchen von der bestehenden Staatsstraße durch Bewuchs getrennt. Die einzig faktische Zufahrtsmöglichkeit von der bestehenden Staatsstraße aus auf das Grundstück besteht nur an der nördlichen Grundstücksgrenze, wo sich ausweislich einer der Stellungnahme beigefügten Fotografie aus November 2021 eine Lücke im Bewuchs befindet.

Art. 17 Abs. 2 Satz 1 BaystrWG gewährt einen Anspruch auf Ersatz bzw. eine Entschädigung nur in den Fällen, in denen eine Zufahrt kausal durch die Änderung einer Straße entzogen wird. Fraglich ist daher schon, ob Art. 17 BayStrWG in der vorliegenden Konstellation, in der faktisch keine Zufahrt besteht, sondern nur eine Bewuchslücke genutzt wird, überhaupt einschlägig ist. Darüber hinaus gewährt Art. 17 Abs. 2 Satz 1, 3 BayStrWG einen Anspruch auf angemessenen Ersatz bei Entzug eines Grundstückszugangs durch Änderung von Straßen selbst dann nicht, wenn die Zufahrt auf einer (nur) widerruflichen Erlaubnis beruht. Dies muss erst recht gelten, wenn wie hier die bisherige Zufahrtsmöglichkeit überhaupt nicht rechtlich gesichert war.

Dennoch kommt der Vorhabensträger der Einwenderin entgegen. Die faktische Zufahrtsmöglichkeit bleibt nach Zusage des Vorhabensträgers auch nach dem Bau der Kraglinger Spange erhalten. Der Vorhabensträger wird nach seiner Zusage, die er gegenüber der

Planfeststellungsbehörde mit Email vom 20.01.2022 gemacht hat, die Anfahrt des Grundstücks über die Staatsstraße nach wie vor dulden; auf eine Sondernutzungserlaubnis oder die Aufnahme einer baulichen Zufahrtsmöglichkeit durch Festlegung in diesem Beschluss hat die Einwenderin allerdings keinen Anspruch und dies wird vom Vorhabens-träger auch nicht angeboten.

4.8.1.2 Einwendung bezüglich Einfahrts- und Zufahrtsanpassungen / Umwege zum Grundstück Fl. Nr. 3226 der Gemarkung Stephanskirchen (**Einwender Nr. 3001**)

Es wurden Beweissicherungen zu notwendigen Einfahrts-, Wege- und Zufahrtssituationen und Veränderungen und zur technischen Abhilfe und Sicherstellung der Mobilität der Einwendungsführer bei den Betriebsflächen der Einwendungsführer, auch während der Bau-phase, für erforderlich gehalten und **beantragt**.

Die Anträge werden abgelehnt.

Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt des Grundstücks nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Die Zugänglichkeit eines Grundstücks zu der an ihm vorbeiführenden Straße wird dem Sacheigentum an diesem Grundstück zugerechnet und sonach von der geschützten Rechtsposition des Grundstückseigentümers mitumfasst (BGHZ 58, 58, 62 f. und 65, 68f.). Durch die Beeinträchtigung oder nennenswerte Erschwerung dieser Zugänglichkeit wird mithin auch das Grundeigentum in seinem geschützten Bestand betroffen. Dagegen begründet 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, keine Rechtsposition. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes (BGH III Z 152/72). Erst Recht besteht kein Anspruch auf Erhaltung des umgebenden, erschließenden Wegenetzes in unveränderter Qualität, solange dadurch nicht die Erschließung in Frage gestellt wird.

Durch das Vorhaben werden keine Zufahrten auf das betreffende Grundstück entzogen. Alle anliegenden Grundstücke werden nach Abschluss der Baumaßnahme nach wie vor über den Kleinholzer Weg und die Kraglinger Straße erschlossen sein. Der Kleinholzer Weg bleibt von der Baumaßnahme unberührt, die Kraglinger Straße wird durch ein Brückenbauwerk, das richtlinienkonform für die Befahrung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge ermöglicht (s. o.) über die Spange überführt. Der Nutzen einer Beweissicherung ist daher nicht gegeben. Weder besteht ein möglicher Zweifel über die jetzige Erschließungssituation, noch haben die Einwendungsführer einen Anspruch auf unveränderte Erhaltung der einzelnen Erschließungswege. Da nur ausgebaute öffentliche Feld- und

Waldwege von den Planungen betroffen sind, ist auch nur die Gemeinde Stephanskirchen als Straßenbaulastträger involviert (Art. 54 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG), es wird daher durch die Veränderung der Kraglinger Straße auch kein Eingriff in das Grundeigentum der Einwender gegeben sein. Insgesamt stellt die Planung eine Erschließung des Grundstücks Nr. 3226, Gemarkung Stephanskirchen, sicher, die sich darüber hinaus zum jetzigen Bestand nicht negativ verändert. In den Nebenbestimmungen ist dem Straßenbaulastträger aufgegeben worden, durch die Baumaßnahme entstandene Schäden auf den Wegen im Benehmen mit der Gemeinde Stephanskirchen wieder zu beheben. Damit sind die Anforderung an Planung und Ausführung erfüllt, ein darüber hinausgehender Anspruch besteht nicht, und auch ein Interesse der Einwender ist nicht berührt, da sich die Erschließungsfunktion qualitativ nicht verschlechtert. Ein Beleg für die nicht schlüssige Behauptung, die beiden genannten gemeindlichen Wege müssten zumindest im Rahmen einer Kostenbeteiligung durch die Einwender aufrecht erhalten werden.

4.8.1.3 Einwendung bezüglich der Anfahrbarkeit des Grundstücks Fl. Nrn. 3214/3 und Nr. 3214/4 der Gemarkung Stephanskirchen (**Einwender Nr. 5004**)

Die Einwender sorgen sich um die Anfahrbarkeit der genannten Grundstücke mit Sattelzügen bzw. Zugmaschinen mit zwei Anhängern. Sie machen geltend, dass die Scheune auf Fl. Nr. 3214/4, Gemarkung Stephanskirchen, als Futterzentrale für die Waldschweinehaltung konzipiert ist. Vorbereitet und geplant sei eine Siloanlage sowie eine Mahl- und Mischanlage. Die Getreideannahmegosse solle unter dem Vordach am Kreutangerweg eingebaut werden, die Scheune sei so geplant, dass diese parallel zu Kreutangerweg unter dem großen Vordach angefahren werden könne und anschließend eine Weiterfahrt über Gschwendtnerfeldweg möglich sei. Künftig könne die Anfahrt nicht mehr über den Kreutangerweg von Norden her erfolgen, sondern müsse von Westen her über den neu geplanten Feldweg erfolgen. Die Scheune werde ohne Rangieren damit nicht mehr anfahrbar sein und die veränderte Anfahrbarkeit führe dazu, dass die Getreideannahmegosse künftig auf der Nordseite der Scheune parallel zur neu zu errichtenden Zufahrt an der nördlichen Grundstücksgrenze gebaut werden müsse. Hierfür bedürfe es eines neuen Vordaches an der Nordwand der Scheune. Es bestehe die Gefahr, dass Abstandsflächen zur Grundstücksgrenze nicht eingehalten werden können. Im Bereich der Scheune sei eine Grundabtretung zu vermeiden, da sonst die Errichtung der Gosse (4 Meter Überdachung nötig) nicht mehr möglich sei. Die Verbindung der Gosse müsse im Fall der Realisierung der Straßenbaumaßnahme – anders als vorbereitet – mit großem Aufwand unter der Stahlbetonplatte durchgebrochen werden. Der damit verbundene Mehraufwand wäre zu entschädigen. Auch der bereits genehmigte Zuchtsaustall auf dem Grundstück Fl. Nr. 3214/3, Gemarkung Stephanskirchen, müsste anders geplant werden.

Im Erörterungstermin konnte festgestellt werden, dass der Vorhabensträger und die Einwender diesbezüglich bereits die in den Planunterlagen festgelegte Lösung gemeinsam gefunden haben, die jedoch nach wie vor eine deutliche Erschwernis für die Eigentümer in der Bewirtschaftung des Grundstücks mit sich bringt. Insgesamt ist die gefundene Lösung aber, auch nach ausdrücklicher Angabe der Einwender, noch die verträglichste, abgesehen von einer fernerer Trassierung der Kraglinger Spange (bzw. in der Variante 1).

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Zusagen in der Bauausführung umzusetzen. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

Zwar sind die Eigentümer auch durch die Inanspruchnahme Ihrer Grundstücke betroffen. Die Einwendung hinsichtlich der Zufahrtmöglichkeiten zum Grundstück durch Umgestaltung des benachbarten Wegenetzes betrifft aber nicht das Grundeigentum an sich, sondern den Anliegergebrauch. Dieser vermittelt keine aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG ableitbare Rechtsposition (BVerwG, Beschluss v. 11.05.1999, Az. 4 VR 7-99). Allerdings ist auf die Belange der Anlieger im Rahmen des Art. 17 BayStrWG Rücksicht zu nehmen, als dieser Personenkreis in besonderem Maße auf den Gebrauch der Straße angewiesen ist. Weder Art. 17 BayStrWG noch das einfachrechtliche Institut des Anliegergebrauchs schützen vor Einschränkungen oder Erschwernissen der Zufahrtmöglichkeit (Wiget in: Zeitler, BayStrWG, Art. 17 Rn. 4b) Dies muss erst Recht dann gelten, wenn die Erschwernisse nicht auf die Bauweise der umgestalteten Straße, sondern auf die bauliche Einteilung innerhalb des betroffenen Grundstücks zurückzuführen sind, so wie hier. Hinzu kommt, dass durch die Planung nicht eine Verlegung der Grundstückszufahrt an eine andere Stelle des Grundstücks erfolgt, sondern die vorbeiführende Straße (öffentlicher ausgebauter Feld- und Waldweg) in ihrem weiteren Verlauf Süden als Sackgasse endet. Daher können die Anlieger nun mehr nicht mehr wie vorher von Süden her anfahren und nach Norden hin ausfahren, sondern müssen sowohl An- als auch Abfahrt von und nach Norden bewältigen. Dies bedeutet aufgrund der besonderen Nutzungsart und der baulichen Anpassung am Grundstück an die vorherigen Anfahrtsmöglichkeiten eine Erschwernis. Im Erörterungstermin würde diese Erschwernis besprochen, jedoch die Anfahrt nicht als unmöglich dargestellt. Nunmehr ist bei Aufrechterhaltung der baulichen Gegebenheiten auf dem Grundstück umständliches Rangieren nötig.

Nach alledem beurteilt die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt wie folgt: Die Grundstückseigentümer haben keinen Anspruch darauf, dass das Wegenetz in seiner ursprünglichen Form unverändert beibehalten wird. Die Veränderungen durch das Bauvorhaben finden nicht an der Zufahrt am Kreutangerweg statt, sondern knapp 50 m davon entfernt. Auch wird das Wegenetz nicht derartig unterbrochen, dass eine Zufahrt nicht mehr möglich ist und z. B. an anderer Stelle des Grundstücks neu angelegt werden muss. Damit ist auch keine Ersatz- bzw. Entschädigungspflicht aus Art. 17 Abs. 2 Satz 1 BayStrWG einschlägig, da dieser nur für Veränderungen zur Zufahrt oder des Zugangs

durch Änderung oder Einziehung gilt, sofern nicht eine anderweitige ausreichende Verbindung zum öffentlichen Wegenetz besteht, Art. 17 Abs. 2 Satz 3 BayStrWG. Die Beeinträchtigung der Einwender besteht aber gerade nicht in einer fehlenden Verbindung zum öffentlichen Wegenetz, sondern in der Eigenart ihrer gewohnten Nutzung des Wegenetzes im Sinne einer Einbahnregelung zur optimalen Anfahrt der Getreideannahmegosse. Das öffentliche Wegenetz ist auch nach Umsetzung der Baumaßnahme immer noch zu erreichen, wenn auch nur noch im Norden ein Anschluss an das öffentliche Straßennetz gegeben ist und im Süden der Weg in einer Sackgasse endet. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass den Anliegern gegebenenfalls auch die Umorganisation ihrer Nutzungen auf dem betroffenen Grundstück zugemutet werden kann (BayVGH, Beschluss v. 24.11.2014, Az. 8 CE 14.1882).

Der Vorhabensträger hat den Einwendern gegenüber die Zusage gemacht, Anpassungen in der Bauausführung so vorzunehmen, dass die Einwender unter den gegebenen Umständen so gut wie möglich mit ihren Maschinen zu Getreidegasse auf dem Grundstück Fl. Nr. 3214/4 der Gemarkung Stephanskirchen gelangen können. Die darüber hinaus verbleibenden Einschränkungen erschweren die Nutzung des Grundstücks, können aber nach Aussage der Einwender bewältigt werden.

Die Anordnung einer Schutzauflage oder die Feststellung einer Entschädigungspflicht dem Grunde nach ist auch mit Art. 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 BayVwVfG in dieser Konstellation nicht möglich. Diese Rechtsgrundlage betrifft nur nachteilige Wirkungen, die von der Straße auf andere Rechte, respektive auf das Grundeigentum der Einwender ausgehen. Von der Sackgassenführung in 50 m Entfernung geht allerdings keine nachteilige Wirkung in diesem Sinne aus; die nachteilige Wirkung liegt in der spezifischen Nutzungsweise und der baulichen Gegebenheiten des Grundstücks selbst.

Die negativen Folgen sind daher von den Einwendern hinzunehmen.

Bezüglich der in Kauf zu nehmenden Umwege wurden bereits oben unter Entscheidungsgründe B 4.2 dieses Beschlusses Ausführungen gemacht, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

4.9 Einzelne Einwendungen

Im Folgenden werden individuelle Einwendungen behandelt, die oben noch keine Berücksichtigung gefunden haben und teilweise die individuelle Situation der Einwender zum Gegenstand haben.

4.9.1 Einwendung bezüglich beeinträchtigter Immobilienwerte und erschwelter Nutzung des Schlittenbergs (**Einwender Nrn. 2001, 2002, 2003 und 2004, 5001**)

Im Zusammenhang mit der von den Einwendern oben behaupteten Erhöhung des Schwerlastverkehrs (was widerlegt wurde) bzw. der bau- und verkehrsbedingten Immissionen wurde auch ein „enormer Wertverlust“ der dort stehenden Immobilien und eine „drastische Entwertung des Grundstücks“ in den Raum gestellt und damit eine Verletzung des Rechts auf Eigentum geltend gemacht sowie eine Entschädigung für die Grundstücke und ein Ausgleich für die verloren gegangene Erholungsmöglichkeit der Einwender gefordert. Durch die Verkehrszunahme befürchten die Einwender auch, dass es künftig für die Kinder des Ortes nicht mehr möglich sein werde, die Vogtareuther Straße zu überqueren, um zum Schlittenberg nördlich von Höhensteig zu gelangen. Die Einwenderin Nr. 5001 als Eigentümerin des Grundstücks Fl. Nr. 3214/6 der Gemarkung Stephanskirchen macht eine so starke Wertminderung geltend, dass ein enteignender Eingriff gegeben sei.

Die Einwände und die Forderung auf Entschädigung für die behauptete Wertminderung werden zurückgewiesen. Allein schon aufgrund der vorigen Erläuterungen bezüglich der kaum vorhandenen Mehrbelastung für den Prognosefall 2030 kann auch nicht von einer mehr als unwesentlichen Grundstückswertminderung kausal durch die Baumaßnahme ausgegangen werden, erst recht nicht von einer Entwertung. Die Kraglinger Spange verursacht nur eine völlig untergeordnete Verkehrszunahme im Ortsbereich von Höhensteig in Höhe von 1,3% für den Prognosefall 2030. Diese ist nicht mehr wahrnehmbar und kann, wenn überhaupt, nur äußerst geringen Einfluss auf den Wert eines Anliegergrundstücks haben.

Die Einwender berufen sich auf einen unzumutbaren Wertverlust und begründen dies ausdrücklich damit, dass Ziel der Maßnahme sei, dass Schwerverkehr auf die Vogtareuther Straße verlagert werden solle. Diese Formulierung deutet auf ein Missverständnis der Planungen hin, da der Schwerverkehr lediglich südlich von Höhensteig auf einer Neubaustrasse geführt werden soll, aber vor Höhensteig wieder auf seine Ursprungstrasse zurückgeführt werden soll. Im Ergebnis bleibt für die Anwohner an der Ortsdurchfahrt Höhensteig „alles beim Alten“ bis auf die kaum spürbare Verkehrssteigerung von 1,3%.

Grundsätzlich ist das Eigentumsrecht ein schwerwiegender, abwägungsrelevanter Belang auch in solchen Fällen, in denen nicht unmittelbar Grund in Anspruch genommen wird, sondern durch Überschreitung verfassungsrechtlicher Zumutbarkeitsschwellen eine mittelbare, enteignende Wirkung durch das Bauvorhaben erreicht wird. Es liegt auf der Hand, dass diese Schwelle für die Anwohnergrundstücke in Höhensteig nicht erreicht wird.

Mittelbare Beeinträchtigungen von Grundstücken durch Planvorhaben, wie die von den Einwendern angegebenen Wertverluste, sind dann abwägungserheblich, wenn die Interessen mehr als geringfügig beeinträchtigt sind (Numberger in: Zeitler, BayStrWG, Art. 38 Rn. 150e). Diese Schwelle der Geringfügigkeit ist aber erkennbar nicht überschritten. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass eine Wertminderung, die kausal auf dem Bauvorha-

ben beruht, überhaupt nicht bezifferbar ist. Selbst wenn also eine Berücksichtigung im Abwägungsvorgang erfolgen müsste, könnte dies keinen Ausschlag zulasten des Vorhabens geben.

Auch die Anordnung einer Schutzauflage oder einer Entschädigung ist aufgrund der Geringfügigkeit der Wertminderung ausgeschlossen. Ein Anspruch der Einwender hierauf ergäbe sich erst, wenn die Wertminderung eine unzumutbare Höhe erreicht (BVerwG, Urteil v. 28.04.2016, Az. 9 A 14.15, Rn. 25).

Auch die Erreichbarkeit des Schlittenbergs für Kinder bleibt damit unberührt, die Gefährlichkeit der Straße für querende Kinder erhöht sich nicht merklich. Es darf davon ausgegangen werden, dass Kinder, die den Anforderungen des Straßenverkehrs im Bereich einer klassifizierten Straße wie einer Staatsstraße (noch) nicht gewachsen sind, von verantwortungsvollen Personen begleitet werden. Im Übrigen ist klarzustellen, dass die von den Einwendern favorisierte Variante 4, die als einzige Höhensteig umfahren würde, den Schlittenberg komplett überbauen und damit beseitigen würde.

Die geltend gemachte Wertminderung bezüglich des Grundstücks Fl. Nr. 3214/6 der Gemarkung Stephanskirchen wird zurückgewiesen. Das Grundstück ist über 100 m von der Baumaßnahme entfernt, die im Übrigen auf Höhe des Grundstücks Fl. Nr. 3214/6 bereits wieder in den Bestand zurückverschwenkt wird. Es ist hier nicht einmal eine Wertminderung an sich zu erkennen, die kausal auf die Baumaßnahmen zurückgeführt werden kann.

4.9.2 Einwand bezüglich der Entwicklungsbehinderung bei den Grundstücken Fl. Nr. 3214/3 und 3214/4 der Gemarkung Stephanskirchen (**Einwender Nr. 5004**)

Durch den Bau der Kraglinger Spange ergibt sich u. a. ein Flächenverlust auf dem Grundstück Nr. 3214/3 und 3214/4 der Gemarkung Stephanskirchen. Die vorgenannten Grundstücke seien als Aussiedlungsfläche für den im Aufbau befindlichen landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetrieb (Ackerbau, Schweinezucht, Schweinemast, Forstwirtschaft) vorgesehen. Durch den Bau der Kraglinger Spange würden wichtige Hofanschlussflächen verloren gehen, der zweite geplante Zuchtsauenstall befände sich in der Anbauverbotszone und könne damit nicht mehr realisiert werden. Durch den Flächenverlust werde auch die aufgrund Düngeverordnung etc. zulässige Tierzahl des Betriebes eingeschränkt. Der Biostatus der Ackerfläche bzw. des Obstgartens wäre durch Streusalz, Reifenabrieb, Feinstaub, Mikroplastik etc gefährdet. Die geplanten Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen würden zu einer vermeidbaren Beschattung der Ackerflächen führen, die wiederum Mindererträge hervorrufen.

Um die Eingriffe bei den Einwendern so weit wie möglich zu minimieren, hat der Vorhabensträger in einem Gespräch am 10.09.2018 zugesagt, den neu anzulegenden Weg zwischen den Grundstücken mit den Fl. Nrn. 3214/2 und 3214/3 der Gemarkung Stephanskirchen zu einem Drittel der Wegbreite im Grundstück Fl. Nr. 3214/3 und zu zwei Dritteln im Grundstück Fl. Nr. 3214/2 zu führen. Der Vorhabensträger hat weiterhin zugesagt, den Weg am Betriebsgebäude außerhalb des Grundstücks der Einwender verlaufen zu lassen.

Im Übrigen wird der Einwand zurückgewiesen. Die geltend gemachten Belange und Interessen der Einwender werden von der Planfeststellungsbehörde gesehen und sind Bestandteil der abwägungserheblichen Belange; dennoch können die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und der Variantendiskussion eingegangen. Die geltend gemachten Interessen wiegen nicht so schwer, dass auf das Vorhaben gänzlich zu verzichten wäre. Die Interessen der Einwender an der dargestellten Weiterentwicklung ihres Betriebes treten nach Abwägung aller Belange demgegenüber zurück. Insbesondere wurde keine Existenzgefährdung geltend gemacht.

Dem Grunde nach steht den Einwendern sowohl für den reinen Flächenverlust als auch für die anderen, durch die Enteignung eintretenden Vermögensnachteile ein Entschädigungsanspruch zu. Die Höhe der Entschädigung ist in einem nachgelagerten Entschädigungsverfahren zu klären (Art. 8 BayEG). Insbesondere Art. 11 BayEG sieht auch eine Entschädigung für Vermögensnachteile vor wegen Verluste, die der Grundstückseigentümer in seiner Berufs- bzw. Erwerbstätigkeit erleidet.

4.9.3 Einwand bezüglich des Erwerbs von Teilflächen für naturschutzfachliche Maßnahmen (**Einwender Nr. 5004**)

Es wird eingewandt, dass eine Abtretung von Teilflächen zur Anpflanzung von Bäumen im Rahmen der Maßnahme 4.1 V „ultima ratio“ und daher nicht erforderlich sei. Es genüge die Einräumung einer Dienstbarkeit zugunsten des Vorhabensträgers, um den Flächenverlust zu reduzieren.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Da es sich bei der Maßnahme 4.1 V um eine zwingend erforderliche Vermeidungsmaßnahme aus Gründen des Artenschutzrechtes handelt, ist ein vollumfänglicher und zeitlich unbeschränkter Zugriff des Vorhabensträgers auf die Flächen mit den Bäumen erforderlich. Um ein optimales Gedeihen und möglichst schnelles Hochwachsen der Überflughilfe zu gewährleisten ist es zwingend erforderlich, dass der zukünftige Wurzelraum der Bäume nicht mehr als Acker bewirtschaftet und auch

nicht mehr durch häufiges Befahren mit landwirtschaftlichen Maschinen etc. beeinträchtigt wird.

Grundsätzlich kommt die Bestellung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit etwa in Betracht, wenn die Genehmigungsvoraussetzungen eines Bauvorhabens auch Grundstücke betreffen, die nicht selbst Regelungsgegenstand der Baugenehmigung sind, wie es z. B. bei der Erschließung eines Bauvorhabens, der Errichtung von Kinderspielplätzen oder von Stellplätzen der Fall sein kann (VGH München, Urteil v. 24.02.2010, Az. 2 BV 08.2599). Die naturschutzfachlichen Maßnahmen, insbesondere die Maßnahme 4.1 V sind jedoch Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses, mithin der „Baugenehmigung“ im Sinne des zitierten Urteils. Die Umsetzung der Maßnahmen ist – anders als in der zitierten Rechtsprechung – nicht in ihren Details dem Inhaber der Baugenehmigung überlassen, sondern in allen Einzelheiten hinsichtlich Pflanzart und Standort in diesem Planfeststellungsbeschluss genau festgelegt.

Der Vorhabensträger muss daher die uneingeschränkte tatsächliche und rechtliche Verfügbarkeit nachweisen, um den Planfeststellungsbeschluss umsetzen zu dürfen. Rechte aus einer Dienstbarkeit sind ein Minus gegenüber den umfassenden Eigentumsrechten an der Fläche, die der Vorhabensträger dauerhaft und unbeschränkt für die artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme vorhalten muss. Hierzu gehört auch der umfassende und vollständige Ausschluss von (Einwirkungs-)Rechten Dritter an der Fläche oder Rücksichtnahmepflichten gegenüber dem (bei einer Dienstbarkeit verbleibenden) Eigentümer der Fläche. Andernfalls wäre zu befürchten, dass die notwendigen naturschutzfachlichen Maßnahmen nicht im Sinne des Naturschutzes vollumfänglich ausgeführt und dauerhaft unterhalten werden könnten, sondern sich immer die Notwendigkeit von Kompromisslösungen im Interesse des verbleibenden Grundstückseigentümers ergäbe (s. §§ 1020 Satz 1, 1023 Abs. 2, 1024 i. V. m. § 1090 Abs. 2 BGB). Eine Kompromisslösung hinsichtlich der naturschutzfachlichen Ausgleichs-, Ersatz- und Vermeidungsmaßnahmen ist aber nicht mehr vom Planfeststellungsbeschluss gedeckt, wenn sie dadurch Gefahr läuft, in ihrer Wirksamkeit beeinträchtigt zu werden. Der Planfeststellungsbeschluss ergeht daher auf der Grundlage des Erwerbs der Fläche und lässt eine bloße dingliche Sicherung im Rahmen von Dienstbarkeiten o. ä. nicht zu.

4.9.4 Umfassender Antrag auf Beweissicherungen (**Einwender Nr. 3001**) und Aufnahme von Nebenbestimmungen

Es wurde von den genannten Einwendern verlangt, hinsichtlich Humusqualität und –quantität, Bodenzahlen, Wasserwirtschaft, Ertrag, Grundstückseinrichtungen, Fremdleitungen für Wasser und Gas und Verlagerungsbelastungen etc., bei Grund- und Oberflächenwasser und den vorhandenen Drainagen Beweissicherungen durchzuführen sowie

eine pflanzensoziologische Beweissicherung zu beauftragen. Darüber hinaus wurde beantragt, eine Beweissicherung hinsichtlich der Flurbereinigungswege und des Wegenetzes, der Zufahrten und Infrastruktur anzuordnen.

Die Anträge werden zurückgewiesen, soweit sie nicht in die Nebenbestimmungen aufgenommen wurde. Hinsichtlich des Humus erfolgt eine Lagerung neben dem betroffenen Grundstück (siehe Nebenbestimmung unter Entscheidung A.3.9.2 dieses Beschlusses), ein Beweissicherungsverfahren liefert dafür keinen Mehrwert. Die Bodenzahlen werden erst im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren relevant und ggf. in diesem Zuge ermittelt. Bezüglich des Ertrags wird durch die gleichzeitige Geltendmachung einer Existenzgefährdung ausreichend Datenmaterial erhoben, um der Planfeststellungsbehörde eine sachgerechte Abwägung zu ermöglichen, wobei derzeit Streitigkeiten oder Unklarheiten über einzelne Angaben des betroffenen Einwenders derzeit nicht ersichtlich sind. Daten zu Fremdleitungen für Wasser und Gas wurden von den Versorgern übermittelt und diese Leitungen werden in den Planunterlagen berücksichtigt. Eine Beweissicherung zu Betriebsmitteln und eine pflanzensoziologische Beweissicherung zur Feststellung der aktuellen Situation der Pferdefuttererzeugung ist abzulehnen, da eine Verschlechterung durch die Baumaßnahme selbst nicht bzw. nicht auf dem gesamten Grundstück, sondern nur im unmittelbaren Trassenbereich zu erwarten ist und im Übrigen auch hier wieder auf das nachgelagerte Enteignungs- und Entschädigungsverfahren verwiesen wird. Ein Antrag auf Anordnung einer Beweissicherung hinsichtlich der Fragen der Wasserwirtschaft wurde bereits oben aus den unter Entscheidungsgründe B.3.6.1.3 dieses Beschlusses genannten Gründen abgelehnt. Darauf wird verwiesen. Eine Beweissicherung hinsichtlich des bestehenden Straßennetzes und der Zufahrten kann unterbleiben, da die Lage ausweislich der Planung bekannt ist und im Übrigen kein Anspruch auf unveränderten Erhalt des umgebenden Wegenetzes besteht. Nähere Ausführungen zu Detailfragen befinden sich unter Entscheidungsgründe B.3.9. dieses Beschlusses.

Im Übrigen bestehen keine Anhaltspunkte für die Notwendigkeit eines Beweissicherungsverfahrens, weil hierzu weder Veranlassung noch Ziel genannt oder ersichtlich sind und vor allem hinsichtlich Verlagerungsschäden kein Anhaltspunkt dafür besteht, dass solche auftreten.

Hinsichtlich der Aufnahme von Nebenbestimmungen zum Umgang mit unvorhergesehenen Nachteilen sei auf Art. 75 Abs. 2 Satz 2 bis 4 BayVwVfG verwiesen; treten nicht voraussehbare Wirkungen ein, sind durch gesonderten Beschluss der Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger entsprechende Maßnahmen aufzuerlegen.

Abschließend sei noch gesagt, dass der Vorhabensträger ein großes eigenes Interesse daran hat, bezüglich einzelner Sachverhalte nach eigenem Ermessen eine Beweissicherung durchzuführen, um Streitigkeiten über Entschädigungen und Schadensersatzzahlungen nach Durchführung einer Maßnahme zu verhindern.

4.9.5 Verlust der Altersversorgung (**Einwender Nr. 4001**)

Die Einwender legen zusammengefasst dar, dass ihr durch das Bauvorhaben völlig zerschnittene und auch in Restflächen nicht mehr sinnvoll nutzbare Grundstück vor Jahren zur Altersversorgung bzw. als Bauerwartungsland für die Versorgung der Kinder erworben wurde. Es wird die Gestellung von Tauschland gefordert, hilfsweise die gänzliche Unterlassung des Bauvorhabens oder zumindest die Unterlassung der Inanspruchnahme des betroffenen Grundstücks.

Nachdem im Erörterungstermin vom Vorhabensträger die Gestellung von Ersatzland mangels Verfügbarkeit und mangels Existenzgefährdung zurückgewiesen wurde, konzentriert sich der Einwender auf die Forderung, das Bauvorhaben zu unterlassen.

Dem Einwand kann nicht gefolgt werden.

Bereits oben wurde dargestellt, dass die Trassierung und der Ausbaustandard der Feststellungsvariante, aber auch Lage und Gestaltung der Knotenpunkte das Ergebnis einer umfassenden Abwägung der widerstreitenden Belange sind. Dabei wurde ebenfalls das hohe Gut des Eigentumsrechts der Betroffenen an ihrem Grundstück in die Abwägung eingestellt, welches jedoch hinter dem öffentlichen Interesse am Bau des Vorhabens zurücktreten muss.

Darüber hinaus ist die für das Grundstück Fl. Nr. 3214/5 der Gemarkung Stephanskirchen von den Grundeigentümern ins Auge gefasste Wohnnutzung des Grundstücks bzw. die Altersversorgung hieraus kein berücksichtigungsfähiger Belang.

Zukunftsplanungen von Grundstückseigentümern sind nur nämlich dann in die planerische Abwägung einzustellen, wenn sie sich nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbieten und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden sollen (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, Az. 9 A 14.10). Eine solche Grundstücksnutzung bietet sich nicht an, wenn sie bauplanungsrechtlich nicht privilegiert ist (§ 35 Abs. 1 BauGB) und im Widerspruch zu den Darstellungen des Flächennutzungsplans steht (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 aaO).

Eine Berücksichtigung des von den Einwendern geltend gemachten Belangs auf Bewahren des Grundstücks zur Alterssicherung hinsichtlich einer Wohnnutzung ist damit ausgeschlossen:

Das Grundstück der Einwender liegt im Außenbereich, bei der grundsätzlich die Bebauung mit Wohngebäuden ausgeschlossen ist. Auch der Flächennutzungsplan weist an dieser Stelle nur eine landwirtschaftliche Nutzung aus. Im Erörterungstermin konnte geklärt werden, dass die Gemeinde Stephanskirchen auch künftig keine Ausweisung des Grund-

stücks oder der Nachbargrundstücke als Bauland plant und dies auch für die Zukunft ausschließt. Wohnbebauung kann nach Einschätzung der Gemeinde Stephanskirchen hier nicht entstehen, da die Gemeinde Stephanskirchen nur die Nachverdichtung und eine Ausweisung von Baugrundstücken im Bereich Haidholzen anstrebt. Es ergeben sich also keine Anhaltspunkte, dass das betreffende Grundstück für eine Wohnnutzung, die der Eigentümer für sich bzw. seine Kinder anstrebt, in absehbarer Zeit zur Verfügung steht. Vielmehr deutet alles darauf hin, dass eine Ausweisung als Bauland auch langfristig nicht erfolgen wird.

Der Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 GG vermittelt nur einen Schutz hinsichtlich der für das Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücke mit deren aktuellen Eigenschaften und wird in dieser Ausprägung in die Abwägung eingestellt. Ungewisse, spekulative oder gar irrig angenommene Zukunftsperspektiven, die mit dem Erwerb und dem Besitz des Grundstücks zusammenhängen, finden dagegen mit der oben zitierten Rechtsprechung keinen Niederschlag in der Abwägung.

Im Übrigen erfolgt auch hier wieder der bereits oben erläuterte Hinweis, dass, soweit für Flächenverluste Ausgleichsleistungen in jedweder Form, z. B. in Tauschgrundstücken, Ersatzlandgestellung, Entschädigungszahlungen usw. gefordert werden, hierüber in einem nachgelagerten Enteignungsverfahren entschieden wird, sofern eine rechtsgeschäftliche Einigung nicht erzielt wird.

4.9.6 Verkehrsrechtliche Anordnungen und weitere bauliche Maßnahmen (u. a. **Einwender Nrn. 1000, 1001, 1002, 1003 und 1005**)

Vielfach wurde angeregt, verkehrsrechtliche Anordnungen in Form von diversen Fahrbahnmarkierungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Vorfahrtsregelungen etc. in die Planungen aufzunehmen, teilweise betreffen die geforderten Anordnungen nicht den Bereich des Bauvorhabens, sondern das bestehende und bleibende Straßennetz. Insbesondere wird auf die jetzt schon schwierige Ausfahrt aus den Grundstücken an der Vogtareuther Straße hingewiesen, die sich durch das Bauvorhaben noch verschärfe. Diese Anordnungen können vorliegend aber nicht Gegenstand dieses Beschlusses sein. Anders könnte dies nur in extremen Ausnahmefällen sein, in denen das u. a. Schutzregime des BImSchG nicht zu angemessenen Ergebnissen führt; ein solcher Ausnahmefall ist hier jedoch nicht ersichtlich. Für verkehrsrechtliche Anordnungen ist nach Erlass des Beschlusses daher ggf. ein Verfahren beim Landratsamt Rosenheim, Untere Verkehrsbehörde, zu eröffnen. Die Berechnungen zu erforderlichen Sichtweiten, Kurvenradien, anfallenden Immissionen etc. des Vorhabensträgers legen daher auch folgerichtig die gesetzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für PKW bzw. 80 km/h für LKW außerorts zugrunde. Unabhängig davon ist aber festzustellen, dass alle Einmündungen des qualifizier-

ten Wegenetzes auf die dort vorhandenen Sichtweiten in der 3D-Straßenplanung mit dem Ergebnis überprüft worden, dass die nach RAL erforderlichen Sichtweiten gegeben sind. Die Straße ist also so geplant, dass sie auch ohne Geschwindigkeitsbegrenzung entsprechend sicher für alle Verkehrsteilnehmer wäre.

Der Einwander Nr. 1002 fordert zum weiteren Schutz von Radfahrern und Fußgängern im Ortsbereich von Gehering im Einklang mit dem vom Vorhabensträger formulierten Zielen die Einrichtung von Radwegen oder Radstreifen, wie in der Salzburger Straße aus Rosenheim bis zur Einmündung der Vogtareuther Straße schon bestehend bis zur Kraglinger Kreuzung und von dort aus weiter entlang der St 2095 und schlägt Ampeln und andere verkehrliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr vor.

Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden. Eine bauliche Veränderung auf den Bestandstrassen der St 2362 oder an der St 2095 südlich der Kraglinger Kreuzung, die Errichtung von Ampeln oder die Anbringung von Fahrbahnmarkierungen ist nicht vom Vorhaben umfasst und kann dem Vorhabensträger auch nicht von der Planfeststellungsbehörde aufgezwungen werden. Das planfestgestellte Vorhaben nimmt den bestehenden Durchgangsverkehr ins Visier und die damit verbundenen Erleichterungen für Anwohner und Verkehrsteilnehmern in der Ortsdurchfahrt von Gehering. Veränderungen an der bestehenden Ortsdurchfahrt der St 2356 sind nicht Bestandteil des räumlichen Planungsumgriffs. Eine Obliegenheit des Vorhabensträgers, weitere Erleichterungen für Verkehrsteilnehmer durch die zusätzliche Anlage von Radwegen zu schaffen, besteht nicht, zumal es zweifelhaft ist, ob eine Verbreiterung der Straße wegen der bestehenden Bebauung überhaupt möglich wäre. Ausweislich seiner Stellungnahme möchte der Vorhabensträger diese Anregung nicht aufgreifen. Die Einrichtung von Rad- bzw. Schutzstreifen fällt in die Zuständigkeit des Landratsamtes Rosenheim, Untere Verkehrsbehörde, dürfte wegen der teilweise unzureichenden Breite der Bestandsstraßen aber kaum möglich sein.

4.9.7 Weitere Einwendungen bzw. Stellungnahmen

Das Vorbringen des **Einwenders Nr. 1004** kann mangels genauerer Angaben zu Sachbezug und Hintergrund sowie Darlegung eigener Betroffenheit in den vorgebrachten Kritikpunkten nicht in diesem Beschluss behandelt werden und werden daher zurückgewiesen. Hier wurde der Vorwurf formuliert, es handle sich um ein Geldgeschenk eines Abgeordneten vom Budget der Gemeinde Halfing an die Gemeinde Stephanskirchen, „Bürger-Geld“ werde verschwendet, Gemeinderatsbeschlüsse würden gebeugt, schützenswerte Tiere und Pflanzen würden missachtet, es entstünden Mehrkosten über die geschätzte Bausumme hinaus, Hochwasserproblematiken würden entstehen, Verkehrstricks angewandt, Anwohner gestört und in der Gesundheit beeinträchtigt, Lebensgefahr für Kinder und Erwachsene beim Überqueren der Straße geschaffen, Lebens- und Wohnqualität der

Gemeindeeinwohner verschlechtert, Wohnhäuser abgebrochen, Folgeschäden nicht beachtet, europäische Gesetzgebung missachtet und darüber hinaus fehle der Planung die Nachhaltigkeit. Zudem wurden Verfahrensmängel ohne nähere Bezeichnung geltend gemacht.

Das Schreiben wird mangels näherer Ausführungen hinsichtlich der formulierten Vorwürfe und der Tatsache, dass die Befürchtungen teilweise Planungen betreffen, die der Vorhabensträger gar nicht anstrebt, als allgemeine politische Anregung gewertet und kann in der Abwägung keine Berücksichtigung finden.

Die Forderung der **Einwender Nr. 3001** auf umfassende Haftungsfreistellung und Ausgleich für Nachteile durch Bau und Betrieb der planfestgestellten Straße jeweils auf erstes Anfordern wird zurückgewiesen. Der Planfeststellungsbeschluss kann nur öffentlich-rechtliche Rechtsverhältnisse regeln, keine privatrechtliche. Im Übrigen ist das gesetzliche Haftungsregime und die Beweislastregeln ausreichend und gerecht geregelt. Auch die weitere Forderung dieser Einwender, dass die Straßenplanung und –baumaßnahme so erfolgen müsse, dass jegliche Emissionen von der Straße (Lärm, Staub, Abgase) in die angrenzenden Betriebsflächen unterbleiben, wird zurückgewiesen. Dieser Forderung könnte nur durch ein gänzlichem Unterlassen der Maßnahme nachgekommen werden. Dieses Ergebnis scheidet aber aufgrund der in diesem Beschluss getroffenen Feststellung des Plans nach Abwägung aller relevanten Belange (wozu unter anderem der Immissionsschutz gehört) aus.

5. Gesamtergebnis der Abwägung

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der B 304 westlich Straß mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird insoweit der Vorrang eingeräumt, denn die in der Planung und auch in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Vorhabens überwiegen in ihrer Gesamtheit für das Allgemeinwohl. Verstöße gegen striktes Recht oder unüberwindliche Hindernisse sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Es ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der planfestgestellten Trassierung als vorzugswürdig darstellen würde. Die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen des Vorhabens konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabensträger u. a. durch Nebenbestimmungen auferlegt wurden, derart abgemildert werden, dass unter Berück-

sichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint.

6. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

C Begründung Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats Klage beim
Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,

Postfach 34 01 48

80098 München

(Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München)

erhoben werden.

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

Hinweis: Seit dem 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

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

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Entscheidung A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Stephanskirchen und der Gemeinde Schechen für 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 öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung.oberbayern.bayern.de abgerufen werden, rechtlich maßgeblich ist die in Papierform ausgelegte Fassung des Beschlusses und der Unterlagen. 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 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, 21.11.2022



Wolf
Oberregierungsrätin

