

Aktenzeichen: 4354.32-02-24-1

## **Regierung von Oberbayern**



## **Planfeststellungsbeschluss**

**B 472 Peißenberg - Miesbach  
Neubau der Nordumfahrung Bad Tölz  
Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+745  
Abs. 900 St. 1,015 bis Abs. 960 St. 0,355**

**München, 16.09.2019**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A Tenor</b>	<b>5</b>
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	9
3.1 Unterrichtungspflichten	9
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	10
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	11
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	12
3.5 Verkehrslärmschutz	16
3.6 Landwirtschaft	16
3.7 Wald	18
3.8 Denkmalschutz	19
3.9 Sonstige Nebenbestimmungen	20
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	27
5. Straßenrechtliche Verfügungen	32
6. Entscheidungen über Einwendungen	33
7. Sofortige Vollziehbarkeit	33
8. Kostenentscheidung	33
<b>B Sachverhalt</b>	<b>34</b>
1. Beschreibung des Vorhabens	34
2. Vorgängige Planungsstufen	35
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	36
<b>C Entscheidungsgründe</b>	<b>40</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	40
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	40
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	41
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	42
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	42
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	58
3. Verträglichkeitsvorprüfung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie	61
4. Materiell-rechtliche Würdigung	77
4.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	77
4.2 Planrechtfertigung	77
4.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	84
4.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	84
4.3.2 Planungsvarianten	85
4.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	111

4.3.4	Immissionsschutz/Bodenschutz	134
4.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	166
4.3.6	Gewässerschutz	204
4.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	210
4.3.8	Wald	211
4.3.9	Denkmalschutz	213
4.3.10	Belange der Verkehrssicherheit	215
4.3.11	Belange der Naherholung	216
4.3.12	Belange der Deutschen Bahn AG	216
4.3.13	Träger von Versorgungsleitungen	217
4.3.14	Belange der Bergwacht Bayern	217
<b>4.4</b>	<b>Private Einwendungen</b>	<b>218</b>
4.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	218
4.4.2	Einzelne Einwender	226
<b>4.5</b>	<b>Gesamtergebnis</b>	<b>246</b>
<b>4.6</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen</b>	<b>246</b>
<b>5.</b>	<b>Sofortige Vollziehbarkeit</b>	<b>248</b>
<b>6.</b>	<b>Kostenentscheidung</b>	<b>248</b>
<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>		<b>249</b>
<b>Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung</b>		<b>250</b>
<b>Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung</b>		<b>250</b>

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
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
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FStrG	Fernstraßengesetz
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 4354.32-02-24-1

**Vollzug des FStrG;  
B 472 Peißenberg - Miesbach  
Nordumfahrung Bad Tölz  
Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+745  
Abs. 900 St. 1,015 bis Abs. 960 St. 0,355**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Tenor**

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

Der Plan für den Neubau der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+475 wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

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

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1 T	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte	1:100.000
3.1	Übersichtslageplan	1:25.000
3.2 T	Luftbildlageplan	1:5.000
4 T	Übersichtshöhenplan	1:5.000/500
5/0 T	Legende Lagepläne	-
5/1 T	Lageplan von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+050	1:1000
5/2 T	Lageplan von Bau-km 0+950 bis Bau-km 2+050	1:1000
5/3 T	Lageplan von Bau-km 1+700 bis Bau-km 2+745	1:1.000

6.1/1 T	Höhenplan B 472 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+050	1:1.000/100
6.1/2 T	Höhenplan B 472 von Bau-km 0+950 bis Bau-km 2+050	1:1.000/100
6.1/3 T	Höhenplan B 472 von Bau-km 1+700 bis Bau-km 2+745	1:1.000/100
6.2/1	Höhenplan KV-West/St 2072	1:1.000/100
6.2/2	Höhenplan KV-West/B 472 alt (östliche Anbindung)	1:1.000/100
6.2/3	Höhenplan KV-West/Ausfahrt von Peißenberg (Rampe Südost)	1:1.000/100
6.2/4	Höhenplan KV-West/Einfahrt nach Peißenberg (Rampe Südwest)	1:1.000/100
6.2/5 T	Höhenplan KV-West/Einfahrt nach Miesbach (Rampe Nordost)	1:1.000/100
6.2/6 T	Höhenplan KV-West/Ausfahrt von Miesbach (Rampe Nordwest)	1:1.000/100
6.3/1	Höhenplan KV-Nord/B 13 nach Holzkirchen (nördliche Anbindung)	1:1.000/100
6.3/2	Höhenplan KV-Nord/B 13 nach Bad Tölz (südliche Anbindung)	1:1.000/100
6.3/3	Höhenplan KV-Nord/Ausfahrt von Peißenberg (Rampe Südwest)	1:1.000/100
6.3/4	Höhenplan KV-Nord/Einfahrt nach Peißenberg (Rampe Nordwest)	1:1.000/100
6.3/5	Höhenplan KV-Nord / Einfahrt nach Miesbach (Rampe Südost)	1:1.000/100
6.3/6	Höhenplan KV-Nord/Ausfahrt von Miesbach (Rampe Nordost)	1:1.000/100
6.4/1	Höhenplan B 472 alt nach Bad Tölz	1:1.000/100
6.4/2	Höhenplan Kr TÖL 12 nach Greiling	1:1.000/100
6.4/3	Höhenplan GVS Gaißach-Greiling (BW9)	1:1.000/100
6.4/4 T	Höhenplan ÖFW von Bau-km 1+850 bis Bau-km 2+265 (links)	1:1.000/100
6.4/5	Höhenplan ÖFW von Bau-km 2+100 bis Bau-km 2+265 (rechts)	1:1.000/100
6.4/6	Höhenplan Geh- und Radweg entlang B 472 alt	1:1.000/100

6.5/1 T	Höhenplan Geh- und Radweg (BW7)	1:1.000/100
6.5/2 T	ÖFW von Bau-km 1+100 bis Bau-km 1+465 (links)	1:1.000/100
7.1 T	Immissionstechnische Untersuchungen	-
7.2/1 T	Lageplan zum Schallschutz Prognose-Planfall 2030 ohne Lärmschutz	1:2.000
7.2/2 T	Lageplan zum Schallschutz Prognose-Planfall 2030 mit Lärmschutz	1:2.000
7.3 T	Lufthygienische Untersuchung	-
7.4/1 T	Lageplan zur Luftreinhaltung Prognose-Planfall 2030 mit Lärmschutz	1:2.000
9.1/1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000
9.2/1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan Lage der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1000
9.2/2 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan Lage der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1000
9.2/3 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan Lage der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1000
9.3 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenblätter	-
9.4 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
10.1/1 T	Grunderwerbsplan von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+050	1:1.000
10.1/2 T	Grunderwerbsplan von Bau-km 0+950 bis Bau-km 2+050	1:1.000
10.1/3 T	Grunderwerbsplan von Bau-km 1+700 bis Bau-km 2+745	1:1.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	-
11 T	Regelungsverzeichnis	-
12 T	Widmung/Umfstufung/Einziehung	1:25.000
14.1/1	Regelquerschnitt einbahnig	1:50
14.1/2	Regelquerschnitt zweibahnig	1:50
14.1/3	Regelquerschnitt Bereich KV West	1:50
14.1/4	Regelquerschnitt Bereich KV Nord	1:50

14.2	Regelquerschnitt GVS Gaißach-Greiling	1:50
14.3	Regelquerschnitt ÖFW	1:50
14.4 T	Regelquerschnitt Verbindung zwischen Allgaustraße und B 13	1:50
16 T	Spartenplan Bereich KV-West	1:500
18.1 T	Wassertechnische Untersuchungen	-
18.2/1 T	Einzugsgebiete von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+050	1:1.000
18.2/2 T	Einzugsgebiete von Bau-km 0+950 bis Bau-km 2+050	1:1.000
18.2/3 T	Einzugsgebiete von Bau-km 1+700 bis Bau-km 2+745	1:1.000
18.3/1 T	Höhenplan mit Längsschnitt ASB1.1 und RRB1	1:1.000/100
18.3/2 T	Längsschnitt Ablaufkanal RRB1.1	1:1.000/100
18.4 T	Längsschnitt ASB2 und RRB2	1:1.000/100
19.1 T	Umweltfachliche Untersuchungen	-
19.2/1 T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:2.500
19.2/2 T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:2.500
19.3 T	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	-
19.4 T	Schutz des Europäischen Netzes „Natura 2000“ Unterlage zur FFH-Vorprüfung für das gemeldete FFH-Gebiet DE 8235-301 „Ellbach- und Kirchseemoor“ - Textteil	-
19.4 T	Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsvorprüfung Übersichtskarte	1:25.000
19.5 T	Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 6 UVPG	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Baamt Weilheim aufgestellt und tragen das Datum vom 01.08.2014.

Die erfolgten Planänderungen und die Ergänzungen in den Planunterlagen wurden durch „1. Tektur vom 26.01.2018“, Roteintragungen sowie Durchstreichen ursprünglicher Passagen kenntlich gemacht und tragen das Datum vom 26.01.2018.



Die ursprünglichen Pläne sind in den Unterlagen verblieben, soweit dies erforderlich ist, um die Änderungen nachvollziehen zu können. Sie sind mit dem Hinweis „ersetzt durch ...“ gekennzeichnet.

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

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, mindestens sechs Monate vorher, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.
- 3.1.2 Der Stadt Bad Tölz, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen gemeindlichen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.3 Der Gemeinde Greiling, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen gemeindlichen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Der Gemeinde Gaißach.
- 3.1.5 Dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim i. OB.
- 3.1.6 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, spätestens sechs Monate vor Baubeginn, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.
- 3.1.7 Der Deutschen Bahn AG, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Bahnanlagen und Leitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.8 Der Bayernwerk Netz GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.9 Der Vodafone Kabel Deutschland GmbH, mindestens drei Monate vorher, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Telekommunikationsanlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.10 Der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.11 Den Stadtwerken Bad Tölz GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

## **3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung**

- 3.2.1 Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2, ist einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen. Zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm bzw. Minimierung der Lärmeinwirkungen sind die Möglichkeiten zur Schallminderung (insbesondere der Einsatz schalloptimierter Baumaschinen und -verfahren, die Aufstellung mobiler Schallschutzwände usw.) vollständig auszuschöpfen.
- 3.2.2 Die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) sind zu beachten.
- 3.2.3 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.
- 3.2.4 Lärmintensiver Baubetrieb ist regelmäßig nur in der Tagzeit (7:00 - 20:00 Uhr) vorzusehen. Sollten ausnahmsweise Bauarbeiten in der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind diese auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
- 3.2.5 Vor lärm- und erschütterungsintensiven Bauphasen sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren.

- 3.2.6 Der Vorhabensträger hat einen Immissionsschutzbeauftragten zu benennen, der als Ansprechpartner für die Anwohner fungiert und die Baustelle überwacht.
- 3.2.7 Die Auswirkungen durch den baustellenbedingten Fahrverkehr sind soweit wie möglich zu reduzieren.
- 3.2.8 Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Beleuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen, etc.) soweit, möglich zu reduzieren. Hierbei ist das Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen zu beachten.
- 3.2.9 Bei Durchführung erschütterungsrelevanter Baumaßnahmen und -verfahren sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.
- 3.2.10 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes - einschließlich der begleitenden Regelwerke - sind zu beachten.
- 3.2.11 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen abzustimmen.
- 3.2.12 Hinweise:
- Es wird empfohlen, die derzeit auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen einzusetzen (siehe 28. BImSchV) und Lkws zu verwenden, welche die neuste Abgasnorm Euro VI erfüllen (Emissionsgrenzwerte nach Tabelle 1 des Anhangs 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, zuletzt ergänzt durch die Verordnung (EU) Nr. 459/2012 der Kommission).
- 3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**
- 3.3.1 Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Treibstoffe, Öle u. ä.) ist darauf zu achten, dass Boden und Gewässer nicht verunreinigt werden. Die einschlägigen Vorschriften zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind zu beachten.
- 3.3.2 Sollten bei den Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, sind unverzüglich das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen und das Wasserwirtschaftsamt Weilheim zu benachrichtigen (Anzeigepflicht gem. Art. 1 BayBodSchG). Gegebenenfalls sind die Aushubmaßnahmen zu unterbrechen und der Aushub zwischenzulagern (z. B. in dichten Containern mit Abdeckung).

- 3.3.3 Der Vorhabensträger hat aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der früheren, teilweise gewerblichen, Nutzungen im Bereich des Bahnhofsgeländes die Aushubmaßnahmen sowohl im Bereich der „ehemaligen Sachsenkammer Straße“ (Kreisel bei Bau-km 0+500) als auch der Flächen in Bahnhofsnähe (bei Bau-km 0+600 bis Bau-km 1+000) und der Flächen im Bereich des Flugplatzes (bei Bau-km 1+900 bis Bau-km 2+000) fachtechnisch durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG (Bundesbodenschutzgesetz) begleiten zu lassen und die Ergebnisse dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen vorzulegen.
- 3.3.4 Die bodenschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere von § 12 BBodSchV im Hinblick auf die Veränderung von Bodeneigenschaften, sind zu beachten.
- 3.3.5 Es wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger in Eigenverantwortung prüfen muss, ob die Bauwerke gegen auftretendes Grund- oder Hangschichtenwasser zu sichern und ggf. Vorkehrungen zu treffen sind, um Grundwassereintritte zu vermeiden.

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

- 3.4.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen entsprechend dem Baufortschritt umzusetzen (Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen) und die Maßnahmen, soweit vorgesehen, nach der Fertigstellung des Vorhabens weiter zu führen.
- 3.4.2 In Offenlandbereichen mit Vorkommen von Wiesenbrütern, dürfen die zur Baufeldfreimachung und Errichtung von Erschließungswegen, Baustellenlager und Entwässerungseinrichtungen erforderlichen Oberbodenarbeiten nur im Zeitraum 01. September bis 28./29. Februar durchgeführt werden. Abweichend davon dürfen solche Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund einer vorhergehenden naturschutzfachlichen Überprüfung durch die Umweltbaubegleitung und nach Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde gewährleistet ist, dass keine Brutreviere von Wiesen-/Bodenbrütern beschädigt oder zerstört werden.
- 3.4.3 Die erforderlichen Rodungsarbeiten sind grundsätzlich im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28./29. Februar durchzuführen. Außerhalb dieses Zeitraumes dürfen solche Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn vor Beginn der Rodungsarbeiten durch die Umweltbaubegleitung im Baufeldbereich mögliche Brutvorkommen von Baumhöhlenbrütern (Horst-, Höhlenbäume, Bäume mit Rissbildung und Totholz) überprüft wurden. Sofern Gehölze außerhalb dieses Zeitraums gerodet werden sollen, ist nachzuweisen, dass Tiere hier nicht unmittelbar von Tötung betroffen sein können (z. B. wenn ein mit Eiern oder Jungvögeln besetztes Nest beseitigt würde). Mögliche Quartierbäume für Fledermäuse dürfen nur in den Monaten September/Oktober (bzw. im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde in

den Monaten März/April) gefällt werden um Beeinträchtigungen (Wochenstube; Winterschlaf) zu vermeiden. Sofern bei der Fällung trotzdem ein Fledermausvorkommen betroffen ist, ist unter Beiziehung eines Fledermausspezialisten eine Umquartierung vorzunehmen.

- 3.4.4 Die in der Unterlage 19.1 T und in der Unterlage 9.3 T zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktion betroffener Lebensstätten der Feldlerche dargestellte ACEF-T-Maßnahme ist so rechtzeitig vor Beginn des baubedingten Eingriffs fertig zu stellen, dass sie ihre Funktion als Bruthabitat nachweislich erfüllen.
- 3.4.5 Bei der ACEF-T-Maßnahme ist als frühester Mahdzeitpunkt der 15. Juli festgelegt, um den Verlust von Zweitbruten der Feldlerche zu verhindern. Die Ansaat ist auf diesen Termin hin anzupassen und mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, vorab abzustimmen. Ungeachtet dessen ist die Neophytenkontrolle und ggf. Pflege in Absprache mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, regelmäßig durchzuführen.
- 3.4.6 Es ist sicherzustellen, dass die Feldlerche oder andere Bodenbrüter während der Balz-, Brut- und Aufzuchtzeit nicht durch äußere Einflüsse (z. B. frei laufende Hunde) beeinträchtigt werden. Geeignete Maßnahmen sind in Abstimmung mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, zu treffen.
- 3.4.7 Die Flächen des Freistaats Bayern, Straßenbauverwaltung, welche die Ausgleichsfläche umgeben, sind so zu nutzen, dass das Ziel des Erhalts der Feldlerchenpopulation unterstützt wird.
- 3.4.8 Die restlichen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sind innerhalb eines Jahres nach Nutzungsaufnahme der Straße fertig zu stellen.
- 3.4.9 Das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, ist einen Monat vorher über den Beginn der Baumaßnahmen zu informieren.
- 3.4.10 Die Baumaßnahmen müssen zur Minimierung von Beeinträchtigungen in möglichst kurzer Zeit abgeschlossen sein.
- 3.4.11 Im Bereich von gesetzlich geschützten Biotopen und gesetzlich geschützten Lebensstätten nach Art. 16 BayNatSchG dürfen außerhalb der für die Überbauung vorgesehenen Flächen keine Baustelleneinrichtungen eingerichtet werden. Baustelleneinrichtungen auf Waldflächen sind möglichst zu vermeiden und müssen mit der unteren Naturschutzbehörde und den zuständigen Forstbehörden abgestimmt werden.

- 3.4.12 Im Baufeldbereich liegende moor- und grundwasserbeeinflusste Böden sind mittels geeigneter Maßnahmen (z. B. bei Baustraßen Einbau von Vliesschichten zur Druckverteilung) vollumfänglich zu schonen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die natürlichen Bodenfunktionen uneingeschränkt wieder herzustellen.
- 3.4.13 Die außerhalb des Baufeldbereichs liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte etc.) sind mittels geeigneter Maßnahmen (z. B. Bauzäune, Hinweisschilder) vor Beeinträchtigungen zu sichern.
- 3.4.14 Waldboden soll, wo er beseitigt werden muss (Kreuzungsbereich B 13 mit B 472), auf Flächen, wo Wald neu begründet wird, zur Verbesserung und Vorbereitung dieser Pflanzungen verwendet werden. Die Art und Weise dieser Verwendung ist mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, und dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Miesbach abzustimmen.
- 3.4.15 Vegetationsbestände, die nach § 30 BNatSchG oder Art. 23 BayNatSchG geschützt sind, sind zu sichern und schnellstmöglich und fortlaufend für Kompensationsmaßnahmen zu verwenden. Die Art und Weise dieser Verwendung ist mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.
- 3.4.16 Die Minimierungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind entsprechend den Maßnahmeblättern der Planfeststellungsunterlagen herzustellen. Sofern weitergehende Anforderungen erforderlich sind, sind diese mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen (z. B. die Unterbindung von Störmaßnahmen im Rahmen der ACEF-T-Maßnahme für die Feldlerche).
- 3.4.17 Maßnahmen zum Schutz und Erhalt besonderer Arten (z. B. Zauneidechse) sind nach den neuesten fachlichen Kriterien herzustellen (z. B. ist es für Zauneidechse zwingend erforderlich, dass im Bereich eines neuen Lebensraums auch grabbares Bodenmaterial entweder vorkommt oder bereit gestellt wird, welches für die Eiablage in Frage kommt).
- 3.4.18 Für Gehölzpflanzungen und Ansaaten sind ausschließlich autochthone Pflanzen/autochthones Saatgut oder entsprechend aus zertifizierter forstlicher Herkunft zu verwenden. Es dürfen nur Gehölzarten, Gräser und Kräuter verwendet werden, die am jeweiligen Standort zur potenziellen natürlichen Vegetation oder zu einer an einem solchen Standort vorkommenden Ersatzgesellschaft gehören.
- 3.4.19 Vor Baubeginn ist dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, ein Konzept vorzulegen, wie mit invasiven Neophyten (z. B. Drüsiges Springkraut, Japanknöterich) im Projektgebiet umgegangen wird, um zu verhindern, dass sich Neophyten baubedingt entlang der Trasse der B 472 neu und

sonstigen projektbedingt veränderten Flächen (auch auf Kompensationsflächen) ansiedeln und etablieren können.

- 3.4.20 Der Vorhabensträger hat in der Ausschreibung aller Maßnahmen (Baumaßnahmen und Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen) die besonderen Anforderungen bereits bekannt zu machen. Den beauftragten Unternehmen müssen nachweislich alle Unterlagen zur Verfügung gestellt werden, die erforderlich sind, um die besonderen Anforderungen einhalten zu können.
- 3.4.21 Für die Überwachung der Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der Einhaltung der zusätzlichen naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen ist eine ökologische Baubegleitung zu beauftragen. Dazu muss im Benehmen mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, rechtzeitig vor Beginn eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung bestellt werden. Der/die ökologische Baubegleiter/in muss über ein abgeschlossenes Hochschul- oder Fachhochschulstudium verfügen, welches vertiefte Kenntnisse auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftsökologie vermittelt und darüber hinaus über einschlägige praktische Erfahrung verfügen.
- 3.4.22 Die ökologische Baubegleitung hat während der Baumaßnahmen die Einhaltung der einschlägigen Auflagen vor Ort zu überwachen und den ausführenden Personen sowie den beteiligten Behörden für Rückfragen zur Verfügung zu stehen.
- 3.4.23 Die Kompensationsmaßnahmen müssen bis zur erwarteten Zielerreichung durch die ökologische Baubegleitung überwacht werden. Fehlentwicklungen müssen in dieser Zeit korrigiert und das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, unterrichtet werden (Bericht nach § 17 Abs. 7 BNatSchG).
- 3.4.24 Der Vorhabensträger hat alle Flächen, auf denen naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen erfolgen, langfristig rechtlich so zu sichern, dass die Flächen in dem Zustand erhalten werden, der als Ziel vorgegeben ist.
- 3.4.25** Der Vorhabensträger wird rechtlich verpflichtet, die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen in dem Zustand zu erhalten, der als Ausgleichsziel angestrebt ist. Der Unterhaltungszeitraum i. S. § 15 Abs. 4 BNatSchG wird unbegrenzt festgesetzt.
- 3.4.26 Das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, ist regelmäßig über den Ablauf der getroffenen Vermeidungs-, Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu unterrichten. Zu wichtigen Entscheidungen während der Bau- und Umsetzungsmaßnahmen, welche die Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung betreffen, muss das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, gehört werden.

- 3.4.27 Über die laufenden Kontrollen der ökologischen Baubegleitung ist ein Protokoll zu fertigen und dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, per E-Mail zeitnah zu übermitteln.
- 3.4.28 Zu wichtigen Entscheidungen ist das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde einzuladen, um diese vor Ort zu besprechen. Dies betrifft insbesondere die vorbereitenden Besprechungen vor Maßnahmenbeginn, die Herstellung von CEF-Maßnahmen, den Beginn der Baumaßnahmen, die Bestimmung von Baustelleneinrichtungen, den Beginn der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen, die Fertigstellung der Trasse vor Begrünung sowie die Schlussabnahme der fertig gestellten Anlagen bzw. der Kompensationsflächen.
- 3.4.29 Die in den Unterlagen 19.1 T und 9.3 T dargestellten Kompensationsmaßnahmen sind spätestens innerhalb eines Jahres nach Verkehrsfreigabe des Bauvorhabens fertig zu stellen. Sollte sich im Zuge der Umsetzung die Notwendigkeit ergeben, von den festgesetzten Kompensationsmaßnahmen abzuweichen, sind der Planfeststellungsbehörde entsprechende Unterlagen, einschließlich eines gutachtlichen Nachweises der Gleichwertigkeit und einer Stellungnahme des Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, zur Prüfung vorzulegen. Auf Art. 76 BayVwVfG wird hingewiesen. Unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG die für die Erfassung und Kontrolle der Flächen erforderlichen Angaben in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster zu übermitteln.

### **3.5 Verkehrslärmschutz**

- 3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+745 und die Anpassung der B 472 am südwestlichen Planungsende zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{StrO}}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.5.2 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen bis zur Inbetriebnahme des Bauvorhabens zu errichten und auf Dauer zu unterhalten.

### **3.6 Landwirtschaft**

- 3.6.1 Der Vorhabensträger hat mit jedem Landwirt, der durch die Baumaßnahme betroffen ist, vor Aufnahme der Bauarbeiten Kontakt aufzunehmen. Hierbei sind alle relevanten Themen zu behandeln, die für die Landwirte wichtig sind (z. B. Zeitraum Baumaßnahme, Ablauf der Baumaßnahme, Entschädigungen) und/oder die sie betreffen (z. B. Drainagen, Feldwege, Zufahrt zur Hofstelle). Soweit möglich, sollten



Vereinbarungen zu gemeinsamen Lösungswegen getroffen werden. Weiterhin ist den Landwirten ein Ansprechpartner zu nennen, mit dem sie während der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären können. Auch nach Abschluss der Baumaßnahme ist ein Gespräch mit den Landwirten zu führen, um gegebenenfalls noch offene Themen zu klären und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

- 3.6.2 Der Vorhabensträger hat Wirtschafterschwernisse für die Landwirte möglichst zu vermeiden.
- 3.6.3 Bei der Bauausführung ist auf eine möglichst bodenschonende Arbeitsweise zu achten. Es ist sicherzustellen, dass vorübergehend beanspruchte Wege und landwirtschaftliche Nutzflächen nach Baubeendigung in Abstimmung mit den Betroffenen wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen sind, wobei die bisher vorhandene Humusschicht wieder aufzutragen ist. Sofern erforderlich sind Fahrspuren und Bodenverdichtungen wieder zu beseitigen und der Boden aufzulockern. Bei der Rekultivierung vorübergehend benötigter Flächen ist darauf zu achten, dass keine Durchmischung der Bodenhorizonte stattfindet, sondern der natürliche Aufbau möglichst wiederhergestellt wird. Die Abtragung des Oberbodens und der Humusauftrag dürfen nur bei geeigneter, das heißt trockener Witterung, erfolgen. Soweit Forstflächen vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, sind diese wiederaufzuforsten. Die ordnungsgemäße Rekultivierung muss abschließend von einem Vertreter des Vorhabenträgers zusammen mit dem betroffenen Bewirtschafter festgestellt und in einem entsprechenden Protokoll dokumentiert werden.
- 3.6.4 Schäden an landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen, die durch Baufahrzeuge verursacht werden, sind umgehend durch den Vorhabensträger zu beseitigen. Evtl. unterbrochene oder durch die Baumaßnahme verdrängte landwirtschaftliche Wegeverbindungen sind in gleicher Qualität entsprechend den geltenden Regelwerken für den Bau von ländlichen Wegen zu ersetzen.
- 3.6.5 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke durch geeignete Maßnahmen (Erschließung, Kauf bzw. Tausch - sofern gewünscht, etc.) wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit. Sämtliche Feldstücke müssen während der gesamten Bauzeit erreichbar sein; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Es ist sicherzustellen, dass keine „gefangenen Grundstücksflächen“ verbleiben. Hierbei ist ferner sicherzustellen, dass sämtliche Zufahrten tatsächlich und rechtlich nutzbar sind sowie über eine ausreichende Breite verfügen.

3.6.6 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

3.6.7 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. entsprechend dem Bauablauf und den angetroffenen baulichen Gegebenheiten wiederherzustellen bzw. anzupassen. Diesbezüglich sind Lagepläne der Änderungen anzufertigen und den Betroffenen auszuhändigen, damit auch hier zukünftige Erhaltungsmaßnahmen erfolgen können. Bei der Durchführung ist daher darauf zu achten, dass durch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen Drainagen nicht durchwurzelt werden und Anpflanzungen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. In diesem Zusammenhang sind bodenmechanische Setzungsvorgänge ebenfalls zu berücksichtigen. Sofern an den Drainageanpassungen Schäden auftreten, sind diese umgehend vom Vorhabenträger zu beheben, um weitere Schäden und Vernässungen zu vermeiden.

### **3.7 Wald**

3.7.1 Im durchschnittlichen Waldbereich im Bauabschnitt zwischen Bau-km 0+500 und Bau-km 0+600 sind die aufgerissenen Ränder bis in eine Tiefe von 15 m durch mehrreihige Strauchpflanzungen und Pflanzungen einzelner schnellwachsender Bäume (z. B. Bergahorn, Aspe) als Waldmantel zu stabilisieren. Zusätzlich und bereits vor Beginn der Baumaßnahmen ist im Restbestand mit der Vorausverjüngung (Unterpflanzung) von stabilisierenden schattenertragenden Baumarten (z. B. Buche) zur Schaffung standortgerechter Mischbestände zu beginnen.

3.7.2 Bei der Anlage der Maßnahme A2 ist gem. den „Hinweisen zu Ausgleichs-Ersatzmaßnahmen im Wald für Eingriffe in Natur und Landschaft nach dem Naturschutzrecht“ (inhaltsgleich nun: BayKompV, Anl. 4.1) ein Krautsaum von mindestens 5,0 m Breite vorzusehen.

3.7.3 Im Zuge der Projektausführung ist die tatsächlich beanspruchte bzw. gerodete Fläche durch den Vorhabensträger zu erfassen. Flächenmehrungen sind im Verhältnis 1:1 auszugleichen.

3.7.4 Die Anlage der Ersatzaufforstungen ist in enger Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Miesbach vorzunehmen.

3.7.5 Die Kompensationsmaßnahmen sind in spätestens einem Jahr nach Beendigung der Baumaßnahmen abzuschließen.

3.7.6 Die Ersatzaufforstung ist dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Miesbach bis spätestens einem Jahr nach Beendigung der Maßnahme unaufgefordert schriftlich nachzuweisen. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn im Rahmen einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstung gesichert ist.

### **3.8 Denkmalschutz**

3.8.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

3.8.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.

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

3.8.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

3.8.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen

Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

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

### **3.9 Sonstige Nebenbestimmungen**

#### 3.9.1 Belange der Bayernwerk AG

- 3.9.1.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Bayernwerk AG nicht beeinträchtigt werden.
- 3.9.1.2 Es wird darauf hingewiesen, dass der Schutzzonenbereich für Kabel bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse beträgt. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,5 m. Das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ ist zu beachten.
- 3.9.1.3 Alle Arbeiten, die die Anlagen der Bayernwerk AG betreffen, sind frühzeitig mit der Bayernwerk AG, Netzcenter Penzberg, abzustimmen.

#### 3.9.2 Belange der Deutschen Bahn AG

- 3.9.2.1 Der Vorhabensträger hat vor Baubeginn die Bauausführung in unmittelbarer Nähe von Bahnflächen mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen.
- 3.9.2.2 Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischer Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.
- 3.9.2.3 Bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen ist deren Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten.

- 3.9.2.4 Eventuell erforderliche Gleissperrungen sind mindestens acht Wochen vor Beginn der Arbeiten über ein zugelassenes Ingenieurbüro bei der DB Netz AG, Produktionsdurchführung in München, AG Betrieb, zu beantragen. Die Namen der Ingenieurbüros, die in unseren Zuständigkeitsbereich zugelassen sind, können bei der Produktionsdurchführung erfragt werden.
- 3.9.2.5 Die Standsicherheit des Bahnkörpers darf nicht beeinträchtigt, der Druckbereich des Gleises nicht angeschnitten, die Böschung des Bahnkörpers nicht untergraben und abgefangen werden. Sollten im Druckbereich des Gleises Abgrabungen stattfinden, so sind gemäß Ril 836 entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen.
- 3.9.2.6 Bei Maßnahmen in Zusammenhang mit Gewässern bzw. deren Ableitung ist darauf zu achten, dass die Bahnkörperentwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden.
- 3.9.2.7 Die Entwässerung des Baugrundstücks darf nicht auf oder über Bahngrund erfolgen. Vorhandene Bahnentwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.
- 3.9.2.8 Grundsätzlich soll eine Gefährdung des Schienenverkehrs, insbesondere durch das Abkommen von Straßenfahrzeugen bei der Parallelführung von Schienenwegen und Straßen vermieden werden. Im Bereich der Annäherung an die Bahnlinie in den Kurvenbereich bei ca. Bau-km 0+800 bis Bau-km 1+000 sind daher Schutz-einrichtungen an der Straße vorzusehen, die den Schienenverkehr wirksam gegen z. B. abirrende Straßenfahrzeuge schützt.
- 3.9.2.9 Des Weiteren sind zum Schutz des Eisenbahnbetriebes auch Blendschutz-einrichtungen gegen blendendes Scheinwerferlicht vorbeifahrender Fahrzeuge vorzusehen.
- 3.9.2.10 Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z. B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise etc. hat der Vorhabensträger sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.
- 3.9.2.11 Der Vorhabensträger hat dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1 und Sachbereich 2, für die erforderlichen Änderungen bei Bahnübergang km 56,443 der Bahnstrecke 5505 München Hauptbahnhof - Lengries (zwischen Bau-km 0+800 und Bau-km 1+000) an der Allgaustraße eine detaillierte Bauausführungsplanung vorzulegen.
- 3.9.2.12 An dem bestehenden Bahnübergang bei Bahnkilometer 56,443 der Bahnstrecke 5505 München-Lenggries sind sicherheitstechnische Auflagen zur Vermeidung von Gefahren für die Verkehrsteilnehmer einzuhalten. Insbesondere wird auf den nötigen

Stauraum (27 m), die Schleppkurve, die richtige Beschilderung und die Übersicht (Sichtdreieck) hingewiesen.

- 3.9.2.13 Für die technisch gesicherte Bahnübergangsanlage Allgaustraße bei Bahnkilometer 56,443 der Bahnstrecke 5505 München-Lenggries ist ein neuer Beschilderungsplan zu erstellen. Eine erforderliche Sichtfläche am Bahnübergang (BÜ) von  $r = 25$  m ist einzuhalten.
- 3.9.2.14 Vom Vorhabenträger ist sicher zu stellen, dass der Baustellenverkehr ungehindert über den Bahnübergang Allgaustraße bei Bahnkilometer 56,443 der Bahnstrecke 5505 München-Lenggries jederzeit lückenlos abfließen kann.
- 3.9.2.15 Der Vorhabenträger hat gem. § 64 EBO darauf zu achten, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.
- 3.9.2.16 Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.
- 3.9.2.17 Sollte ein Betreten der Bahnanlagen notwendig werden, ist rechtzeitig im Vorfeld eine örtliche Einweisung durchzuführen, die Seite 1 des Sicherungsplanes ist vorzulegen. Außerdem dürfen die Arbeiten nur im Schutz von Sicherungsposten bzw. anderen zugelassenen Sicherungsverfahren ausgeführt werden.
- 3.9.2.18 Der Bereich der Gleisanlagen darf ohne Sicherungsposten nicht betreten werden. Sicherungsposten sind bei einem bahnzugelassenen Sicherheitsunternehmen zu bestellen.
- 3.9.2.19 Das Betreten von Bahnanlagen durch Dritte ist ohne Genehmigung nicht gestattet. Die Erlaubniskarte für Dritte zum Betreten der Bahnanlagen für Vermessungsarbeiten, zur Entnahme von Bodenproben etc. ist gemäß DB Ril 135.0201 bei der DB Netz AG, Oberbau Rosenheim (I.NP-S-D-MÜ (IF1F)), Bezirksleiter Fahrbahn, zu beantragen.
- 3.9.2.20 Eine kostenpflichtige Baudurchführungsvereinbarung ist abzuschließen, wenn bei den Bauarbeiten Bahngrund betreten wird.
- 3.9.2.21 Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.

- 3.9.2.22 Die Schutzabstände nach den derzeit gültigen Regelwerken sind einzuhalten und dürfen nicht unterschritten werden.
- 3.9.2.23 Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau-/Hubgeräten (z. B. (Mobil-)Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen.
- 3.9.2.24 Können bei einem Kraneinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, die mind. acht Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Der Antrag zur Kranaufstellung ist, mit Beigabe der Stellungnahme der DB AG zum Baugesuch, bei der DB Netz AG, Immobilienmanagement I.NF-S(M), Richelstraße 1, 80634 München, einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.
- 3.9.2.25 Wenn Bauarbeiten im Gefahrenbereich der Gleise oder Oberleitungsanlagen, einschließlich des Luftraumes, durchgeführt werden, hat der Bauherr mindestens sechs Wochen vor Baubeginn eine schriftliche Betriebs- und Bauanweisung (Beta) bei der folgenden bauüberwachenden Stelle der DB Netz AG zu beantragen (DB Konzernrichtlinie 406.1201 Abschnitt 1 Absatz 2, Ansprechpartner: DB Netz AG - Regionalnetze (I.NVS-S)).
- 3.9.2.26 Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden. Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden.
- 3.9.2.27 Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs-/Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen. Die Bauüberwachung ist rechtzeitig über den Termin zu verständigen.

- 3.9.2.28 Der in der DB Konzernrichtlinie 836.2001 i. V. m. 800.0130 in Anhang 2 definierte Stützbereich ist zu beachten. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der DB Konzernrichtlinien 800.0130 und 836 zulässig.
- 3.9.2.29 Abstand und Art der Bepflanzung müssen entlang der Bahnstrecke so gewählt werden, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Der Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitsabstand von 2,5 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u. a.) ständig zu gewährleisten.
- 3.9.2.30 Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese durch den Vorhabensträger entsprechend angepasst oder beseitigt werden.
- 3.9.2.31 Bahngrund darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.
- 3.9.2.32 Die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.
- 3.9.2.33 Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden, es sei denn, es wird aufgrund vorübergehender Inanspruchnahme von Bahngrund ein Kurzzeitmietvertrag abgeschlossen (Baustelleneinrichtungsfläche).
- 3.9.2.34 Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.
- 3.9.2.35 Bei Aufschüttungen von Baumaterial sind die gültigen Schutzabstände zu spannungsführenden Teilen einzuhalten.
- 3.9.2.36 Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.
- 3.9.2.37 Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Konzernrichtlinie 836.4601 ff.). Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.
- 3.9.2.38 Die Vorflutverhältnisse (Bahnseitengraben) dürfen durch die Baumaßnahme, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht verändert werden.



- 3.9.2.39 Bei Abbrucharbeiten ist die Staubentwicklung in Grenzen zu halten. Sie darf die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen, insbesondere des Bahnübergangs, nicht einschränken.
- 3.9.2.40 Sollte mit Wasser zur Vermeidung der Staubemissionen gearbeitet werden, so ist in jedem Fall eine Lenkung des Wasserstrahls auf die Bahnanlage auszuschließen. Es muss in jedem Fall dafür gesorgt werden, dass keine Teile der Abbruchmassen auf die Bahnanlage (Gleisbereich) gelangen können (Vermeidung von Betriebsgefährdungen).
- 3.9.2.41 Es ist ein Sicherheitsabstand von 2,0 m zu allen TK-Kabeln/Anlagen der DB-Netz AG einzuhalten. Dafür hat der Vorhabensträger rechtzeitig vor Baubeginn eine Kabel-einweisung, bei der DB Kommunikationstechnik GmbH zu beauftragen.
- 3.9.2.42 Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel“ sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung werden bei der örtlichen Einweisung übergeben. Ohne eine unterschriebene Vorlage dieser Dokumente bei der DB Kommunikationstechnik GmbH darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.
- 3.9.2.43 Die Fernmeldekabel der DB-Netz AG dürfen nicht überbaut und beeinträchtigt werden und müssen immer frei zugänglich sein.
- 3.9.2.44 Sicherungsmaßnahmen und Verlegearbeiten an TK-Anlagen sind bei der DB Kommunikationstechnik GmbH rechtzeitig zu beauftragen.
- 3.9.2.45 Um Beschädigungen der sich auf den angrenzenden Fl. Nrn. 1944 und 2715/8, Gemarkung Kirchbichl, befindlichen Kabel der DB Netz AG zu verhindern, ist ein ausreichend großer Abstand zu wahren, dass Beschädigungen ausgeschlossen sind. Dies trifft auch für die Nutzung als Baustelleneinrichtung zu. Zum Bewegen von schweren Lasten dürfen nur geeignete Geräte mit ausreichender Tragkraft eingesetzt werden. Ein uneingeschränkter Zugang zu diesen Anlagen für Instandhaltungs-, Kontroll- und Wartungsarbeiten ist jederzeit zu gewährleisten. Dies ist auch bei der Lagerung von Material und Bauschutt, sowie das Abstellen von Baufahrzeugen zu berücksichtigen.
- 3.9.2.46 Der Vorhabensträger hat das im angrenzenden Baufeld verlaufende Streckenfernmeldekabel K 45 der DB Kommunikationstechnik GmbH, insbesondere im Bereich des VBÜ km 560445, vor den Baumaßnahmen zu schützen.
- 3.9.2.47 Für die teils erdverlegt, teils in Betonkabeltrögen verlaufende LST Kabeltrasse (ca. km 56,0 bis km 57,0 links der Bahn) ist zwingend eine Kabeleinweisung durch die DB Netz AG, Teamleiter LST Holzkirchen, erforderlich.

- 3.9.2.48 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Wasser, Kanal usw.) über evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen selbst zu befragen und deren Lage örtlich festzulegen.
- 3.9.2.49 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, Ihre Auftragnehmer bzw. die den Bau ausführenden Personen über die in dieser Zustimmung aufgeführten Bedingungen sowie die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb in geeigneter Weise zu unterrichten und auf die Einhaltung der Bedingungen und Hinweise in diesem Beschluss zu sorgen.
- 3.9.3 Belange der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG
- 3.9.3.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass die betroffenen Anlagen der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG nicht beeinträchtigt werden.
- 3.9.3.2 Der Vorhabensträger hat sich auf Grund der versorgungstechnischen Bedeutung der Erdgashochdruckleitung HD 0416 (eine - auch nur kurzzeitige - Außerbetriebnahme der Leitung ist nicht möglich) frühzeitig im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung mit der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG abzustimmen, insbesondere die technischen Details der Umsetzung sowie der erforderlichen Sicherungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen (Berücksichtigung ggf. erforderlicher Bodenverbesserungsmaßnahmen im Leitungsbereich, einer Baugrund- und Setzungsprognose im bzw. für den Bereich der geplanten neuen Unterquerung der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz bei Bau-km 1+130, Integration der Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen an der Leitung in den Gesamtablauf der Straßenbaumaßnahme).
- 3.9.3.3 Umlegungsmaßnahmen an den betroffenen Leitungen können grundsätzlich nur außerhalb der Heizperiode (also in den Monaten Mai - August) und mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens sechs Monaten ausgeführt werden.
- 3.9.3.4 Sofern die Schutzstreifenflächen der Erdgashochdruckleitung HD 0416 durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen tangiert werden, hat der Vorhabensträger auch hier die konkrete technische Ausgestaltung mit der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG abzustimmen, so dass die Zugänglichkeit zur Leitung und damit der dauerhafte Leitungsbetrieb möglichst wenig beeinträchtigt werden.
- 3.9.3.5 Für im Zuge des Bauvorhabens vorgesehene ökologische Ausgleichsmaßnahmen ist zu beachten, dass die Pflanzung von Bäumen und tief wurzelnden Sträuchern je zwei Meter beidseits der Rohrachse der Erdgashochdruckleitung unzulässig ist und ohne Abstimmung keine Erdarbeiten im Schutzstreifenbereich zulässig sind.
- 3.9.3.6 Für Baulogistikflächen gilt, dass die Zugänglichkeit zu den Leitungen jederzeit gewährleistet sein/bleiben muss.

3.9.3.7 Grundsätzlich sind bei allen Bauarbeiten im Bereich von Gasleitungen die Maßgaben des Merkblattes der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG zu beachten.

3.9.4 Belange der Telekom Deutschland GmbH

3.9.4.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass die betroffenen Anlagen der Telekom Deutschland GmbH nicht beeinträchtigt werden.

3.9.4.2 Der Vorhabensträger hat bei einem eventuell erforderlichen Umbau des Telekommunikationsnetzes einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und diesen mit der Deutschen Telekom Technik GmbH abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Materialbestellung, Verlegungsarbeiten, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden können.

3.9.4.3 Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013, zu beachten.

3.9.5 Belange der Vodafone Kabel Deutschland GmbH

3.9.5.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass die betroffenen Telekommunikationsanlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere sind die Telekommunikationsanlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, nicht zu überbauen und vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden.

3.9.5.2 Sollte eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, hat der Vorhabensträger rechtzeitig ein Koordinierungsgespräch mit den betroffenen Versorgern zu führen.

3.9.6 Belange der Stadtwerke Bad Tölz GmbH

Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Stadtwerke Bad Tölz GmbH nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere sind die Schutzstreifen von den Hochdruck- und Wasserleitungen zu berücksichtigen.

#### 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

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

Dem Freistaat Bayern, Bundesstraßenverwaltung, wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz (Abschnitt 900, Stat. 1,015 bis Abschnitt 960, Stat. 0,360) über entsprechende Reinigungsanlagen über den Auslaufkanal des Naturbades

Eichmühle in den Ellbach sowie über einen namenlosen Graben in den Weiherbach erteilt.

Hinweis:

Sofern während der Baumaßnahmen Grundwasser freigelegt, abgeleitet, aufgestaut, abgesenkt oder umgeleitet werden soll, ist rechtzeitig vor Baubeginn anhand von prüffähigen Antragsunterlagen die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Bauwasserhaltung gemäß Art. 70 Abs. 1 Nr. 3 BayWG bzw. Art. 15 BayWG zu beantragen.

**4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

**4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

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

4.3.2 Die Beseitigung des gesammelten Oberflächenwassers muss generell so erfolgen, dass Schäden für Dritte ausgeschlossen sind und es zu keinem wild abfließenden Wasser auf Grundstücke Dritter kommt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Benutzung von Grundstücken Dritter für die Oberflächenentwässerung privatrechtlich zu regeln ist.

4.3.3 Werden z. B. durch zusätzliche Anschlüsse oder höhere Versiegelungsgrade die Bemessungswerte überschritten, so hat der Vorhabensträger rechtzeitig für eine Vergrößerung der Rückhaltung bzw. des Beckens oder für Maßnahmen zur unschädlichen Ableitung des Überlaufwassers zu sorgen.

4.3.4 Über die Entwässerungseinrichtungen dürfen nur die in den planfestgestellten Lageplänen dargestellten Bereiche entwässert werden.

4.3.5 Vor der Bauausführung sind im Rahmen der Ausführungsplanung folgende Unterlagen dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim und der Stadt Bad Tölz vorzulegen und erneut abzustimmen:

- Detailpläne der Absetzbecken 1.1, 1.2 und des Regenrückhaltebeckens sowie ausreichende Schnittdarstellungen
- Detaillierte Darstellung des Notüberlaufes bei Bau-km 0+440

- Schnitte und Detailpläne des neu zu errichtenden Freispiegelkanals mit der Einleitungsstelle in den Auslaufkanal des Naturbades Eichmühle
- Schnitte und Detailpläne des Absetzbeckens 2, des Regenrückhaltebeckens 2 sowie der Einleitungsstelle in den namenlosen Graben

- 4.3.6 Der Vorhabensträger hat die gesamte Maßnahme nach den bisher vorliegenden und noch zu erstellenden Bauausführungsplänen, nach den vorgeschriebenen Auflagen und Bedingungen, ferner nach den geltenden Vorschriften und den anerkannten Regeln der Technik auszuführen. Die detaillierteren Ausführungspläne sind vor Bauausführung erneut mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim und der Stadt Bad Tölz abzustimmen.
- 4.3.7 Sollten bei den Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeutet, ist unverzüglich das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen und das Wasserwirtschaftsamt Weilheim zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art. 1 BayBodSchG).
- 4.3.8 Die Absetz- und Regenrückhaltebecken sind dicht auszubilden.
- 4.3.9 Die Absetz- und Regenrückhaltebecken müssen so ausgestattet sein, dass diese leicht räum- und entschlammbar sind.
- 4.3.10 Die Richtlinien und Empfehlungen für den Bau, die konstruktive Gestaltung und Ausrüstung von Rückhalteräumen nach dem Arbeitsblatt DWA-A 166 sowie dem Merkblatt DWA-M 176 sind zu beachten.
- 4.3.11 Der Anschluss des Freispiegelkanals an den Auslaufkanal des Naturbades Eichmühle ist fachgerecht mit einem Kreuzungsbauwerk (z. B. Übergabeschacht) auszuführen.
- 4.3.12 Es dürfen nur Materialien und Baustoffe verwendet werden, insbesondere für erdberührte und im freien befindlichen Bauteile, die keine wassergefährdenden und/oder auslaugbaren Stoffe enthalten.
- 4.3.13 Der Zulauf zum namenlosen Graben ist naturnah auszubilden.
- 4.3.14 Die Einleitungsstelle in den namenlosen Graben ist so zu sichern, dass keine Kolke, Uferanbrüche, Ausspülungen und Unterhöhungen auftreten können.
- 4.3.15 Die Sicherung der Anlagen gegen Wasser- und Eisschäden ist Sache des Bauherrn.
- 4.3.16 Es dürfen nur Materialien und Baustoffe verwendet werden, insbesondere für erdberührte und im freien befindlichen Bauteile, die keine wassergefährdenden und/oder auslaugbaren Stoffe enthalten.

- 4.3.17 Der vorhandene Bewuchs im Bereich des Grabens und des Zulaufs ist bei der Durchführung der Baumaßnahme nach Möglichkeit zu schonen und soll weitgehend erhalten werden.
- 4.3.18 Die fachgerechte Erstellung und Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen muss vor der Inbetriebnahme durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft überprüft und bestätigt werden, sofern die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (Art. 61 Abs. 2 BayWG). Das Bauabnahmeprotokoll ist dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Wasserrechtsbehörde, mit der Fertigstellung der Baumaßnahme vorzulegen.
- 4.3.19 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach der Bauabnahme nach Art. 61 BayWG dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben, sofern sich wesentliche Änderungen gegenüber dem genehmigten Plan ergeben.
- 4.3.20 Es dürfen keine häuslichen oder gewerblichen und selbstverständlich auch keine anderen wassergefährdenden Stoffe in das abzuleitende Wasser eingeleitet werden.
- 4.3.21 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen im Einzugsgebiet der Entwässerungsanlagen ist das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Wasserrechtsbehörde, und das Wasserwirtschaftsamt Weilheim oder die Polizei zu benachrichtigen.
- 4.3.22 Für Unterhaltungsmaßnahmen zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen sowie im Falle einer Betriebsstörung, z. B. bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen, ist die Zugänglichkeit sicherzustellen.
- 4.3.23 Schlammeimer und Schmutzfänger sind in regelmäßigen Abständen zu entleeren.
- 4.3.24 Die Entwässerungseinrichtungen sind mind. halbjährlich durch fachkundiges bzw. eingewiesenes Personal auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu prüfen und entsprechend schriftlich zu dokumentieren. Der Betrieb darf nicht zu einer Verschlechterung des ökologischen Zustandes des Gewässers führen.
- 4.3.25 Der Vorhabensträger ist für den sachgemäßen Betrieb und die ordnungsgemäße Wartung der Entwässerungsanlagen verantwortlich.
- 4.3.26 Die Absetz- und Regenrückhaltebecken sind laufend zu warten und immer voll funktionsfähig zu erhalten. Ihre Funktionsfähigkeit ist insbesondere nach jedem größeren Niederschlag und nach der Schneeschmelze zu prüfen.

- 4.3.27 Sollte sich die Reinigungsleistung während des Betriebs verschlechtern, sind Maßnahmen zur Wiederherstellung der Reinigungsleistung zu treffen.
- 4.3.28 Mängel an den Anlagen, welche während des Betriebs auftreten sind ordnungsgemäß durch geeignetes Personal oder Fachfirmen zur Sicherstellung eines funktionsfähigen Regenwasserabflusses zu beheben.
- 4.3.29 Die Absetz- und Regenrückhaltebecken sind bei Bedarf zu entschlammen.
- 4.3.30 Laub, Schlammablagerungen und andere Störstoffe in der Reinigungsanlage sind zu entfernen. Abfälle müssen ordnungsgemäß entsorgt werden.
- 4.3.31 Schlammablagerungen, die sich im Zusammenhang mit den Einleitungen in die Gewässer bilden, hat der Vorhabensträger auf eigene Kosten rechtzeitig und ausreichend zu beseitigen.
- 4.3.32 Dem Vorhabensträger obliegt die Unterhaltung des Kreuzungsbauwerks am Auslaufkanal des Naturbades Eichmühle.
- 4.3.33 Im Bereich der Einleitungsstelle ist der Graben auf Kolke und Uferanbrüche hin, insbesondere nach größeren Niederschlagsereignissen, zumindest jährlich zu untersuchen.
- 4.3.34 Schlammablagerungen, die sich im Zusammenhang mit der Einleitung in den Graben bilden, hat der Unternehmensträger auf eigene Kosten rechtzeitig und ausreichend zu beseitigen.
- 4.3.35 Dem Vorhabensträger obliegt die Unterhaltung des Zulaufs und des namenlosen Grabens bis zur Einleitungsstelle in den Weiherbach. Hierzu gehört die Sicherstellung des leistungsfähigen Abflussquerschnitts sowie der Eisabwehr.
- 4.3.36 Wesentliche Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Weilheim und dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Wasserrechtsbehörde, anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.
- 4.3.37 Den Bediensteten der zuständigen Behörden ist jederzeit Zutritt zu den Grundstücken und den Entwässerungsanlagen zu gewährleisten.
- 4.3.38 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Wasserrechtsbehörde, das Wasserwirtschaftsamt Weilheim und die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

## **5. Straßenrechtliche Verfügungen**

### **5.1 FStrG**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden von der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz von Eschenlohe bis Oberau-Nord

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und dem Umstufungsplan zum Bauwerksverzeichnis (Unterlage 12 T). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

### **5.2 BayStrWG**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek-BayStrWG. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.



**6. Entscheidungen über Einwendungen**

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

**7. Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG sofort vollziehbar.

**8. Kostenentscheidung**

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

## **B Sachverhalt**

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

Das planfestgestellte Bauvorhaben liegt im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen und umfasst die Verlegung der Bundesstraße (B) 472 als nördliche Umfahrung des östlichen Ostteiles der Stadt Bad Tölz im Zuge der B 472 Peißenberg - Miesbach mit einer Länge von ca. 2,745 km. Sie verläuft auf den Fluren der Stadt Bad Tölz sowie der Nachbargemeinden Gaißach im Süden und Greiling im Osten.

Die geplante nördliche Umfahrung soll den Bereich der Stadt Bad Tölz zwischen dem Flint-Areal und der Lettenholz- und General-Patton-Siedlung vom Durchgangsverkehr sowohl der in Ost-West-Richtung verlaufenden B 472 als auch der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden B 13 (München - Bad Tölz - Achensee) entlasten.

Die Baustrecke beginnt an der B 472 etwa 450 m südlich der derzeitigen Einmündung der Staatsstraße 2072. Auf Höhe des Maxlweiher, wo die bestehende B 472 bisher nach Osten abknickt, wird die Trasse weiter in Richtung Norden verlängert und anschließend in einem großen Bogen um die Lettenholzsiedlung herumgeführt. Etwa auf halber Strecke kreuzt die Trasse die B 13 rd. 200 m nördlich der General-Patton-Siedlung. Die Trasse führt nördlich der General-Patton-Siedlung über den Segelflugplatz Greiling weiter in Richtung Osten. Das Bauende liegt etwa 500 m östlich der Einmündung der Kreisstraße TÖL 12 (Tölzer Straße) in die B 472.

Die geplante Nordumfahrung ist über zwei höhenfreie Anschlüsse und einen Rechtsversatz mit dem untergeordneten Straßennetz verknüpft. Der Anschluss West liegt an der jetzigen Einmündung der St 2072 in die B 472 und ist als höhenfreier Anschluss mit oben liegendem Kreisverkehr mit vier Parallelrampen geplant. Der Anschluss Nord erfolgt im Schnittpunkt der geplanten B 472 mit der bestehenden B 13. Der Anschluss wird ebenfalls als höhenfreier Anschluss mit oben liegendem Kreisverkehr mit vier Parallelrampen ausgeführt. Von Bau-km 1+000 bis Bau-km 1+465 verbindet künftig, weitgehend parallel zur geplanten B 472, eine neue Gemeindestraße (Breite 6,0 m mit beidseitigem 1,50 m breiten Bankett) die nordwestliche Allgaustraße mit der B 13. Der Anschluss der Umfahrung im Osten liegt im Bereich der bestehenden Einmündung der Kreisstraße TÖL 12 und wird als Rechtsversatz ausgeführt. Die Trasse verläuft im Bereich der Lettenholzsiedlung in einem 4,0 bis 9,0 m tiefen Einschnitt. In Kombination mit einer 2,5 bis 5,0 m hohen Lärmschutzwand auf der Ostseite werden die Anwohner auf beiden Seiten wirkungsvoll vor Straßenlärm geschützt. Im Bereich der General-Patton-Siedlung

wird der Lärmschutz durch einen 2,5 m hohen Lärmschutzwall auf der Südseite der Straße gewährleistet.

Das Fluggelände Greiling ist heute aus Richtung Süden von der B 472 alt bzw. der General-Patton-Straße erschlossen. Künftig erfolgt die Zufahrt über einen neu anzulegenden öffentlichen Feld- und Waldwege, der von Bau-km 1+850 bis Bau-km 2+265 auf der Nordseite parallel zur Nordumfahrung Bad Tölz verläuft und durch einen Blendschutzwall von dieser getrennt wird.

Für die Hauptstrecke wird der Regelquerschnitt RQ 11,5+ mit einer Fahrbahnbreite von 8,5 m mit beidseits 1,5 m breiten Banketten zugrunde gelegt. Zwischen der B 472 alt/St 2072 und B 13 (von Bau-km 0+650 bis Bau-km 1+100) ist zur besseren Verflechtung der Verkehrsströme bei der prognostizierten Verkehrsbelastung von 26.500 Kfz/24h ein 2-bahniger Ausbau mit einer Kronenbreite von 21,5 m erforderlich, der sich aus einem 2,5 m breiten Mittelstreifen und 8,0 m breiten Fahrbahnen mit 1,5 m breiten Banketten je Richtung zusammensetzt. Bestehende Straßen, Rad- und Feldwege im Bereich der Baumaßnahme werden wieder angeschlossen. Der Weg von Bau-km 0+740 bis Bau-km 1+010 wird 3,0 m breit ausgeführt. Die Breite des südöstlichen Banketts beträgt 0,75 m, die des nordwestlichen Banketts 1,0 m, um das Aufstellen einer Absturzsicherung zu ermöglichen. Die anderen öffentlichen Feld- und Waldwege erhalten eine 4,75 m breite Fahrbahn mit beidseits 0,75 m breiten Banketten. Geh- und Radwege werden 2,5 m breit ausgeführt.

Durch das geplante Bauvorhaben werden insgesamt etwa 6,89 ha Grund und Boden neu versiegelt. Zusätzlich ergibt sich für die Baumaßnahme ein Kompensationsbedarf von ca. 5,97 ha.

Hinsichtlich der Planungsdetails wird auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T), in den Lageplänen (Unterlagen 5 T Blatt 1 - 3) und im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) verwiesen.

## **2. Vorgängige Planungsstufen**

Für den Neubau der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz ist nach dem Fernstraßen- ausbaugesetz 2030 (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßen- ausbaugesetzes vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354) vordringlicher Bedarf festgestellt.

### 3. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 24.06.2014 beantragte das Staatliche Bauamt Weilheim für den Neubau der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 22.09.2014 bis 21.10.2014 bei der Stadt Bad Tölz, vom 29.09.2014 bis 28.10.2014 bei der Verwaltungsgemeinschaft Reichersbeuern und vom 16.09.2014 bis 20.10.2014 bei der Gemeinde Gaißach nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Bad Tölz bis spätestens 04.11.2014, bei der Verwaltungsgemeinschaft Reichersbeuern bis spätestens 11.11.2014 und bei der Gemeinde Gaißach bis spätestens 05.11.2014 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können.

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

- Stadt Bad Tölz
- Gemeinde Gaißach
- Gemeinde Greiling
- Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerischer Bauernverband
- DB Services Immobilien GmbH
- Bayernwerk AG
- Energienetze Bayern GmbH
- Energie Südbayern
- Stadtwerke München Infrastruktur GmbH

- Stadtwerke Bad Tölz GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH
- Vodafone GmbH
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)

sowie den Sachgebieten 24.1 (Höhere Landesplanungsbehörde), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 31.1 (Straßen- und Brückenbau) der Regierung von Oberbayern.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom 10.10.2016 bis 14.10.2016 in Bad Tölz erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund von Anregungen und Einwendungen bei der Planauslegung und den Erörterungsterminen hat der Vorhabensträger den Plan teilweise geändert und die Planänderungen in die Planunterlagen als 1. Tektur vom 26.01.2018 eingearbeitet. Die 1. Tektur vom 26.01.2018 besteht im Wesentlichen aus folgenden Änderungen:

- Verflechtungsstreifen statt Ausfädelstreifen zwischen Bau-km 0+100 - Bau-km 0+160 zur Erleichterung der Einfahrt für die von Gaißach kommenden Rechtseinbieger.
- Zusage von Lärmschutzwällen zwischen Bau-km 0+440 - Bau-km 0+550 mit Überschussmaterial aus dem künftigen straßenbaulichen Erdbau zur Erstellung der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz.
- Erhöhung der geplanten Lärmschutzwände zwischen Bau-km 0+500 - Bau-km 1+100, um sämtliche Wohnungen „Am Lettenholz“ so zu schützen, dass keine passiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß der 16. BImSchV dem Grunde nach notwendig werden. Diese wären nach den ursprünglichen Immissionsberechnungen teilweise für die Schlafräume im Dachgeschoß notwendig geworden.
- Konkretisierung der Planung der durch den Straßeneinschnitt notwendig werdenden Neuverlegung der vorhandenen Gashochdruckleitung zwischen Bau-km 0+580 - Bau-km 0+700.

- Verlegung der Allgaustraße und Wiederherstellung als Gemeindestraße, anstatt wie ursprünglich geplant als öffentlicher Feld- und Waldweg, zwischen Bau-km 1+000 - Bau-km 1+450.
- Konkretisierung und Erweiterung der Entwässerungsplanung.
- Änderung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzepts im Bereich Greiling zur Entlastung von privaten Grundstückseigentümern und deren landwirtschaftlichen Betrieben.
- Aufnahme der Variante „Trog“ in den Variantenvergleich (Unterlage 1 T, Kap. 3.3)

Der Vorhabensträger reichte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 20.02.2018 bei der Regierung von Oberbayern ein und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 26.01.2018 fortzusetzen.

Die geänderten Planunterlagen lagen in der Stadt Bad Tölz vom 16.04.2018 bis 15.05.2018, in der Gemeinde Gaißach vom 13.04.2018 bis 14.05.2018 und in der Verwaltungsgemeinschaft Reichersbeuern vom 09.04.2018 bis 08.05.2018 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Bad Tölz bis spätestens 29.05.2018, bei der Verwaltungsgemeinschaft Reichersbeuern bis spätestens 22.05.2018 und bei der Gemeinde Gaißach bis spätestens 28.05.2018 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können.

Die Regierung gab folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Vereinen Gelegenheit zur Stellungnahme zu den geänderten Unterlagen:

- Stadt Bad Tölz
- Gemeinde Gaißach
- Gemeinde Greiling
- Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern

- Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle München
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Bayerischer Bauernverband
- Stadtwerke Bad Tölz GmbH
- Stadtwerke München Infrastruktur GmbH
- Energienetze Bayern GmbH
- DB Services Immobilien GmbH (jetzt: Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Süd)
- Bayernwerk AG
- Energie Südbayern GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb u. Service GmbH + Co. KG (jetzt: Vodafone Kabel Deutschland GmbH)
- Vodafone GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

sowie den Sachgebieten 24.1 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung - Regionen 17 + 18), 25 (Luftamt Südbayern), 31.1 (Straßen- und Brückenbau), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend mit Schreiben vom 20.12.2018. Ein weiterer Erörterungstermin wurde nicht durchgeführt.

## **CEntscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

Die Regierung von Oberbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

In dem gegenständlichen Verfahren wurde für die ursprüngliche Planung ein Erörterungstermin durchgeführt. Für die geänderte Planung der 1. Tektur vom 26.01.2018 wurde gemäß § 17a Nr. 2 FStrG auf die Durchführung eines Erörterungstermins in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens verzichtet. Die Planänderungen betrafen nur einen Teil des Vorhabens und es bestanden weder in rechtlicher noch in tatsächlicher Hinsicht Unklarheiten über den Inhalt der Einwendungen oder Stellungnahmen. Der Vorhabensträger hat sich zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der Leitungsträger und der Naturschutzverbände detailliert geäußert, ebenso zu den privaten Einwendungen. Aus den vorliegenden Unterlagen und eingegangenen Stellungnahmen lassen sich alle Bedenken und Vorschläge abschließend beurteilen, so dass ein Erörterungstermin weder zur Vertiefung der abgegebenen Stellungnahmen und



Einwendungen noch zur Vervollständigung des Abwägungsmaterials für die Planfeststellungsbehörde erforderlich war.

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

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um die Änderung einer Bundesfernstraße i. S. d. § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG, bei dessen Planfeststellung neben den vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen auch die Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen ist.

Gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) in der aktuellen Fassung ist das gegenständliche Verfahren nach der Fassung des UVPG, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende zu führen, da vor diesem Zeitpunkt die Unterlagen nach § 6 UVPG in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt wurden. Bei der Ermittlung des Stichtages war auf die Vorlage der Unterlagen des Ausgangsverfahrens am 13.08.2014 abzustellen. Nachfolgende Nennungen des UVPG beziehen sich auf das UVPG in der bis zum 15.05.2017 geltenden Fassung.

Der Neubau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i.V.m. § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes - UVPG - i. V. m. Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) obligatorisch ist. Nach Anlage 1 zum UVPG handelt es sich bei dem Vorhaben um den Bau einer sonstigen Bundesstraße (Verlegung einer bestehenden Bundesstraße mit einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km). Nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG ist jedoch für den Bau einer "sonstigen Bundesstraße" eine UVP nach § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG vorgeschrieben, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles ergibt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Der Neubau der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz fällt unter diese Kategorie, da nach überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der Kriterien laut Anlage 2 zum UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen offensichtlich nicht ausgeschlossen werden können. Die UVP ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften Alternativen und Angaben der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des

Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677). Hinsichtlich möglicher Planungsvarianten verweisen wir auf die Ausführungen unter C.4.3.2 dieses Beschlusses.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

#### **2.1.1 Beschreibung des Vorhabens**

Das Vorhaben ist unter B.1 dieses Beschlusses und der Unterlage 19.5 T, Kap. 1, näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

#### **2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens**

Das Untersuchungsgebiet liegt im Osten des Stadtgebietes Bad Tölz im Bereich der ehemaligen Flint-Kaserne. Im Westen reicht das Planungsgebiet über die Bahnlinie hinaus und umfasst so die südlichsten Ausläufer des FFH-Gebietes DE 8235-301 „Ellbach- und Kirchseemoor“. Im Osten endet es etwa auf Höhe des Ortseingangs der Gemeinde Greiling.

Das Untersuchungsgebiet liegt in der naturräumlichen Untereinheit „Moorlandschaft um Bad Tölz Sachsenkam, Ellbach-Kirchsee-Moore“, welche in der Haupteinheit „Ammer-Loisach-Hügelland“ als Teil des „Voralpinen Hügel- und Moorlandes“ liegt. Das Tölz-Sachsenkamer Vorland wurde wesentlich vom Tölzer Gletscher in der Würmeiszeit geprägt. Die Ellbach-Kirchsee-Rinne war bis in das Spätglazial die bedeutendste Schmelzwasserabflussrinne, wodurch sich Seetonablagerungen bildeten, worauf sich der Moorkörper der Kirchseemoore aufbauen konnte. Eine von mehreren Rückzugsendmoränenwällen des Tölzer Gletschers bildet hier den Untergrund des Untersuchungsgebietes. Das Untersuchungsgebiet zählt nach der kulturlandschaftlichen Gliederung Bayerns zur Kulturlandschaftseinheit 56 Tölz-Miesbacher-Oberland.

Vorherrschende Bodentypen auf den Moränenverwitterungsböden sind lehmig-sandige, meist tiefgründige Parabraunerden mit hohem Carbonatgehalt. Sie sind relativ ertragreich und weisen eine hohe Filter- und Pufferfunktion auf. In den Hangbereichen werden die Parabraunerden durch Pararendzinen abgelöst.

Als potentiell natürliche Vegetation würden entsprechend einer Transektkartierung vom Südende des Starnberger Sees nach Osten bis zum Königsdorfer Höhenzug (ABSP 1997) Buchenwälder überwiegen. Zu unterscheiden sind basenärmere Standorte mit Hainsimsen-Buchenwäldern und basenreichere Standorte mit

Waldmeister-Buchenwäldern bzw. Orchideen-Buchenwäldern (letztere auf den wärmebegünstigten südexponierten Standorten). Der westliche Bereich wäre als Teil des Ellbach-Kirchseemoores mit Zwischen- und Hochmoorgesellschaften bedeckt. Nach dem aktuellsten Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird das Untersuchungsgebiet als großflächig Waldgersten- Tannen-Buchenwald im Komplex mit Waldmeister-Tannen-Buchenwald; örtlich mit Giersch-Bergahorn-Eschenwald oder Grauerlen-( Eschen-)Sumpfwald sowie waldfreier Hochmoor-Vegetation oder Torfmoos-Fichtenwald beschrieben. Im Bereich des Ellbach-/Kirchseemoors existieren waldfreie Hochmoor-Vegetation im Komplex mit Torfmoos-Fichtenwald.

Die reale Vegetation ist dagegen anthropogen geprägt. Bei einem Großteil der Flächen nördlich und südlich der geplanten Trasse handelt es sich um landwirtschaftlich genutzte Grünlandflächen mittlerer Standorte, sowie um einen nördlich gelegenen Wirtschaftswald. Westlich des ehemaligen Flint-Kasernen-Geländes sowie der Lettenholzsiedlung befinden sich hauptsächlich Fichtenforste, mesophile Waldbestände und Gebüsche.

Im Norden liegen das FFH-Gebiet DE Nr. 8235-301 „Ellbach- und Kirchseemoor“ (kürzeste Entfernung zur Umgehung ca. 65 m und 215 m). Das nach § 23 BNatSchG geschützte Naturschutzgebiet „Ellbach- und Kirchseemoor“ und als Naturdenkmäler geschützte Einzelbäume und Baumgruppen liegen innerhalb des Untersuchungsgebietes, werden jedoch nicht vom Bauvorhaben berührt. Es sind aber nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen vorhanden. Westlich der Bahnlinie, die von Trocken- und Magerstandorten begleitet wird, liegt der Feuchtkomplex bei Eichmühle und beginnt das Ellbach- und Kirchseemoor mit entsprechenden Feuchtlebensräumen. Weitere Biotopkomplexe finden sich im Bereich des Maxlweiher, des südöstlich davon gelegenen Grabens, eines nördlich der Lettenholzsiedlung gelegenen südexponierten trockenen Hanges mit Kalkmagerasen und eines strukturreichen Tälchens mit feuchten Hochstaudenfluren, Landröhricht und Sumpfwald. Im Bereich des westlich von Greiling gelegenen Flugplatzes finden sich Flächen mit trockener Initialvegetation und Altgrasfluren, am Südwestrand von Greiling ein größerer Moor- und Streuwiesenkomplex sowie ehemals zugehörige feuchte Teilflächen, die durch die bestehenden Straßen abgeschnitten sind.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich weder nach Art. 10 BayWaldG als Schutzwald noch nach Art. 12 BayWaldG als Erholungswald ausgewiesene Waldflächen befinden. Bannwaldflächen nach Art. 11 BayWaldG sind nicht vorhanden. Die Waldfläche mit besonderer Bedeutung für die Erholung liegt nördlich von Eichmühle im Bereich des Ellbach- und Kirchseemoors. Östlich von Bad Tölz bzw. nordöstlich von Gaißach ist eine Waldfläche als Wald mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz und für das Landschaftsbild ausgewiesen. In

unmittelbarer Nähe zur geplanten Trasse der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz befinden sich laut Wald funktionsplan keine Waldflächen mit besonderer Bedeutung.

Ein Wasserschutzgebiet liegt nördlich der geplanten Trasse. Dieses befindet sich jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes und ist somit nicht betroffen. Südwestlich im Untersuchungsgebiet liegt der Maxlweiher. Es handelt sich hierbei um einen künstlichen Weiher, der fischereiwirtschaftlich intensiv genutzt wird. Außerdem dient der Weiher dem Regenwasserrückhalt. Der Überlauf ist verrohrt und fließt nach Westen über den Rehgraben zur Isar ab. Der Hauptzulauf kommt von Südosten (südlich des Flint-Geländes) und verläuft als strukturreicher Bachlauf entlang der Gaißacher Dorfstraße und der B 13/B 472. In einem Geländeeinschnitt nördlich der Lettenholzsiedlung liegt ein Bachtälchen. Weitere Stillgewässer liegen im bzw. um das Freibad Eichmühle (z. T. naturnahe Gewässer mit ausgeprägter Verlandungszone). Ein weiteres Fließgewässer ist der Ellbach (Gewässergüte II, mäßig belastet). Das oberste Grundwasserstockwerk liegt etwa auf dem Niveau des nordwestlich befindlichen Ellbaches und des Ellbachmoores sowie des südlich befindlichen Großen Gaißbaches und der Attenloher Filzen. Diese Moorkörper entwässern beide in südwestlicher Richtung zur Isar. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Grundwasser hier ebenfalls ungefähr in westlicher bis südwestlicher Richtung abfließt. Das Grundwasser gilt aufgrund des hohen Grundwasserflurabstandes von bis zu 15 m als gering belastet. Vorhandene Bodenversiegelungen verringern im Gebiet zwar die Grundwasserneubildungsrate, aufgrund des großen, unbebauten Einzugsgebietes und des durchlässigen Moränenkörpers ist jedoch von keiner erheblichen Vorbelastung durch Versiegelung auszugehen.

Zentral im Untersuchungsgebiet liegt das Gelände der ehemaligen Flint-Kaserne mit gewerblich genutzten Gebäuden. Östlich davon liegen Gewerbe-, Sonder- und allgemeine Wohngebiete, westlich davon Sondergebietsflächen mit Sporteinrichtungen. Westlich der B 13 befindet sich die Lettenholzsiedlung und östlich der B 13 befindet sich die General-Patton-Siedlung als gut durchgrüntes Wohngebiet. Im Bereich zwischen Bahnlinie und Lettenholzsiedlung liegt ein Einkaufszentrum mit einem Lebensmittel- und Baumarkt. Die B 472 stellt die Verbindung Miesbach - Bad Tölz - Peißenberg von Osten nach Westen dar, die B 13 führt aus dem Norden von Holzkirchen (Anschluss BAB A 8) über Bad Tölz in Richtung Süden nach Lenggries. Eine weitere Verkehrsachse stellt die Bahnlinie Bad Tölz- Schaftlach als Nord-Ost-Verbindung dar. Westlich von Greiling liegt ein ehemals militärisch und mittlerweile zum Segelflug genutzter Flugplatz. Es sind keine Ver- und Entsorgungsflächen vorhanden.

An der Bahnlinie liegt eine Kleingartenanlage mit zehn Parzellen. Weitere Freizeiteinrichtungen sind das Freibad „Eichmühle“, die Tennisanlage und der Golfplatz „Isarwinkel“, der in den letzten Jahren erweitert wurde. Westlich des Flint-Geländes befinden sich weitere Sondergebiete „Sport“ mit Eissporthalle und Hallenbad. Es gibt keine überregionalen Radwegeverbindungen.

Insbesondere werden das Flint-Gelände und die Lettenholzsiedlung von der freien Landschaft mit bewegtem Relief umgeben, wodurch eine gute Frischluftversorgung von Natur aus gegeben ist. Die weiteren Siedlungsgebiete werden zumindest von Ost und Südost lokalklimatisch ausreichend mit Frischluft versorgt. Die produktivsten Flächen sind die landwirtschaftlich genutzten Offenlandflächen. Da sie nicht im Umfeld der Siedlungen liegen und die Topografie keine Auswirkungen auf die Frischluftzufuhr von Wohngebieten hat, kommt ihnen aber keine besondere Bedeutung zu. Als Kaltlufttransportbahn fungiert die nach Nordwesten verlaufende Bahnlinie.

Laut dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege liegen vier nach Art. 3 BayDSchG geschützte Bodendenkmäler im Untersuchungsgebiet (Unterlage 19.1 T, Tabelle 3). Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch das Bauvorhaben nicht berührt.

Beeinträchtigungen gehen im Wesentlichen von den vorhandenen Hauptverkehrsstraßen St 2072, bestehende B 472 und B 13 sowie in geringerem Ausmaß von der Tölzer Straße (Kreisstraße TÖL 12) und den Gemeindeverbindungsstraßen Bad Tölz und Gaißach aus, insbesondere in Form von Trenn- und Zerschneidungswirkungen sowie von Lärm und Beunruhigungen durch den bestehenden Verkehr. Weitere Vorbelastungen gehen von der Bahnlinie (Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, Erschütterungen und Lärm bei Durchfahrt eines Zuges, Trenn- und Zerschneidungswirkung) und dem westlich von Greiling gelegenen Segelflugplatz (Beunruhigung im Luftraum) aus.

Die Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens ist im Übrigen in der Unterlage 1 T, Unterlage 19.1 T, Kap. 3, und der Unterlage 19.5 T, Kap. 4, detailliert beschrieben, worauf verwiesen wird.

### **2.1.3 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe**

Es bestand nicht die Verpflichtung, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3

Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr.

Im Wesentlichen sind dem Grunde nach fünf Trassenvarianten (Nordumfahrung, Südumfahrung Variante 1, Südumfahrung Variante 2, Tunnel im Zuge der B 472, Trog im Zuge der bestehenden B 472 und B 13) denkbar und wurden entsprechend miteinander verglichen. Hinsichtlich der Beschreibung der überprüften Varianten und des Ergebnisses des bewertenden Variantenvergleichs wird auf die Ausführungen unter C.4.3.2 dieses Beschlusses und die Unterlage 1 T, Kap. 3, verwiesen.

#### **2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen**

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Zu den anlagebedingten Auswirkungen zählen die Flächenüberbauung und -versiegelung verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für landwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponie von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.

Die verkehrsbedingten Auswirkungen sind eine Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), z. T. lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken.

##### **2.1.4.1 Schutzgut Menschen**

Es wurden die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit (Wohnen und Erholen) untersucht. Das Bauvorhaben wirkt sich wie folgt aus:

#### 2.1.4.1.1 Wohnen

Durch die aktuelle Verkehrssituation sind große 3- und 4-geschossige Wohngebäude im Bereich der Lettenholz- und General-Patton-Siedlung direkt betroffen. Die Bewohner dieser Gebäude sind derzeit dem Lärm und den Schadstoffen infolge des Verkehrs auf der B 472 und B 13 ausgesetzt.

Durch den Bau der Nordumfahrung Bad Tölz und der damit verbundenen Verlagerung des Verkehrs soll das bestehende Haupt- und Erschließungsstraßennetz vom Durchgangsverkehr entlastet und seine Funktionsfähigkeit wiederhergestellt werden. Der Bau wird somit zu einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität der Stadt Bad Tölz beitragen.

Durch das Bauvorhaben wird die B 472 alt westlich der B 13 um ca. 65 % und östlich der B 13 um ca. 73 - 86 % entlastet. Auf der B 13 wird der Verkehr südlich der Nordumfahrung zwischen 64 und 76 % abnehmen, was insgesamt zu einer deutlichen und spürbaren Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung der an diesen Straßen angrenzenden Anwohner im Bereich der Lettenholzsiedlung und Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße führen wird. Die mit dem Neubau der Nordumfahrung verbundene Entlastung ist darüber hinaus ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit. Vor allem die derzeit stark belasteten Ortsdurchfahrten im Zuge der B 472 und der B 13 profitieren von der Reduzierung des Verkehrsaufkommens besonders. Damit wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für besonders gefährdete Gruppen wie Fußgänger und Radfahrer, deutlich erhöht. Mögliche Beeinträchtigungen von Bewohnern der Lettenholzsiedlung sowie der General-Patton-Siedlung werden aufgrund der vorgesehenen Lärm-/Schallschutzmaßnahmen vermieden. Die Trasse verläuft im Bereich der Lettenholzsiedlung in einem 4,0 bis 9,0 m tiefen Einschnitt. In Kombination mit einer 2,5 bis 5,0 m hohen Lärmschutzwand auf der Ostseite werden die Anwohner auf beiden Seiten wirkungsvoll vor Straßenlärm geschützt. Im Bereich der General-Patton-Siedlung wird der Lärmschutz durch einen 2,5 m hohen Lärmschutzwall auf der Südseite der Straße gewährleistet. Weitere Siedlungsflächen sind entweder bereits vorbelastet oder Auswirkungen können aufgrund der Entfernung zum Bauvorhaben ausgeschlossen werden.

#### 2.1.4.1.2 Erholen

Nordwestlich der Lettenholzsiedlung (Bau-km 0+885 bis Bau-km 1+000) wird eine Kleingartenanlage überbaut. Durch das Bauvorhaben ergeben sich keine über die bereits durch den bestehenden Verkehr und die vorhandenen Gewerbegebietsflächen hinausgehenden erheblichen Beeinträchtigungen auf die Erholungseignung. Während der Bauzeit ist zeitweilig mit höheren Lärmbelastungen zu rechnen. Unter

Berücksichtigung, dass die Baumaßnahmen grundlegend am Tag und während eines begrenzten Zeitraumes stattfinden und Vorbelastungen vorhanden sind, werden die zusätzlichen baubedingten Lärmemissionen die Erholungsnutzung nicht nachhaltig beeinträchtigen. Auf die Bauphase beschränkt sind Beeinträchtigungen der bestehenden Rad- und Fußwegunterführung im Bereich der B 472 (Verbindung zum Gewerbegebiet). Das daran angeschlossene Wegenetz wird nach Fertigstellung der Baumaßnahme wiederhergestellt.

#### 2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Das Bauvorhaben wirkt sich wie folgt aus:

##### 2.1.4.2.1 Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung

Mit dem neuen Trassenverlauf ist eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von Gehölz-, Wald- und Offenlandflächen verbunden.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden zahlreiche Vorkommen besonders und streng geschützter Arten sowie weiterer wertgebender Arten der Roten Listen bzw. Vorwarnlisten festgestellt. Speziell artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 BNatSchG können durch die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bzw. spezielle CEF-Maßnahmen vermieden werden (vgl. Unterlage 19.3 T).

Die vom Vorhaben betroffenen Gras- und Krautfluren der bestehenden Straßennebenflächen sowie der landwirtschaftlichen Nutzflächen sind kurzfristig wiederherstellbar. Demgegenüber sind die betroffenen Gehölz-, Waldflächen und Biotopflächen nur mittel- bzw. langfristig wiederherstellbar und aufgrund der nachgewiesenen Artvorkommen von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung. Ein direkter Eingriff in nicht wiederherstellbare Biotope oder in Lebensräume mit landesweiter Bedeutung ist durch das Vorhaben nicht zu verzeichnen.

Verluste von mittel- bis langfristig wiederherstellbaren Biotopflächen, wie artenreiche Extensivweide, feuchte, nasse Hochstaudenflur, Nasswiese, Magerrasen, naturnahe Hecke/Gebüsch oder Feuchtgebüsch durch Überbauung oder Versiegelung sind zu verzeichnen. Weitreichende Eingriffe wurden aufgrund von Vermeidungsmaßnahmen (vgl. V1, V2) durch Begrenzung des Arbeitsraumes und Steuerung der Rodungszeiten bestmöglich vermieden. Im Rahmen von Gestaltungsmaßnahmen werden Gehölzstrukturen auf den Straßennebenflächen wieder neu angelegt und



auch im Rahmen der Ausgleichsflächengestaltung feuchte oder trockene, artenreiche Strukturen neugeschaffen und somit die Beeinträchtigung vollständig kompensiert.

Vom Vorhaben temporär beanspruchte Vegetationsbestände werden durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen weitgehend wiederhergestellt. Die zeitliche „Lücke“, die bis zur Wiederherstellung von Biotopbeständen entsteht, wird auf das Kompensationserfordernis angerechnet.

Durch die Nordumfahrung werden zwei zusammenhängende Lebensräume geteilt. Zum einem handelt es sich um den Bereich Hochstauden und Magerrasenkomplex (BK 8235-0132) nordwestlich der Lettenholzsiedlung sowie um die trockene Initialvegetation und Altgrasfluren im Bereich des Flugplatzes Greiling (BK 8235-0146). Die Isolationsfläche im Bereich der Lettenholzsiedlung ist bereits durch die Bahntrasse vorbelastet. Beide Flächen wurden aufgrund einer möglichen zukünftigen Veränderung der Vegetationsbestände auf das Kompensationserfordernis angerechnet.

Das Vorhaben führt zu einer Erweiterung der Zone der mittelbaren Beeinträchtigung und damit verbundenen Beeinträchtigungen (Lärm, optische Reize, stoffliche Einträge) angrenzender langfristig bis nicht wiederherstellbare Biotoptypen (Magerrasen, Feuchtgebüsche, Nasswiesen, Sumpfwald, Flachmoor usw.). Eine mögliche Veränderung der Vegetationsbestände ist im Rahmen der Kompensationsflächenberechnung berücksichtigt. Weiter werden auch langfristig- bis nicht wiederherstellbare Biotopflächen, wie naturnahe Feldgehölze und Hecken sowie im Bereich Greiling Flach- und Hochmoorbereiche (renaturierungsfähig) aufgrund der Verschiebung des Beeinträchtigungskorridors entlastet. Durch die Erweiterung der Auswirkungen durch optische Störungen sind keine maßgeblichen neuen Belastungen zu erwarten. Zudem wird im Bereich des Flugplatzes nördlich der Trasse ein Blendschutz errichtet.

Zusätzlich ist ein Verlust von Einzelbäumen (neun Stück, nicht landschaftsbildprägend; sowie neun Stück, landschaftsbildprägend) zu verzeichnen. Diese können im Zuge der Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt werden. Beeinträchtigungen von Arten durch Gelege- und Individuenverluste während der Bauzeit werden durch zeitliche Steuerung von Rodung, Baufeldräumung und Gebäudeabriss vermieden (vgl. V1). Der Arbeitsraum wird zur Minimierung von Eingriffen begrenzt. Da Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen in naturschutzfachlich unsensiblen Bereichen errichtet werden, kommt es zu keinen weiteren Störungen und Lebensraumverlusten wertgebender Tierarten (vgl. V2). Zur Vermeidung möglicher Lockeffekte für Amphibien und Reptilien in den

Baustellenbereich bzw. auf Lagerflächen werden während der sensiblen Zeiten Vermeidungsmaßnahmen (vgl. V7, V8, V9) durchgeführt.

Baubedingte Stoffeinträge sind in ihrer zeitlichen Dauer begrenzt. Zur Minimierung möglicher baubedingter Stoffeinträge in sensible Ökosysteme (Oberflächengewässer, Flächen mit hoch anstehendem Grundwasser) sind weiterhin wirkungsvolle Maßnahmen vorzusehen (vgl. V4, V10), die einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Ökosysteme entgegen wirken. Den Vermeidungsmaßnahmen kommt aufgrund einer potenziellen Gefährdung von Lebensräumen mit hoher bis sehr hoher naturschutzfachlicher Wertung besondere Bedeutung zu.

Direkter Eintrag von verschmutztem Oberflächenwasser in die Vorfluter wird durch flächige Versickerung im Bereich der Straßenböschungen und durch die Sammlung in Rückhaltebecken vermieden. Die Absetz- und Regenrückhaltebecken der Straßenentwässerung werden als zweigeteilte Becken mit Rückhalteeinrichtungen für Leichtflüssigkeiten geplant und so bemessen, dass auch bei Starkregenereignissen kein unregelmäßiges Überfließen möglich ist und eine geregelte Entwässerung dauerhaft gewährleistet bleibt (vgl. V3).

Beeinträchtigungen von Leitstrukturen für wertgebende Arten werden durch entsprechende Bepflanzung vermieden. Der Erhalt und die langfristige Sicherung von Leitlinien (lineare Strukturelemente) und von Austauschbeziehungen für wertgebender Arten ist somit gesichert (vgl. V5, V6).

Insgesamt sind unter Berücksichtigung aller Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minimierung von Beeinträchtigungen der Habitate und Funktionen sowie einer landschaftsgerechten Gestaltung der Straßennebenflächen die Eingriffe als kompensierbar zu werten und können durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen A1, A2, und  $A_{\text{CEF-T}}$  kompensiert werden. Die Maßnahmen A1, A2 und  $A_{\text{CEF-T}}$  schaffen einen Ausgleich für Eingriffe in straßennahe Biotope sowie deren Beeinträchtigung, den Verlust von naturnahen Gehölzstrukturen und Waldflächen sowie den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen. Ziel ist weiter, die Eingriffe in das Artengefüge der Lebensraumkomplexe entlang der Bahnlinie, im Bereich des Flugplatzes und des Moor- und Streuwiesenkomplexes bei Greiling auszugleichen.

#### 2.1.4.2.2 Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges

Der zusammenhängende Lebensraumkomplex am Flugplatz wird funktional in zwei Teilflächen getrennt, zwischen denen ein Austausch nur noch eingeschränkt möglich ist. Weiterhin entstehen Zerschneidungswirkungen in einem bisher nicht vorbelasteten Raum im Bereich des Biotopkomplexes nördlich der Lettenholzsiedlung. Im Umfeld des bereits vorbelasteten Moor- und Streuwiesenkomplexes am Südwestrand von Greiling gehen hauptsächlich Flächen

der ohnehin schon isolierten Teilflächen und kleinflächig auch Flächen des Schwerpunktbestandes verloren. Im Bereich des „Ellbachmoores“ mit naturschutzfachlich bundesweiter Bedeutung finden zwar keine unmittelbaren Veränderungen statt, es werden jedoch benachbarte und in Beziehung stehende Bereiche (z. B. entlang der Bahnlinie), beeinträchtigt.

Kleine Fließgewässer mit lokaler Verbundfunktion sind direkt durch Überbauung betroffen. Es handelt sich allerdings hierbei nicht um eine Neuzerschneidung sondern um einen als randlichen Lebensraumverlust zu wertenden Eingriff.

Für flugfähige Arten sind in meist eingeschränktem Umfang Austauschbeziehungen über den neuen Straßenkörper möglich. Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen bzw. mit der Gehölzpflanzung und der Anlage von Waldrändern in einem bestimmten Abstand zur Straße werden die Leitstrukturen entlang der Trasse für flugfähige Arten wieder hergestellt und es ist mit einer Verbesserung der bestehenden Situation zu rechnen, da aufgrund des Abstandes zur Trasse das Kollisionsrisiko vermindert wird.

Bestehende Austauschbeziehungen von Fledermäusen z. B. entlang von bestehenden Waldrändern, insbesondere im Bereich von Waldwegen oder Flurwegen mit begleitenden Gehölzstrukturen, sind bereits durch den bestehenden Verkehr (z. B. Allgaustraße) beeinträchtigt. Einer Verstärkung der vorhandenen Barrierewirkungen durch die neue Trasse kann durch die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse (vgl. V5, V6) entgegengewirkt werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen des ökologischen Funktionsgefüges können aufgrund der festgelegten Vermeidungsmaßnahmen und Gestaltungsmaßnahmen bzw. durch die Wiederherstellung der Begleitstrukturen und Leitstrukturen ausgeschlossen werden. Mit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos ist unter Berücksichtigung der Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen nicht zu rechnen.

#### 2.1.4.1.3 Beeinträchtigungen wertgebender Tier- und Pflanzenarten

Durch das Vorhaben sind sowohl europarechtlich geschützte Arten gem. Anhang IV der FFH-RL aus den Gruppen der Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, Tagfalter und Libellen, als auch europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 der V-RL nachweislich oder potenziell betroffen. Hingegen kann eine Betroffenheit von europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten oder weiteren europarechtlich geschützten Tierarten aus anderen Tierklassen bereits vorab ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung der festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung bleibt für alle vom Vorhaben betroffenen Arten gem. Anhang IV der

FFH-RL und fast alle Vogelarten i. S. v. Art. 1 V-RL, trotz teils direkter Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die Funktionalität betroffener Lebensstätten im räumlichen und funktionalen Zusammenhang gewahrt. Wesentlich hierfür sind der Schutz angrenzender, zu erhaltender Lebensräume (V2), der Ausschluss von Fernwirkungen insbesondere über den Wirkpfad Wasser (V3 und V4) sowie die zeitliche Begrenzung der Rodungs- und Schnittzeiten und der Zeiten für die Baufeldräumung (V1). Lediglich für die Feldlerche, die im Bereich des Flugplatzes eines ihrer bedeutendsten Bruthabitate im Raum besitzt und die direkt von Flächenverlusten und zusätzlichen Störungen in größerem Umfang betroffen ist, kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese Belastungen unter den derzeit herrschenden Bedingungen (durch kleinräumige Umsiedlung) kompensiert werden können. Entsprechend ist für sie die Schaffung geeigneter Ausweichhabitate (CEF-Maßnahmen A<sub>CEF-T</sub>) eine Grundvoraussetzung zur Wahrung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang.

Stärkere Störwirkungen, die sich ggf. erheblich auf die betroffenen Tiere oder den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken, können durch entsprechende Maßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduziert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Für Verluste an Nahrungshabitatflächen und die verbleibenden bau- und betriebsbedingten Störwirkungen stehen den (potenziell) betroffenen Arten vergleichbare oder günstigere Ausweichräume in räumlicher Nähe zur Verfügung oder werden im Fall der Feldlerche in ruhigeren Bereichen geschaffen, so dass keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand potenziell betroffener Arten zu konstatieren sind.

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos konnte für alle betroffenen Arten ausgeschlossen werden. Hierfür sind u. a. spezielle Gestaltungsmaßnahmen z .B. für Fledermäuse entlang der Trasse maßgeblich (V5). Da die Trasse in Teilbereichen vorhabensbedingt Flächen direkt beansprucht, die der Zauneidechse als Lebensraum dienen, sind für diese Art besondere Maßnahmen erforderlich, um Verluste von Individuen oder deren Entwicklungsformen zu vermeiden. Dabei ist die Berücksichtigung der Aktivitätsphase der Art im Bauablauf bzw. bei der Durchführung der entsprechenden Maßnahmen zwingend erforderlich (V1, V6, V7, V8, V9).

In der Gesamtbetrachtung werden weder für Arten gem. Anhang IV der FFH-RL noch für europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 V-RL Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

#### 2.1.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Das Bauvorhaben wirkt sich wie folgt aus:

Beeinträchtigungen der Naturgüter Boden erfolgt in erster Linie durch die Versiegelung von Flächen, da diese zu einem vollständigen Verlust der Funktionsfähigkeit führt. Durch Überbauung bleiben die Funktionen des Schutzgut Bodens überwiegend erhalten oder können wieder hergestellt werden. Ferner werden verloren gegangene Bodenfunktionen durch Entsigelung nicht mehr benötigter Straßenabschnitte wiederhergestellt. Durch das Vorhaben werden im Bereich Bau-km 2+250 bis Bau-km 2+550 sensible Bodenstrukturen (Streuwiese) überbaut. Die Bodenfunktionen bleiben überwiegend erhalten. Zudem werden in Bereichen von sensiblen Böden straßennaher Feuchtbiotope, in denen eine Reduzierung des Arbeitsraumes technisch nicht möglich ist, durch Auslegung eines Geotextilvlieses und Schotterauftrag eine starke Bodenbelastung durch Befahrung minimiert und Einträge von Schmutz und Schadstoffen vermieden (V10). Temporäre Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden sind unter Berücksichtigung einer fachgerechten Entnahme bzw. eines fachgerechten Wiedereinbaus als gering einzuschätzen bzw. auf ein Minimum zu reduzieren. Die ursprüngliche Horizontabfolge der Böden wird gewahrt bzw. wiederhergestellt. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen (Arbeitsbereich, Baustelleneinrichtungsfläche) werden wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Damit werden die Böden auch langfristig nicht belastet und ihre Funktionen nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt. Durch das Vorhaben werden etwa 6,89 ha neu versiegelt. Nicht mehr benötigte Straßen- und Wegabschnitte werden entsiegelt und rückgebaut (ca. 1,09 ha).

#### 2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser gliedern sich in die Teilbereiche Oberflächenwasser, Grundwasser und Landschaftswasserhaushalt. Das Bauvorhaben wirkt sich wie folgt aus:

Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser resultiert durch die Versiegelung von Flächen. Das Schutzgut Wasser besitzt zum Teil im Untersuchungsgebiet aufgrund der vorkommenden wasserabhängigen Biotoptypen sowie der Durchführung von Baumaßnahmen in der Nähe von sensiblen Feuchtbereichen eine hohe Bedeutung und Empfindlichkeit. Als Flächen mit geringster Grundwasserüberdeckung im UG wird das Ellbach- und Kirchseemoor angesehen, dort wird direkt jedoch nicht eingegriffen. Zur Vermeidung und Minimierung von direkten und indirekten Beeinträchtigungen wurde darum ein entsprechendes Maßnahmenkonzept erarbeitet (vgl. V2, V3, V4). Die Gefahr von Stoffeinträgen während der Bauzeit kann durch schonende Bauweisen (z. B. Schutz von Bodenlagerflächen vor Abschwemmung, Betankung außerhalb wassersensibler Bereiche) und den Einsatz umweltschonender Betriebsmittel minimiert werden. Durch das Vorhaben werden etwa 6,89 ha neu versiegelt. Nicht mehr benötigte Straßen- und Wegabschnitte werden entsiegelt und rückgebaut (ca. 1,09 ha). In das Grundwassersystem wird nicht so stark eingegriffen, dass daraus wesentliche Standortveränderungen resultieren. Zur Vermeidung von betriebsbedingten Stoffeinträgen ins Gewässersystem und einer Erhöhung des Oberflächenabflusses wird das Oberflächenwasser von Fahrbahnen, aus Einschnitten, Wällen und Außengebieten über Mulden, Einläufe und Kanäle gesammelt und Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken zugeführt, gereinigt und in bestehende bzw. neu zu bauende Gräben den Vorflutern zugeleitet (vgl. V3). Negative Auswirkungen sind aufgrund der für Starkregenereignisse konzipierten Absetz- und Regenrückhaltebecken auf das Schutzgut Wasser nicht zu erwarten.

#### 2.1.4.5 Schutzgut Landschaft

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist vorrangiges Ziel des Landschaftsschutzes. Das Bauvorhaben wirkt sich wie folgt aus:

Durch die Baumaßnahme werden Gehölzstrukturen und landschaftsbildprägende Biotopstrukturen überbaut und somit das Landschaftsbild und die in diesem Zusammenhang zu sehende Erholungseignung beeinträchtigt. Durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen wird das Bauwerk jedoch wieder neu in die Landschaft eingebunden und mit Kleinstrukturen angereichert. Wesentliche Beeinträchtigungen der Erholungseignung sind demnach nicht zu erwarten. Das Wegenetz wird nach Fertigstellung des Vorhabens wieder angebunden. Im Allgemeinen erhöht sich die technische Überformung der Landschaft aufgrund des neuen Straßenbauwerkes. Der Verlust struktureller Elemente (Straßenbegleitgehölze, Biotopstrukturen) ist durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen und die somit einhergehende

Neugestaltung des Landschaftsbildes ausgleichbar. Angeschnittene Waldflächen werden durch entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen gestaltet und wiederhergestellt. Die Kompensationsflächen liegen im direkten Anschluss an die Trasse und tragen zur Wiedereingliederung der Trasse in die Landschaft bei. Erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild verbleiben nicht. Das Landschaftsbild kann neu gestaltet werden.

#### 2.1.4.6 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie den meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich. Wesentlich erscheinen der Erhalt von Flächen zur Frisch- und Kaltluftproduktion und der Erhalt der Austauschbeziehungen in Form von Kaltluftbahnen und diffusen Kaltluftströmungen insbesondere in Hinblick auf die Versorgung der Siedlungsgebiete mit Frischluft. Das Bauvorhaben wirkt sich wie folgt aus:

Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima und Luft können ausgeschlossen werden, da sich die Verluste an Waldflächen bezogen auf die verbleibenden Waldflächen nicht erheblich auf die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion auswirken. Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz liegen im äußersten Südosten des Untersuchungsgebietes und werden vom Vorhaben nicht betroffen. Zudem werden die zu rodenden Waldflächen im direkten Umgriff der Rodungsbereiche im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A2 wieder neu aufgeforstet. Die Bahnlinie mit Bedeutung für den Kaltlufttransport wird vom Vorhaben nicht beeinträchtigt bzw. betroffen. Erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Klima und Luft verbleiben nicht.

#### 2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziele sind der Erhalt von schützenswerten Baudenkmälern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie die Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft. Das Bauvorhaben wirkt sich wie folgt aus:

Kulturdenkmäler sind von dem Bauvorhaben nicht betroffen. Die Beeinträchtigung des Bodendenkmals betrifft eine Fläche von ca. 0,1 ha. Da aufgrund des vorhandenen Untergrundes die Aufschüttung mit Vlies ohne Abtrag des Oberbodens

vorgesehen ist, stellt dies nach Auskunft des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege jedoch keinen Eingriff in das Bodendenkmal dar. Durch das Vorhaben sind überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen. Durch die Baumaßnahme kommt es zum Verlust von einer für das Schutzgut nur gering bedeutsamen forstwirtschaftlichen Nutzflächen auf 1,97 ha. Der Waldverlust wird im Kompensationsmaßnahmenkonzept entsprechend berücksichtigt. Nach Abschluss der Baumaßnahmen entstehen durch Umsetzung der geplanten Gestaltungsmaßnahmen hierauf erneut Wald- und Gehölzflächen.

Die Waldverluste werden durch die Aufforstung im Rahmen der Kompensationsmaßnahme A2 (0,79 ha) und durch die Pflanzung von Heckenstrukturen und Feldgehölzen auf der Fläche A1 (0,06 ha) sowie im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen (0,98 ha) zur Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft kompensiert. Die waldrechtlichen Belange sind damit voll erfüllt. Weitere Erfordernisse bestehen nicht.

#### 2.1.4.8 Wechselwirkungen

Neben den Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter wurden auch die Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern betrachtet. Die Wechselwirkungen stellen somit das gesamte Ökosystem des Untersuchungsgebietes dar, wobei sich die einzelnen Schutzgüter in ihrer Funktion auch gegenseitig bedingen. Dies bedeutet, dass Auswirkungen auf ein einzelnes Schutzgut ebenfalls Auswirkungen auf andere Schutzgüter nach sich ziehen können, die in räumlichem und zeitlichem Abstand auftreten können. Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern treten hier im Wesentlichen zwischen den Schutzgütern Tiere und Pflanzen und dem Landschaftsbild sowie zwischen Tiere und Pflanzen und den abiotischen Standortfaktoren Wasser, Boden und Klima auf. Die geringe Sickerfähigkeit der vorherrschenden Bodentypen bedingt das Vorkommen vereinzelter und teilweise größerer zusammenhängender Feuchtstandorte mit Streuwiesen- und Moorvegetation, Nasswiesen und nassen Hochstaudenfluren sowie Feuchtwald- und Moorwald. Aufgrund der unterschiedlichen Ausstattung bieten diese Feuchtbiotopkomplexe Lebensraum für spezialisierte Lebensgemeinschaften mit Vorkommen zahlreicher gefährdeter Arten. Der zusammenhängende Lebensraumkomplex am Flugplatz wird funktional in zwei Teilflächen getrennt, zwischen denen ein Austausch nur noch eingeschränkt möglich ist. Weiterhin entstehen Zerschneidungswirkungen in dem nicht vorbelasteten Raum im Bereich des Biotopkomplexes nördlich der Lettenholzsiedlung. Im Umfeld des bereits vorbelasteten Moor- und Streuwiesenkomplexes am Südwestrand von Greiling gehen hauptsächlich Flächen der ohnehin schon isolierten Teilflächen und



kleinflächig auch Flächen des Schwerpunktbestandes verloren. Im Bereich des „Ellbachmoores“ mit naturschutzfachlich bundesweiter Bedeutung finden zwar keine unmittelbaren Veränderungen statt, es werden jedoch benachbarte und in Beziehung stehende Bereiche (z. B. entlang der Bahnlinie), beeinträchtigt. Dies beeinträchtigt die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser und Landschaft.

#### **2.1.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen**

Es werden im Zuge des Bauvorhabens zahlreiche zusätzliche Maßnahmen zur Verminderung der Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter ergriffen:

- Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch zeitliche Steuerung von Rodung, Baufeldräumung und Gebäudeabriss (V1)
- Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen (V2)
- Anlage von Regenrückhalteeinrichtungen für Leichtflüssigkeiten (V3)
- Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers vor Verunreinigungen in der Bauphase (V4)
- Anlage von Leiteinrichtungen für Fledermäuse und Abrücken der Bepflanzung zum Straßenkörper (V5)
- Erhalt funktionaler Beziehungen entlang des Bahnkörpers (V6)
- Schaffung neuer Lebensräume für die Zauneidechse auf Nebenflächen und Straßenböschungen im Nahbereich zur Bahnlinie (V7)
- Vermeidung möglicher Lockeffekte für Amphibien und Reptilien in den Baustellenbereich bzw. auf Lagerflächen (V8)
- Schutz der Zauneidechse während der Baumaßnahme (V9)
- Minimierung temporärer Beeinträchtigungen sensibler Böden durch Verwendung eines Geotextilvlieses und Schotterauftrag (V10)
- Sonstige Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen:
  - o Im Bereich der gesamten Baumaßnahme gilt ein schonender Umgang mit Boden. Zur Vermeidung von unnötigen Verdichtungen sollen empfindliche Flächen außerhalb des Baufeldes nicht befahren werden. Die Lagerung des Aushubmaterials findet innerhalb des Baufeldes statt. Die Baufelderschließung erfolgt ausschließlich über das bestehende Wegenetz sowie über die temporär in Anspruch zu nehmenden Flächen. Das Aushubmaterial wird unter Berücksichtigung der natürlichen Horizontabfolge fachgerecht (getrennt nach Ober- und Unterboden) gelagert. Beim Wiederverfüllen von Gräben und Baugruben ist auf die natürliche Bodenschichtung zu achten.

- Zur Vermeidung der Einbringung standortfremder Pflanzenarten und insbesondere zur Vermeidung einer zusätzlichen Verbreitung von eventuell im Boden vorhandenen Neophytensamen erfolgt vorrangig eine Verwendung des direkt vor Ort abgetragenen Oberbodens. Falls eine Lieferung von Oberboden dennoch erforderlich sein sollte, ist zu gewährleisten, dass dieser frei von Saat- und Pflanzengut standortfremder Pflanzenarten ist.
- Durchführung einer Umweltbaubegleitung während der gesamten Bauphase.

Die Maßnahmen sind zudem unter C.4.3.4.4.2 dieses Beschlusses und in der Unterlage 1 T, Kap. 6, und in der Unterlage 19.1 T näher beschrieben. Hierauf wird verwiesen.

### **2.1.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Als spezielle Maßnahme zur Sicherung der ökologischen Funktionalität betroffener Lebensräume ist die Maßnahme A<sub>CEF-T</sub> - Schaffung von Rückzugshabitaten für die Feldlerche geplant. Die Maßnahmen A1, A2 und A<sub>CEF-T</sub> schaffen einen Ausgleich für Eingriffe in straßennahe Biotope sowie deren Beeinträchtigung, den Verlust von naturnahen Gehölzstrukturen und Waldflächen sowie den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen. Ziel ist es weiter, die Eingriffe in das Artengefüge der Lebensraumkomplexe entlang der Bahnlinie, im Bereich des Flugplatzes und des Moor- und Streuwiesenkomplexes bei Greiling auszugleichen. Die Kompensationsmaßnahmen sind im Einzelnen in den Lageplänen der Unterlage 9.2 T dargestellt sowie in den Maßnahmenblättern der Unterlage 9.3 T detailliert erläutert.

### **2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)**

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthält, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Diese

Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Durch die Baumaßnahme werden 20,89 ha Fläche neu in Anspruch genommen, 6,21 ha des Flächenbedarfs waren schon zuvor Straßenflächen (einschließlich Nebenflächen). Flächenverluste ergeben sich jeweils aus Versiegelung und Überbauung. Die Baumaßnahme hat den Verlust von straßenbegleitenden Säumen und Gehölzen sowie von landwirtschaftliche Grünflächen und Waldflächen zur Folge. Biotope sind ebenfalls betroffen wie auch europarechtlich geschützte Arten. In der Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter ist folgendes festzustellen:

In Bezug auf das Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen. Das Bauvorhaben reduziert die bestehende Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner an der B 472 und B 13 erheblich. Mögliche Beeinträchtigungen der Lettenholzsiedlung sowie der General-Patton-Siedlung werden aufgrund der vorgesehenen Lärm-/Schallschutzmaßnahmen vermieden. Weitere Siedlungsflächen sind entweder bereits vorbelastet oder Auswirkungen können aufgrund der Entfernung zum Bauvorhaben ausgeschlossen werden. Durch den Bau der Nordumgehung ergeben sich auch keine über die bereits durch den bestehenden Verkehr und die vorhandenen Gewerbegebietsflächen hinausgehenden erheblichen Beeinträchtigungen auf die Erholungseignung.

Beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind unter Berücksichtigung aller Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minimierung von Beeinträchtigungen der Habitate und Funktionen sowie einer landschaftsgerechten Gestaltung der Straßennebenflächen die Eingriffe als kompensierbar zu werten und können durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen A1, A2 und ACEF-T kompensiert werden, welche Eingriffe in straßennahe Biotope sowie deren Beeinträchtigung, den Verlust von naturnahen Gehölzstrukturen und Waldflächen kompensieren. Insbesondere werden Beeinträchtigungen von Leitstrukturen für wertgebende Arten durch entsprechende Bepflanzung vermieden. Der Erhalt und die langfristige Sicherung von Leitlinien (lineare Strukturelemente) und von Austauschbeziehungen für wertgebender Arten ist somit gesichert (vgl. V5, V6).

In Bezug auf das Schutzgut Boden sind die Beeinträchtigungen unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen, der kleinflächigen Entsiegelung sowie der geplanten Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen insgesamt als kompensierbar zu werten. Durch Überbauung bleiben die Funktionen des Schutzgutes Bodens überwiegend erhalten oder können wieder hergestellt werden.

Ferner werden verloren gegangene Bodenfunktionen durch Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenabschnitte wiederhergestellt.

Insgesamt sind die Beeinträchtigungen des Schutzguts Wasser unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen, der teilflächigen Entsiegelung sowie der geplanten Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls als ausgleichbar zu werten. Nicht mehr benötigte Straßen- und Wegabschnitte werden entsiegelt und rückgebaut (ca. 1,09 ha). In das Grundwassersystem wird nicht so stark eingegriffen, dass daraus wesentliche Standortveränderungen resultieren. Negative Auswirkungen sind aufgrund der für Starkregenereignisse konzipierten Absetz- und Regenrückhaltebecken vor der Einleitung in Vorfluter auf das Schutzgut Wasser nicht zu erwarten.

In Bezug auf das Schutzgut Luft/Klima sind keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft entstehen keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild. Das Landschaftsbild kann neu gestaltet werden.

In Bezug auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter ergeben sich weder für Denkmäler oder eine land- und forstwirtschaftliche Nutzung erheblich nachteilige Umweltauswirkungen. Eingriffe in Bau- oder Bodendenkmäler erfolgen nicht. Der Waldverlust wird im Rahmen der Kompensationsmaßnahme durch die Pflanzung von Heckenstrukturen und Feldgehölzen sowie im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen wieder kompensiert.

Bei den Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ist ebenfalls von keiner erheblichen Verschlechterung auszugehen und die vollständigen und großräumigen Wechselwirkungsprozesse bleiben erhalten. Erhebliche Beeinträchtigungen des ökologischen Funktionsgefüges können aufgrund der festgelegten Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen und der Wiederherstellung der Begleit- und Leitstrukturen ausgeschlossen werden. Mit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos ist unter Berücksichtigung der Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen nicht zu rechnen. Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen sind weder anlagenbedingt noch baubedingt in Form von Schadstoffeinträgen und Lärmbelastungen erheblich nachhaltige Beeinträchtigungen auf die Wechselwirkungskomplexe zu erwarten.

Auf die Unterlage 1 T, Kap. 5, und die Unterlage 19.5 T wird verwiesen.

### 3. Verträglichkeitsvorprüfung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

Ausgangspunkt der Überprüfung ist § 34 Abs. 2 BNatSchG, wonach Projekte einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen unzulässig sind, wenn sie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können.

Mit dieser Vorschrift ist die Regelung des Art. 6 Abs. 3 Satz 2 der FFH-RL über die Zulassung von Projekten in nationales Recht umgesetzt. Die Zulassungsentscheidung darf nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 der FFH-RL nur erlassen werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Das BVerwG hat im Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05 („Westumfahrung Halle“, Leitsatz 2), nicht beanstandet, wenn im nationalen Recht die Zulassungsschwelle der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL) unter Rückgriff auf die Prüfschwelle der Vorprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) mit dem Begriff der „erheblichen Beeinträchtigung“ definiert wird. Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (BVerwG, aaO, Leitsatz 3). An die Zulassungsentscheidung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004, Az. C-127/02 („Herzmuschel-fischerei“), einen sehr strengen Prüfmaßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass sich der Plan oder das Projekt nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt. Das BVerwG hat hierzu konkretisiert, dass solche vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Projektauswirkungen nur dann ausgeräumt werden können, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Gegenbeweis geführt werden kann, der die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt und alle wissenschaftlichen Mittel und Quellen ausschöpft (BVerwG, aaO, Leitsatz 10). Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Eine Projektgenehmigung kann danach in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits im Rahmen einer Vorprüfung anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im

Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder

- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt FFH-Gebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich beeinträchtigt oder
- wenn die Durchführung einer FFH- Verträglichkeitsprüfung zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) dennoch zugelassen werden kann.

Beeinträchtigungen werden als erheblich eingestuft, wenn sie dazu führen können, dass ein Gebiet seine Funktion für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck nicht mehr oder nur noch in eingeschränktem Umfang erfüllen kann. Es muss sich dabei um Auswirkungen handeln, die sich auf die Erhaltungsziele und die dafür maßgeblichen Bestandteile (zu schützende Pflanzen- und Tierarten sowie deren Habitate) und den Zusammenhang des Netzes „Natura 2000“ nachhaltig und nicht nur vorübergehend auswirken können. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels hat eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebiets zur Folge. Damit wird die Betrachtung jedes einzelnen Erhaltungsziels notwendig. Zur Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen wurde die im Leitfaden des BMVBW (2004) vorgeschlagene iterative Vorgehensweise angewandt sowie die jeweilige Erheblichkeitsschwelle in Bezug auf das konkret vorliegende Schutzgebiet („schutzgebietsbezogen“) ermittelt. Die Herleitung der Beeinträchtigungsintensität erfolgt auf verbal-argumentative Weise und berücksichtigt für die relevanten Lebensraumtypen und Arten deren Erhaltungszustand, die Flächen- bzw. Populationsgröße im Gebiet sowie mögliche Funktionsbeziehungen innerhalb und außerhalb des Schutzgebiets. Zur Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen eines Lebensraumtyps werden auch - in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden nach fachlichen Kriterien ausgewählte - charakteristische Arten, die eine stärkere Bindung an den Lebensraumtyp besitzen, im Gebiet schwerpunktmäßig vorkommen und Reaktionen gegenüber möglichen Projektwirkungen zeigen (Indikatorfunktion), untersucht. Weist der derzeitige Bestand eines Lebensraumtyps oder einer Art einen „ungünstigen“ Erhaltungszustand auf, werden die Projektauswirkungen nicht nur im Hinblick auf den Erhalt des bisherigen Erhaltungszustands, sondern auch im Hinblick auf die Wiederherstellung eines „günstigen“ Erhaltungszustands untersucht.

Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die Erhaltungsziele sind der Bayerischen Natura-2000-Verordnung (BayNat2000V) zu entnehmen. Der Erhaltungszustand eines Lebensraums wird nach § 3 Abs. 2 BayNat200V als günstig erachtet, wenn

- sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die von ihm eingenommenen Flächen beständig sind oder sich ausdehnen,
- die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden und
- der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten im Sinne des Abs. 3 S. 2 günstig ist.

Nach § 3 Abs. 3 S. 2 BayNat2000V ist der Erhaltungszustand einer Art als günstig einzustufen, wenn

1. auf Grund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element ihres natürlichen Lebensraumes bildet und langfristig weiterhin bilden wird,
2. das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
3. ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

Ob ein Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann, ist vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss. Nicht jede Einwirkung auf das Gebiet ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung gleichzusetzen. Im Hinblick auf die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist daher zu prüfen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden (BVerwG, Urteil vom 6.11.2012, Az. 9 A 17.11). Mit dem Begriff der „Stabilität“ wird die Fähigkeit eines Ökosystems bezeichnet, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Die durch ein Projekt betroffenen geschützten Lebensraumtypen oder Arten weisen unterschiedliche Empfindlichkeiten auf. Daher spielen unterschiedliche naturschutzfachliche Kriterien bei der Bewertung eine Rolle, ob der günstige Erhaltungszustand stabil bleiben wird (vgl. zum Ganzen: BVerwG vom 17.01.2007). Dagegen wäre eine Beurteilung der Erheblichkeit ohne Berücksichtigung unterschiedlicher Empfindlichkeiten der

Lebensraumtypen und Arten nicht sachgerecht. Wenn - auch ggf. unter Berücksichtigung von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen - gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Vom Schutz der FFH-Gebiete zu unterscheiden ist der allgemeine Artenschutz nach Art. 12 ff. FFH-RL (§§ 44 ff. BNatSchG), der jedoch nicht im Rahmen des Art. 6 FFH-RL relevant ist. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.4.3.5.2 wird verwiesen.

Für das FFH-Gebiet DE Nr. 8235-301 „Ellbach- und Kirchseemoor“ kann schon aufgrund einer Verträglichkeitsabschätzung (FFH-Vorprüfung, Unterlage 19.4 T) vorab ausgeschlossen werden, dass die Planänderung des Bauvorhabens negative Auswirkungen auf Erhaltungsziele oder den Schutzzweck dieses Gebietes hat. Für dieses Gebiet ist aus folgenden Erwägungen heraus keine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG erforderlich.

#### 3.1.1 Beschreibung des FFH-Gebiets

Das FFH-Gebiet DE 8235-301 „Ellbach- und Kirchseemoor“ erstreckt sich als Band entlang des Ellbaches von Bad Tölz in nordöstlicher Richtung und umfasst die Talmoore und Durchströmungsmoore des Naturschutzgebietes „Ellbach- und Kirchseemoor“ sowie angrenzende Flächen einschließlich des Ellbaches und seiner Aue. Ferner sind mehrere benachbarte, funktional angebundene Teilflächen, so etwa ein Moorkomplex im Bereich unmittelbar südlich des Freibades Eichmühle, im Schutzgebiet eingeschlossen. Neben dieser Teilfläche liegen auch die südöstlichen Ausläufer des großflächigen Moorkomplexes im Talraum des Ellbaches im Untersuchungsgebiet. Es hat eine Größe von 1.134,75 ha und stellt einen zentralen Erhaltungsbereich für Kalknieder-, Hangquell- und Quelltrichter- sowie Zwischenmoore, dystrophe Moorseen und Buchen-Tannen-Mischwälder im Isarvorland sowie einen regionalen Schwerpunkt für Eiszeitrelikte (Zwergbirke, Torfsegge) dar.

#### 3.1.2 Erhaltungsziele, Lebensräume, Arten

Die Erhaltungsziele als Prüfmaßstab für die Beurteilung der Beeinträchtigungen von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung durch Pläne und Projekte umfassen nach § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse und einer in Anhang II der FFH-RL aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind. In Anlage 1a zur BayNat2000V sind gemäß § 3 Abs. 1 BayNat2000V für die FFH-Gebiete die zugehörigen Erhaltungsziele nach § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG hinsichtlich der in Anlage 1 der BayNat2000V



aufgelisteten gebietsspezifischen Arten (Anhang II der FFH-RL) und natürlichen Lebensraumtypen (Anhang I der FFH-RL) festgelegt. Dem Standarddatenbogen (SDB) zum FFH-Gebiet DE 8235-301 „Ellbach- und Kirchseemoor“ lässt sich zudem eine auf im Gebiet vorkommende Lebensraumtypen und Arten bezogene Beurteilung des Gebiets entnehmen. Im FFH-Gebiet 8235-301 „Ellbach- und Kirchseemoor“ kommen folgende Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie vor:

Lebensraumtyp			Beurteilung des Gebiets			
Code	Lebensraumtyp nach Anhang I der FFH-RL	Fläche (ha)	Repräsentativität	Relative Fläche	Erhaltung	Gesamtbeurteilung
3140	Oligo- bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armleuchteralgen (Characeae)	2,0	B	C	B	B
3150	Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions	10,0	B	C	A	B
3160	Dystrophe Seen und Teiche	45,0	A	C	B	B
3260	Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitriche-Batrachion	5,0	A	C	A	B
6210	Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien	0,5	C	C	C	C

	(Festuco-Brometalia)					
<b>6210*</b>	Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Festuco-Brometalia) (* = besondere Bestände mit bemerkenswerten Orchideen)	1,0	C	C	C	C
<b>6410</b>	Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (Molinion caeruleae)	40,0	A	C	B	B
<b>6430</b>	Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe	10,0	A	C	A	B
<b>6510</b>	Magere Flachland-Mähwiesen (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)	5,0	C	C	C	C
<b>7110*</b>	Lebende Hochmoore	100,0	B	C	B	B
<b>7140</b>	Übergangs- und Schwingrasenmoore	300,0	A	C	A	A
<b>7150</b>	Torfmoor-Schlenken (Rhynchosporion)	6,0	B	C	A	B
<b>7210*</b>	Kalkreiche Niedermoore mit Cladium mariscus und Arten von Caricion davallianae	1,0	C	C	C	C
<b>7220*</b>	Kalktuffquellen	1,0	B	C	A	B

	(Cratoneurion)					
<b>7230</b>	Kalkreiche Niedermoore	160,0	A	C	A	A
<b>9130</b>	Waldmeister-Buchenwald (Asperulo-Fagetum)	70,0	A	C	A	A
<b>91D0*</b>	Moorwälder	60,0	A	C	B	B
<b>91E0*</b>	Auen-Wälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i> (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	20,0	B	C	B	B

\*prioritärer Lebensraumtyp/prioritäre Art

Repräsentativität A: hervorragende Repräsentativität, B: gute Repräsentativität, C: mittlere Repräsentativität

Relative Fläche C: < 2 %

Erhaltung A: sehr gut, unabhängig von der Wiederherstellungsmöglichkeit, B: gut, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich, C: mittel bis schlecht, Wiederherstellung schwierig bis unmöglich

Gesamtbeurteilung A: sehr hoch, B: hoch, C: mittel

Der Lebensraumtyp 7120 noch renaturierungsfähige, degradierte Hochmoore gemäß Anhang I FFH-RL wird bisher nicht im Standarddatenbogen (SDB) geführt und wurde daher noch nicht an die EU gemeldet, kommt jedoch gemäß eines Nachtrags vom August 2002 gesichert im Schutzgebiet und nach Erkenntnissen des Vorhabenträgers zudem im Untersuchungsgebiet vor.

Art		Population im Gebiet				Beurteilung des Gebiets				
		Typ	Größe		Einheit	Kat.				
Code	Art nach Anhang II der FFH-RL		Min	Max		Popu-lation	Erhal-tung	Isolie-rung	Gesamt-beurtei-lung	
<b>1193</b>	Gelbbauchunke (Bombina variegata)	sesshaft	0	0	Einzeltiere	verbreitet	C	B	C	C

<b>1065</b>	Skabiosen-Schneckenfalter ( <i>Euphydryas aurinia</i> )	sesshaft	10	10	Einzeltiere		C	B	C	A
<b>1393</b>	Firnisländisches Sichelmoos ( <i>Hamatocaulis vernicosus</i> )	sesshaft	0	0	Einzeltiere	vorhanden	C	B	C	B
<b>1903</b>	Glanzorchie ( <i>Liparis loeselii</i> )	sesshaft	0	0	Einzeltiere	selten	C	A	C	C
<b>1061</b>	Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling ( <i>Maculinea nausithous</i> )	sesshaft	10	10	Einzeltiere		C	B	C	A
<b>1166</b>	Kammolch ( <i>Triturus cristatus</i> )	sesshaft	0	0	Einzeltiere	selten	C	B	C	C
<b>1014</b>	Schmale Windelschnecke ( <i>Vertigo angustior</i> )	sesshaft	0	0	Einzeltiere	verbreitet	C	B	C	A

Beurteilung des Gebiets

Population C: < 2 %

Erhaltung A: hervorragende Erhaltung, unabhängig von der Wiederherstellungsmöglichkeit, B: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich,

Isolierung C: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets

Gesamtbeurteilung A: hervorragender Wert, B: guter Wert, C: signifikanter Wert

Die Art 1393 Firnisgländisches Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) ist zwar im SDB aufgeführt, ist jedoch nach Angaben der Regierung von Oberbayern, höhere Naturschutzbehörde (SG 51) zu streichen.

Im SDB werden weitere bedeutsame Arten der Flora und Fauna aufgeführt:

Art		Population im Gebiet			Begründung	
		Größe	Einheit	Kat.	Art. gem. Anh. IV FFH-RL	
Cod	Wissenschaftl. Bezeichnung	Mi	Ma			
e		n	x			
1203	Laubfrosch ( <i>Hyla arborea</i> )	0	0	Einzeltiere	vorhanden	x
1207	Kleiner Wasserfrosch ( <i>Rana lessonae</i> )	0	0	Einzeltiere	vorhanden	x
1039	Sibirische Wasserlibelle ( <i>Sympecma paedisca</i> )	0	0	Einzeltiere	vorhanden	x

Auf der Grundlage des § 3 Abs. 4 Satz 1 BayNat2000V wurden mit Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (Az. 62-U8629.54-2016/1) und im Einvernehmen mit den Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr und für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Vollzugshinweise zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele für die bayerischen Vogelschutz- und FFH-Gebiete erlassen.

Als gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet 8235–301 „Ellbach- und Kirchseemoor“ wurde folgendes festgelegt:

Erhalt des großen moortypologisch reichen Gebiets zwischen Bad Tölz und Reutberg mit dem Ellbachmoor, Wampenmoos und den Kirchseefilzen einschließlich der benachbarten Wallmoränen und Toteiskessel, dem Kirchsee mit seinem einzigartigen Moorerosionsufer, den repräsentativen Buchen-Tannenwäldern sowie der Moor-Streuwiesen-Magerrasen-Ökotope. Erhalt der Ufer- und Verlandungszonen der Stillgewässer, insbesondere am Kirchsee mit Ausnahme des offiziellen Badegeländes im Nordosten des Sees. Erhalt des natürlichen Wasserhaushalts. Erhalt des unmittelbaren Zusammenhangs von Lebensraumtypen sowie des hohen Vernetzungsgrads der Teillebensräume. Erhalt der Moore, Streuwiesen, Schneidriedsümpfe, Kalktuffquellen, Kalk-Trockenrasen und mageren Mähwiesen ohne Nährstoffeinträge aus landwirtschaftlichen Nutzflächen.

1. Erhalt ggf. Wiederherstellung der dystrophen Seen und Teiche (Kirchsee einschließlich des Erosionsufers; Toteisseen; Kolke des Wampenmooses) mit ihrer natürlichen Entwicklung. Erhalt des Wasserhaushalts, der nährstoffarmen Verhältnisse sowie der charakteristischen Gewässervegetation. Erhalt ggf. Wiederherstellung der oligo- bis mesotrophen kalkhaltigen Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armelechteralgen und der Natürlichen eutrophen Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions.
2. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitricho-Batrachion (Kirchseebach, Langenbruck-Bach, Ellbach) einschließlich ihrer Nebenbäche in ihrer natürlichen Dynamik, Struktur, Nähr- und Mineralstoffbefruchtung sowie mit ihren charakteristischen limnischen Arten.
3. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Festuco-Brometalia), insbesondere der Bestände mit bemerkenswerten Orchideen, z. B. mit *Orchis morio*, *Ophrys insectifera*, *Gymnadenia odoratissima*, sowie der mageren Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) in ihren nutzungsgeprägten Ausbildungen.
4. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Lebenden Hochmoore, der Übergangs- und Schwingrasenmoore und der Torfmoor-Schlenken (Rhynchosporion) mit ihrer natürlichen Entwicklung, einschließlich der Rüllen an den Randgehängen des Kirchseefilzes sowie der Strang- und Kolk-Bildungen. Erhalt der hydrologisch unversehrten Hoch- und Übergangs-Moorkomplexe mit ihren charakteristischen Arten wie Heidelbeer-Weide, Torf-Segge und *Sphagnum obtusum*. Erhalt ggf. Wiederherstellung der prägenden Standortbedingungen (vor allem eines naturnahen Wasser-, Nährstoff- und Mineralstoffhaushalts).
5. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Kalkreichen Sümpfe mit *Cladium mariscus* und Arten von *Caricion davallianae* in ihrer natürlichen Zustandsform.
6. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Kalkreichen Niedermoore, der Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (*Molinion caeruleae*) und der Feuchten Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe. Erhalt ggf. Wiederherstellung der prägenden Standortbedingungen (vor allem eines naturnahen Wasser-, Nährstoff- und Mineralstoffhaushalts).
7. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Kalktuffquellen (Cratoneurion) mit ihrem natürlichen Chemismus, ihrer Schüttung und typischen Kleinstrukturen (Quellschlenken; Sinter- und Tuffbildungen).

8. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Waldmeister-Buchenwälder (Asperulo-Fagetum) in naturnaher Struktur und Baumarten-Zusammensetzung. Erhalt eines ausreichenden Anteils an Alt- und Totholz sowie an Höhlenbäumen.
9. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) und Moorwälder mit ihrem naturnahen Wasser- und Nährstoffhaushalt.
10. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen der Gelbbauchunke und des Kammolchs. Erhalt der Laichgewässer, ihrer Vernetzung untereinander und mit den umliegenden Landhabitaten.
11. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen des Skabiosen-Schreckenfalters sowie des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Erhalt der nutzungsabhängigen Habitatbestandteile und des Habitatverbunds zwischen den Teilpopulationen.
12. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Vorkommen der Schmalen Windelschnecke und ihrer Lebensräume in kalkreichen Niedermooren und mageren Trollblumen-Bachkratzdistelwiesen.
13. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Vorkommen des Sumpf-Glanzkrauts und seiner Wuchsorte in kalkreichen Niedermooren und Schwingrasenmooren, insbesondere des natürlichen Wasserhaushalts und des oligotrophen Nährstoffhaushalts. Erhalt nutzungsabhängiger Wuchsorte.
14. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Vorkommen des Firnisglänzenden Sichelmooses und seiner Standorte.

3.1.3 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das FFH-Gebiet DE 8235-301 „Ellbach- und Kirchseemoor“

3.1.3.1 Projektbedingte Auswirkungen auf die natürlichen Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-RL

Flächen des Schutzgebietes werden nicht in Anspruch genommen. Auch die Beeinträchtigungszonen und somit die Flächen, auf welchen Störungen und Beeinträchtigungen durch Stoffeinträge, Licht- und Lärmimmissionen oder optische Reize zu erwarten sind, erstrecken sich nicht auf Schutzgebietsflächen. Somit werden keine natürlichen Lebensraumtypen direkt oder indirekt beeinträchtigt.

3.1.3.2 Projektbedingte Auswirkungen auf die Arten von gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß Anhang II der FFH-RL und auf in den Erhaltungszielen genannte weitere wertgebende Arten des Schutzgebietes

Wie für die Lebensraumtypen beschrieben, sind auch für die relevanten Tier- und Pflanzenarten aufgrund der Trassenführung mit Abstand zum FFH-Gebiet keine direkten oder indirekten Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet zu erwarten. Beeinträchtigungen ergeben sich nur, wenn relevante Arten auch Flächen außerhalb des Schutzgebietes, die durch die Trassenplanung beeinflusst werden (können), besiedeln bzw. nutzen.

Derartige dauerhafte oder temporäre Habitatnutzungen durch Arten gemäß Anhang II sind nur in einem kleinen Raumausschnitt denkbar. Die deutliche Veränderung der Standortverhältnisse zwischen den feuchtegeprägten und organischen Böden des FFH-Gebietes und den mittleren bis trockenen Standorten mit mineralischen Böden der Moränenlandschaft führen zu einer deutlichen strukturellen Trennung des UG. Potenziell geeignete Lebensräume für die, durchwegs an die hohen Grundwasserstände und die vom Wassereinfluss geprägten Lebensräume, gebundenen Arten sind nur kleinräumig im Trassennahbereich außerhalb des Schutzgebietes zu finden. Entsprechende Lebensräume finden sich lediglich südwestlich der als Teilfläche des FFH-Gebiets gemeldeten Moorkomplexe am Freibad in den kleinräumigen Feuchtgebietsresten am Tennisplatz westlich der Gleisanlagen und im feuchten Talzug nördlich bzw. nordwestlich der Lettenholzsiedlung.

Aus diesem Bereich sind Vorkommen der Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) bekannt und potenziell Vorkommen des Laubfrosches (*Hyla arborea*) möglich. Lebensräume für weitere Arten des Anhangs II, die im FFH-Gebiet vorkommen, sind trassennah und somit im direkten Wirkungsbereich des Vorhabens nicht vorhanden.

Für die Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) und potenziell auch den Laubfrosch (*Hyla arborea*) ergeben sich somit außerhalb des FFH-Gebietes Beeinträchtigungen durch die Zerschneidungen im Bereich der Bahnlinie Bad Tölz-Schafflach und nördlich der Lettenholzsiedlung. Die durch die neue Straßentrasse isolierten, östlich der Straße gelegenen, kleineren Feuchtbiotope dienen nachgewiesener Maßen der Gelbbauchunke als Habitat. Auch für den Laubfrosch ist eine zeitweilige Nutzung dieses Raumes als Landlebensraum nicht gänzlich auszuschließen. Beide Arten verlieren somit (potenzielle) Landlebensräume außerhalb des Schutzgebietes. Die Art verliert potenzielle Laichgewässer und sporadisch genutzte Landlebensräume im Bereich der Lettenholzsiedlung. Ehemals vorhandene, 2006 jedoch nicht besiedelte, potenzielle Laich- und Aufenthaltsgewässer im Bereich der Schotterflächen am Bahnhof (ephemere Gewässer) wurden bereits im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Südbahnhof beansprucht und zerstört.



Zudem wird die Möglichkeit zur Fernwanderung, die besonders bei der Pionierart Gelbbauchunke relativ stark ausgeprägt ist, eingeschränkt. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass geeignet erscheinende Habitate in den weiter angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht vorhanden sind und bereits Barriereeffekte durch die Bahnlinie Bad Tölz-Schäftlach und einen begleitenden Wirtschaftsweg bestehen.

Die betroffenen Landlebensräume und potenziellen Laichplätze sind innerhalb des Schutzgebietes in zahlen- und flächenmäßig großer Anzahl vorhanden. Als Lebensraum der beiden Arten sind sie von untergeordneter Bedeutung und werden nur gelegentlich oder potenziell genutzt. Auswirkungen auf die im Ellbach- und Kirchseemoor gelegenen Kernlebensräume beider Arten ergeben sich durch die Baumaßnahmen nicht. Auswirkungen auf den Fortbestand der lokalen Vorkommen oder den Erhaltungszustand dieser Vorkommen im Schutzgebiet sind durch die Isolation kleinerer Teilabschnitte der Landhabitate nicht zu erwarten. Erhebliche Beeinträchtigungen können somit ausgeschlossen werden.

### 3.1.3.3 Mittelbare Auswirkungen auf das FFH-Gebiet

Der Bestand der Lebensräume und der Artengemeinschaften innerhalb des FFH-Gebietes ist in besonderem Maße von den Oberflächengewässern und vom Grundwasserhaushalt, mit hohen Grundwasserständen, abhängig. Somit sind mögliche Gewässergefährdungen im Fall eines Unfalles oder mögliche Umlenkungen der Wasserströme durch einen Baukörper wesentliche potenzielle projektspezifische Folgewirkungen für die Abschätzung der Erheblichkeit.

Vom Projekt verursachte Beeinträchtigungen des Schutzgebietes durch Veränderungen im Lokalklima können hingegen bereits vorab weitgehend ausgeschlossen werden. Lediglich räumlich eng begrenzt kann es zu Änderungen im Lokalklima kommen, so etwa im Bereich des Bachtals nördlich der Lettenholzsiedlung, wo infolge des Abriegelns des schmalen Talraumes durch den Straßendamm Stauungen von Kaltluft zu erwarten sind. Allerdings stehen diese Bereiche nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem FFH-Gebiet so dass sich Folgewirkungen im Schutzgebiet ausschließen lassen.

Im Rahmen der Neubebauung des ehemaligen Flint-Geländes wurden nach Angabe des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim umfangreiche Baugrunduntersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse auf die angrenzenden, dem FFH-Gebiet am nächsten gelegenen Trassenabschnitte der Nordumfahrung Bad Tölz übertragbar sind. Gemäß diesen Untersuchungen liegt das oberste, relevante Grundwasserstockwerk hier ca. 15 m unter Gelände. Ferner sind kleinflächig eingeschlossene Grundwasserleiter von untergeordneter Bedeutung vorhanden. Es kann davon

ausgegangen werden, dass dieses oberflächennahe Grundwasser ungefähr in west- bis südwestlicher Richtung zur Isar oder über den unteren Talraum des Ellbaches zur Isar abfließt. Der geologische Untergrund wird von einem der Rückzugsendmoränenwälle des Tölzer Gletschers gebildet. Die vorherrschenden Bodentypen auf den Moränenverwitterungsböden sind lehmig-sandige Parabraunerden mit hohem Carbonatgehalt. Sie sind relativ ertragreich und weisen eine hohe Filter- und Pufferfunktion auf.

Eine Abriegelung des Grundwasserflusses wäre allenfalls sehr kleinräumig in den Streckenabschnitten denkbar, die quer zur Grundwasserfließrichtung liegen. In diesen Abschnitten verläuft die geplante Trasse parallel zur Bahnlinie mit ihrem Bahndamm, der augenscheinlich, bei Betrachtung der Vegetation, keine Stauwirkungen hervorruft. Durch den relativ großen Grundwasserflurabstand, in Verbindung mit dem hohen Sandanteil, kommt es durch den Auflastdruck des Straßenkörpers und seines Unterbaus zu keinen grundwasserstauenden oder -ablenkenden Verdichtungen. Somit sind auch keine wesentlichen Veränderungen der Grundwasserströme innerhalb oder zum FFH-Gebiet zu erwarten.

Beim Abfluss von Niederschlägen werden grundlegend auch wasserlösliche Stoffe und Schwebstoffe von versiegelten Oberflächen abtransportiert. Besonders in oligotrophen und/ oder feinsedimentarmen Gewässern oder Lebensräumen wie (Hoch-)Mooren kann eine direkte Einleitung durch Veränderung chemischer Bestandteile im Wasser und andererseits Sedimentation der Schwebstoffe zur Verschlechterung der Wasserqualität und zur Änderung der Lebensbedingungen führen.

Aufgrund des großen Flurabstandes des Grundwassers und der guten Puffer- und Rückhaltevermögen der Böden und des geologischen Untergrundes werden anfallende Schadstoffe i.d.R. gebunden und gelangen somit nicht in das Grundwasser. Ohnehin erreicht der Grundwasserstrom, der theoretisch verunreinigt werden könnte, nicht in das FFH-Gebiet, sondern erreicht unter Zugrundelegung der durch die Baugrunduntersuchungen ermittelten Werte und Fließrichtungen, die Ellbachaue erst südlich des Schutzgebietes. Die Entwässerung des Ellbachmoores erfolgt jedoch durch den naturnahen Ellbach in süd- bzw. südwestlicher Richtung zur Isar. Da sich das FFH-Gebiet in entgegengesetzter Fließrichtung stromaufwärts befindet, können schädliche Auswirkungen auf das Schutzgebiet ausgeschlossen werden.

Die Absetz- und Regenrückhaltebecken der Straßenentwässerung sind als zweigeteilte Becken mit Rückhalteeinrichtungen für Leichtflüssigkeiten zu planen und so bemessen, dass auch bei Starkregenereignissen kein unregelmäßiges

Überlaufen möglich ist und eine geregelte Entwässerung dauerhaft gewährleistet bleibt. Aus den Becken sickendes Wasser wird durch den geologischen Untergrund wirkungsvoll gereinigt und mit dem Grundwasserstrom ebenfalls erst unterhalb des Schutzgebietes in die Ellbachaue abgeführt. Die Mündung der für die Ableitung des gereinigten Wassers vorgesehenen Gräben in den Ellbach erfolgt erst unterhalb des Schutzgebietes. Somit können auch über sie keine (Rest-)Schadstoffe in das Schutzgebiet eingetragen werden.

#### 3.1.4 Summationswirkungen

Die Relevanz von anderen Plänen und Projekten ergibt sich aus der Möglichkeit erheblicher Kumulationseffekte mit dem geprüften Vorhaben. Sie ergibt sich aus ihrer Eignung, Arten und Lebensräume des Schutzgebietes zu beeinträchtigen, die auch vom hier behandelten Vorhaben betroffen sind. Weitere Projekte, die Auswirkungen auf das Schutzgebiet oder die darin lebenden Arten und vorhandenen Lebensraumtypen haben könnten, sind nicht bekannt. Somit sind mögliche Kumulationswirkungen nicht vorhanden.

#### 3.1.5 Ergebnis der FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 8235-301 "Ellbach- und Kirchseemoor"

Unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit von Lebensraumtypen und Arten und der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der Wirkungen wird als Ergebnis der FFH-Vorprüfung festgestellt, dass die B 472 Nordumfahrung Bad Tölz zu keinen bzw. nur zu offensichtlich nicht erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Nr. DE Nr. 8235-301 „Ellbach- und Kirchseemoor“ führt. Die Struktur des FFH-Gebietes wird durch das Bauvorhaben, das weder Maßnahmen im FFH-Gebiet vorsieht, noch mit seinen Belastungsbändern das Schutzgebiet erreicht, nicht beeinflusst. Fließgewässer, Aue und Moorkörper bleiben in ihrer Gesamtstruktur und Funktionalität erhalten. Auch wird der Austausch innerhalb des Schutzgebietes und über die überregionale Verbundachse des Ellbaches zu anderen Natura 2000-Gebieten nicht beeinträchtigt, insbesondere, da keine Zerschneidungs- oder Barrierewirkungen verursacht werden. Natürliche Lebensraumtypen sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Von den Arten, für die das Schutzgebiet ausgewiesen wurde, sind lediglich für die Gelbbauchunke Beeinträchtigungen außerhalb des Schutzgebietes zu erwarten. Die Art verliert potenzielle Laichgewässer und sporadisch genutzte Landlebensräume im Bereich der Lettenholzsiedlung. Essentielle Teillebensräume werden jedoch nicht berührt. Der direkte Habitatverlust außerhalb des Schutzgebietes ist im Vergleich zum gesamten Schutzgebiet und zum nutzbaren Lebensraum verschwindend gering, so dass erhebliche Beeinträchtigungen völlig ausgeschlossen werden können. Da weder Änderungen

im lokalen Wasserhaushalt zu erwarten sind, noch Schadstoffe über das Grundwasser oder den Oberflächenabfluss in das FFH-Gebiet gelangen können, können somit auch für mittelbare Projektwirkungen erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden. Weiter bestehen auch keine kumulativen oder andere Projektwirkungen, die einzeln oder in der Zusammenschau zu erheblichen Beeinträchtigungen führen können. Daher kann auf die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Auf die Unterlage 19.4 T wird verwiesen.

## **4. Materiell-rechtliche Würdigung**

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

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

### **4.2 Planrechtfertigung**

#### **4.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die Aufnahme der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt jedoch nicht aus, dass in der Abwägung andere öffentliche oder private Belange Vorrang erhalten können. Aus diesem Grund werden als Grundlage für die Abwägung und die sonstigen Entscheidungen im Folgenden die mit dem Neubau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz verfolgten Planungsziele näher erläutert.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

#### 4.2.2 Planungsziele

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr reibungslos und verkehrssicher abwickeln zu können (Unterlage 1 T).

Das zentrale Ziel der Planung ist eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Raum Bad Tölz. Dies soll durch den Neubau einer leistungsfähigen Bundesstraßenumfahrung im Zuge der B 472 erfolgen. Gleichzeitig ist es Ziel, auch den Nord-Süd-Verkehr im Zuge der B 13 als überregionale Straßenachse zwischen dem Isarwinkel und München aus dem Wohngebiet herauszulegen. Durch das gewählte Verkehrskonzept soll der überörtliche Verkehr sowohl in Ost-West-Richtung (B 472) als auch Nord-Süd-Richtung (B 13) außerhalb der Ortslage leistungsfähig und sicher geführt werden und so insgesamt zu einer Reduzierung der Fahrtzeiten und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Gleichzeitig ist es Ziel, das bestehende innerörtliche Straßennetz der Stadt Bad Tölz durch den Bau der Nordumfahrung Bad Tölz und der damit verbundenen Verlagerung des überörtlichen Verkehrs zu entlasten und dadurch die innerörtliche Erschließungsfunktion zu verbessern. Darüber hinaus ist beabsichtigt, das innerörtliche Straßennetz leistungsfähig mit dem Fernstraßennetz zu verbinden. Insgesamt soll die Wohnqualität der Stadt Bad Tölz durch die Verlagerung des überörtlichen Durchgangsverkehrs erhöht bzw. verbessert werden.

Die Bewohner der in geringem Abstand zur B 472 und B 13 befindlichen Bebauung (Lettenholzsiedlung und Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße) sollen zudem von den Lärm- und den Schadstoffimmissionen entlastet werden.

#### 4.2.3 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die B 472 verbindet die BAB A 8 München-Salzburg an der Anschlussstelle Irschenberg mit der Bundesstraße 12 (Kempten-München) bei Marktoberdorf und stellt somit die südlichste überörtliche Ost-West-Verbindung im Voralpenland dar. Sie bündelt den überregionalen Ost-West-Verkehr des südlichen Alpenvorlandes zwischen den Mittelzentren Rosenheim, Miesbach, Bad Tölz, Schongau/Peiting, Marktoberdorf, Kempten und Lindau. Darüber hinaus hat die B 472 eine wichtige überregionale Verbindungsfunktion zur ausgeprägten Nord-Süd-Ausrichtung der übrigen überregionalen Straßenzüge.

Bei der Ortsdurchfahrt von Bad Tölz im Zuge der B 472 handelt es sich um eine angebaute Hauptverkehrsstraße. Infolge des hohen Verkehrsaufkommens sind das bestehende Straßennetz und die vorhandenen Knotenpunkte stark überlastet. An den drei lichtsignalgeregelten Einmündungen bzw. Kreuzungen kommt es sowohl im

Berufsverkehr als auch im Freizeitverkehr täglich zu langen Wartezeiten und längeren Staus.

Das zentrale Verkehrsproblem besteht darin, dass sich der auf der B 13 zum Großraum München gerichtete Wirtschafts- und Berufsverkehr aus dem Raum Bad Tölz und der in Gegenrichtung orientierte Ausflugsverkehr im Bereich des Flint-Areals mit dem überregionalen Durchgangsverkehr der B 472 überlagert. Zusätzlich wird die Verkehrssituation noch durch den Anteil an innerstädtischen Verkehr sowie den erheblichen Ziel- und Quellverkehr der Kreisstadt Bad Tölz mit allen wichtigen Behörden und sonstigen Infrastruktureinrichtungen des Landkreises verschärft.

Im Streckenabschnitt zwischen der St 2072 und der B 13 wurde im Jahr 2010 auf Grundlage von Verkehrszählungen ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von rd. 26.600 Kfz/24 h ermittelt. Bei einer am 26.10.2006 durchgeführten Zählung (siehe Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, München, 2013) wurde auf der B 472 westlich der B 13 eine Verkehrsbelastung von 24.600 bis 32.500 Kfz/24 h und östlich der B 13 von 21.000 bis 16.700 Kfz/24 h erhoben. Der Schwerlastverkehrsanteil mit 5 - 6 % (990 bis 1.450 Busse, Lkw und Lastzüge/Tag) ist prozentual im Vergleich zu den DTV-Mittelwerten an Bundesstraßen in Oberbayern zwar relativ niedrig, absolut gesehen jedoch relativ hoch. Auf der B 13 wurde ein Verkehrsaufkommen von 11.400 bis 11.900 Kfz/24 h festgestellt.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung kommt es an den drei lichtsignalgeregelten Einmündungen bzw. Kreuzungen im Zuge der B 472 täglich mehrmals zu längeren Stauungen. Diese treten sowohl an Werktagen infolge des Berufsverkehrs als auch an Wochenenden und Feiertagen infolge des starken Ausflugsverkehrs auf. Die lichtsignalgeregelten Kreuzungen sind trotz mehrmaligen Optimierungsmaßnahmen nicht in der Lage, die hohen Verkehrsmengen ausreichend leistungsfähig abzuwickeln.

Infolge des hohen Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Überlastung des bestehenden Straßennetzes in Verbindung mit zahlreichen Zufahrten und Einmündungen ereignen sich auf der B 472 zwischen der Einmündung der GVS Gaißach und der Einmündung der TÖL 12 bei Greiling viele Unfälle. Insgesamt wurden im Zeitraum von 2009 bis 2013 in dem bezeichneten Abschnitt 88 Unfälle registriert. Überwiegend handelt es sich um kreuzungs- bzw. einmündungsbedingte Ab- und Einbiegeunfälle, aber auch um Längsverkehrsunfälle, wie z. B. Auffahr- unfälle im Kolonnenverkehr. Insbesondere die Einmündungen der St 2072 und der B13 in die B 472 sind, obwohl lichtsignalgesteuert, in der Vergangenheit immer wieder als Unfallschwerpunkte auffällig.

Das vorhandene Straßennetz ist damit heute schon an der Belastungsgrenze angelangt. Ohne bauliche Maßnahmen (Prognosenußfall) würde der Verkehr auf der B 472 bis zum Jahr 2030 westlich der B 13 sogar noch auf 26.300 bis 35.400 Kfz/24h und östlich der B 13 auf 18.200 bis 22.900 Kfz/24 h zunehmen. Das Verkehrsaufkommen auf der B 13 würde im Prognosefall auf 13.500 bis 13.900 Kfz/24h zunehmen. Die zu erwartenden Zunahmen liegen im Bereich von 7 - 10 %.

#### 4.2.4 Künftige Verkehrsverhältnisse

Der Hauptverkehrsstrom läuft künftig über die Nordumfahrung Bad Tölz, die aufgrund ihres Ausbaustandards in der Lage ist, dem großen Verkehrsaufkommen im Zuge der B 472 und der B 13, gerecht zu werden und die Verkehre leistungsfähig mit einer guten Qualität und einem hohen Verkehrssicherheitsniveau zu bewältigen und somit eine bedeutende Verbindungsfunktion von Mittelzentren zu Oberzentren sowie zwischen Mittelzentren zu übernehmen.

Infolge des hohen Durchgangsverkehrsanteils der B 472 und B 13 werden zum einem für die stadtnahe Nordumfahrung eine sehr gute Auslastung und zum anderen für das innerstädtische Straßennetz erhebliche Entlastungen prognostiziert:

- Nordumfahrung zwischen St 2072 und B 13: ca. 26.500 Kfz/24 h
- Nordumfahrung zwischen B 13 und B 472 alt (Ost): ca. 16.900 Kfz/24 h

Mit dem Bau der Nordumfahrung Bad Tölz wird das Verkehrsaufkommen auf der alten B 472 westlich der B 13 um ca. 65 % und östlich der B 13 um ca. 73 - 86 % erheblich entlastet. Auf der B 13 wird der Verkehr südlich der Nordumfahrung zwischen 64 und 76 % deutlich abnehmen (Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Kurzak 2013, Prognose 2030). Das vorhandene Straßennetz wird im Einzelnen wie folgt entlastet:

- B 472 alt zwischen St 2072 und B 13 alt: um 65 %
- B 472 alt östlich der B 13 alt: um 73 bis 86 %
- B 13 alt südlich der Nordumfahrung: um 64 bis 76 %
- Kreisstraße TÖL 12 in der Ortsdurchfahrt Greiling: um 25 %

Durch die Verlagerung des überörtlichen Verkehrs auf die Nordumfahrung wird sich die Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt Bad Tölz wesentlich verbessern. Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, im bestehenden Straßennetz verkehrsbedingte, städtebauliche und funktionale Mängel zu beseitigen. Im Zuge der Nordumfahrung werden die am stärksten belasteten Knotenpunkte höhenfrei ausgebaut, so dass die Verkehrsströme künftig konfliktfrei abgewickelt werden. Der Hauptstrom im Zuge der B 472 kann kreuzungsfrei ungehindert fließen. Für die Nebenrichtungen bedeuten



die verkehrliche Entlastung und der Entfall der Ampelanlagen eine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Wartezeiten, der Staulängen und der Anzahl der potentiellen Konfliktpunkte beim Queren der Bundesstraße 472. Die mit dem Neubau der Nordumfahrung verbundene verkehrliche Entlastung stellt somit einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Vor allem die derzeit stark belastete Ortsdurchfahrt wird von der Reduzierung des Verkehrsaufkommens besonders profitieren. Damit wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, auch für die besonders gefährdeten Gruppen wie Fußgänger und Radfahrer, deutlich erhöht.

Durch die Entlastung auf der alten B 472 und B 13 wird die Lärm- und Schadstoffbelastung der an diese Straßen angrenzenden Anwohner spürbar reduziert (Lettenholzsiedlung und Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße).

#### 4.2.5 Einwände

##### Fehlen eines überörtlichen Gesamtkonzeptes

Es wurde der Einwand erhoben, dass die vorliegende Planung die gravierenden verkehrlichen Probleme nicht lösen würde, sondern tendenziell sogar verschärfen werde. Im weiteren Verlauf der B 472 komme es westlich des Planungsgebietes in Spitzenzeiten ohnehin schon zu Verzögerungen und Problemen wegen des Verkehrsaufkommens an der Einmündung der Lenggrieser Straße in die B 13 beim sogenannten „Moraltverteiler“. Gleiches sei am östlichen Ende der Nordumfahrung Bad Tölz auf Höhe der Gemeinde Greiling zu erwarten. Auch hier bestehe aktuell schon eine Engstelle. Die Planung werde diese Engstellen nicht beseitigen und die Verzögerungen und Probleme würden sich noch verschärfen, weil dann der geballte Verkehr der Umfahrung auf die vorhandenen Engstellen treffen werde. Es fehle insofern an einem überörtlichen Gesamtkonzept.

Der Einwand eines fehlenden Gesamtkonzeptes wird zurückgewiesen. Die Nordumfahrung Bad Tölz erreicht im Planungsraum die verfolgten Planungsziele einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und verkehrlichen Entlastung. Auf die Ausführungen unter C.4.2 des Beschlusses wird verwiesen. Die angesprochenen Engstellen befinden sich außerhalb des Planungsgebietes und sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Zudem sind die Leistungsfähigkeitsdefizite am sog. „Moraltverteiler“, bekannt. Hier kommt es regelmäßig, v. a. jedoch bei starkem Ausflugs- bzw. Rückreiseverkehr an den Wochenenden zu Stauungen. Diese sind jedoch meist lokal auf die unmittelbar, an der Einmündung beteiligten Straßenzüge der B 13 und der Lenggrieser Straße begrenzt. Nur in Ausnahmefällen erfolgt ein Rückstau bis auf die benachbarte B 472. In Fahrtrichtung München bzw. Greiling liegt heute eine

weitere Stauursache, die Lichtsignalanlage (LSA) an der Einmündung Sachsenkammer Straße. Diese ist häufig überlastet, so dass es dann in Fahrtrichtung Osten wiederum zu größeren Rückstaus kommt, so dass bei entsprechender Verkehrslage diese bis südlich des Moraltverteilers und auf der B472 bis westlich von Bad Tölz reichen. Die Staus haben bei näherer Betrachtung zwei verschiedene und lokal begrenzte Ursachen. Einmal die genannte LSA an der Sachsenkammer Straße, die mit der vorliegenden Planung entfallen wird und zum anderen die Einmündung der Lenggrieser Straße in die B 13, der sog. „Moraltverteiler“, der ebenfalls lichtsignalgeregelt und wie geschildert zu bestimmten Verkehrslagen überlastet ist. Gegenwärtig bestehen auch für diesen Verkehrsknotenpunkt Planungen in Abstimmung mit der Stadt Bad Tölz, die Leistungsfähigkeit zu verbessern, indem zusätzliche Fahrstreifen geschaffen werden und die vorhandene Lichtsignalanlage modernisiert wird. Der genannte Rückstau auf der B 472 in Fahrtrichtung Westen bzw. Süden bis nach Greiling war und ist einer der Gründe für die vorliegende Planung. Dieser entsteht gerade wegen den vorhandenen hohen Verkehrsbelastungen und den vorhandenen überlasteten Lichtsignalanlagen an den Einmündungen Albert-Schäffenacker-Straße, der B 13 und der Sachsenkammer Straße. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens von Prof. Dr.-Ing. Kurzak wurde nachgewiesen, dass die geplante B 472 Nordumfahrung eine hohe Leistungsfähigkeit und hohe Verkehrsqualität an den geplanten neuen Knotenpunkten bei Greiling, an der B 13 und an der Sachsenkammer Straße aufweist, so dass die heutigen Straus künftig der Vergangenheit angehören. Darüber hinaus wird die höchste Entlastung im untergeordneten Straßennetz auf der B 472 alt erreicht, so dass die vorhandenen Lichtsignalanlagen die verbleibenden Binnen-, Ziel- und Quellverkehre wieder angemessen bewältigen können. Insofern haben die heutigen Staus in Bad Tölz und Umgebung ihre Wurzel maßgeblich in den Leistungs-fähigkeitsdefiziten der heutigen mittels Lichtsignalanlagen gesteuerten Knotenpunkten, die mit der oben beschriebenen Planung jedoch beseitigt werden, so dass neben der Stadt Bad Tölz auch die Nachbargemeinden insgesamt von dem Bauvorhaben profitieren.

#### Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität

Es wurde eingewandt, dass es an einem Nachweis der Steigerung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität infolge des Bauvorhabens durch ein sachverständiges verkehrstechnisches Gutachten fehle. Die westliche und die nördliche Anbindung an das bestehende Straßennetz sollen mittels zweier höhenfreier Anschlüsse mit obenliegendem Kreisverkehr und vier Parallelrampen ausgeführt werden. Gerade diese Konstruktion wird aber genau das Gegenteil in Hinblick auf Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität bewirken. Zudem sei mit einem

weiteren Problem für die Verkehrssicherheit insbesondere beim östlichen Anschluss der geplanten Nordspange an die bestehende B 472 auf Greilinger Flur zu rechnen. Die Planung sieht auf Greilinger Flur einen Abzweig auf die B 472 alt mittels einer Linksabbiegerspur vor. Diese Planung ist äußerst risikoreich. Wenn abends im Westen die Sonne untergeht, steht sie für die auf der Linksabbiegerspur befindlichen Fahrzeuge sehr tief. Es ist mit entsprechenden Sichtbeeinträchtigungen zu rechnen. Als Folge werden sich Unfallereignisse mit dem von Richtung Bad Tölz kommenden Verkehr auf der geplanten Nordspange häufen. Im Gemeindegebiet Greiling werde zudem durch die geplante Maßnahme ein bestehender Fahrradweg beseitigt. Dieser soll neu angelegt - und dann mittels einer unbeleuchteten Unterführung unter der Bundesstraße unterführt werden. Gerade für die Schulkinder stelle dies eine wesentliche Verschlechterung der Verkehrssicherheit dar.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die gute Leistungsfähigkeit der Nordumfahrung Bad Tölz wurde für die prognostizierten Verkehrszahlen 2030 durch den Vorhabensträger durch das Verkehrsgutachten des unabhängigen Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. Kurzak ermittelt und bestätigt. Es gibt daher keinen Zweifel, dass das Bauvorhaben zu einer wesentlichen Steigerung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der B 472 führen wird. Die Planung bei den Anschlussstellen St 2072 Sachsenkammer Straße und B13 sieht richtlinienkonforme, einstreifig befahrbare Kreisverkehre mit einstreifigen Zufahrten vor, wie sie inzwischen in Deutschland verkehrliche Standardlösungen sind. Von einer für den Autofahrer ungewohnten Lösung kann daher keine Rede sein. Zudem müssen die geplanten Kreisverkehre lediglich die Nebenströme abwickeln, was sich auf Grund des Durchmessers von 60m positiv auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auswirkt. Der Hauptverkehrsstrom im Zug der B 472 neu läuft dabei höhenfrei unter den Kreisverkehren hindurch.

Für die angesprochenen Verkehrsbeziehungen, die an der Anschlussstelle Ost über Linksabbiegespuren abgewickelt werden, werden auf Grundlage der vorliegenden Planung sehr gute Qualitätsstufen (A) prognostiziert (VU Kurzak, 2013). Damit sind eine äußerst hohe Leistungsfähigkeit und geringe Wartezeiten gewährleistet. Die Verkehrssicherheitsarbeit zeigt, dass Unfälle häufig im Zusammenhang mit Leistungsdefiziten stehen, wenn z. B. die Ungeduldsschwelle auf Grund langer Wartezeiten beim Fahrzeuglenker erreicht wird und dieser dann u. U. die notwendigen Fahrzeughücken falsch einschätzt. Diese ist im vorliegenden Fall nicht annähernd erreicht. Die prognostizierte Verkehrsqualität zeigt ein optimales Ergebnis. Auch eine höhenfreie Lösung würde kein besseres Ergebnis erreichen. Auch die Gefahr der Blendwirkung bei tiefstehender Sonne am Abend ist gering, da

die Blickrichtung ausgehend von der Linksabbiegespur in Richtung des entgegenkommenden Verkehrs nordwestlich zeigt.

Von einer wesentlichen Verschlechterung oder Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch die neue Geh- und Radwegunterführung ist nicht auszugehen. Die Unterführung wird eine lichte Höhe von deutlich über 4,70 m und eine lichte Weite von über 12,0 m erhalten (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.6). Die Notwendigkeit einer künstlichen Beleuchtung ist nicht angezeigt, da die Unterführung bei den geplanten Abmessungen ausreichend ausgeleuchtet wird. Sowohl die Wegführung heute als auch die zukünftige Wegführung nach dem Bau der B 472 neu ist nicht beleuchtet, so dass keine Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand gegeben ist. Die genannte Gemeindeverbindungsstraße Greiling-Gaißach ist bereits heute äußerst gering belastet und für den allgemeinen Verkehr gesperrt, so dass überwiegend landwirtschaftlicher Verkehr in diesem Bereich auftritt. Mit Bau der B 472 neu wird diese zusätzlich vom (widerrechtlichen) Schleichverkehr entlastet, nachdem durch den Bau keine Staus mehr auftreten, die einen Anlass für das Befahren der Gemeindeverbindungsstraße geben könnten.

Auf die Ausführungen unter C.4.2 des Beschlusses wird verwiesen.

#### Optimierung der Lichtsignalanlagen

Es wurde im Verfahren gefordert, anstelle des Baus der Nordumfahrung Bad Tölz die Ampelschaltungen an der B 472 Flinthöhe zu optimieren, um einen besseren Verkehrsfluss zu erzielen.

Die Forderung wird abgelehnt, da sich damit die Planungsziele einer verkehrlichen Entlastung sowie einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht erreichen lassen. In den vergangenen Jahren wurde mehrfach versucht, die Schaltung der Lichtsignalanlagen so zu verändern und zu optimieren, dass der Verkehrsfluss verbessert wird. Bei einer derart hohen täglichen Verkehrsbelastung von rd. 26.600 Kfz ist es jedoch unvermeidlich, dass für fast alle Verkehrsteilnehmer Standzeiten und in den Stoßzeiten auch Staus entstehen. Die Optimierungsmöglichkeiten sind daher ausgereizt.

### **4.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

#### **4.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

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

Das Bauvorhaben steht den Erfordernissen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung nicht entgegen.

Der auf den Grundlagen des Landesentwicklungsprogramms Bayern LEP aufgestellte Regionalplan der Region Südostoberbayern (RP 17) legt fest, dass die B 472 auf der bestehenden Trasse als wichtigste Ost-West-Verbindung in der Region leistungsfähig ausgebaut werden und in unzulänglich geführten Streckenabschnitten sowie im Bereich der Ortsdurchfahrten verlegt werden soll (vgl. RP 17B IX 2. 2. 1). Die Nordumfahrung Bad Tölz erfüllt diese landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen hinsichtlich des Straßenverkehrs, indem sie die Ortsdurchfahrt von Bad Tölz von Verkehr entlastet und zugleich den Verkehrsablauf auf der B 472 sowie der B 13 erheblich verbessert und damit die Leistungsfähigkeit der überregionalen Straßeninfrastruktur sichert. Das Vorhaben dient insbesondere der Entlastung des Bereiches zwischen Lettenholzsiedlung, General-Patton-Siedlung und dem Flint-Areal und damit des innerstädtischen Straßennetzes. Weiterhin wird der Bau der Nordumfahrung Bad Tölz die Verkehrssicherheit erhöhen sowie die Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner an der bestehenden Trasse verringern.

Es werden zudem umfangreiche naturschutzfachliche Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, um die Eingriffe in Natur und Landschaft bestmöglichst auszugleichen.

Die Höhere Landesplanungsbehörde, Sachgebiet 24.1 der Regierung von Oberbayern, hat festgestellt, dass dem Bauvorhaben keine Erfordernisse der Raumordnung entgegenstehen.

#### 4.3.2 Planungsvarianten

Aus § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG ergibt sich die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.01.2002, Az. 4 A 24/01). Es sind dabei alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen (BVerwG, Urteil vom 21.01.2016, Az. 4 A 5.14). Die Planfeststellungsbehörde ist aber nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445).

#### 4.3.2.1 Ausscheiden von Varianten nach der Grobanalyse

Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435; BVerwG v. 16.8.95, BayVBl. 96, 182; BVerwG 25.1.96, DVBl 1996, 677; BVerwG 26.03.98. Az. 4 A 7/97 - A 241). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu zählen verkehrliche Aspekte genauso, wie Kostengesichtspunkte oder auch Umweltgesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planungen 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.

Das auf dieser Planungsstufe erfolgte weitere Ausscheiden von möglichen Varianten durch den Vorhabensträger ist aus den oben dargelegten Gründen für uns nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Die anderen Lösungsmöglichkeiten stellen aus folgenden wesentlichen Gründen keine sich ernsthaft aufdrängenden Varianten mehr dar:

##### 4.3.2.1.1 Null-Variante

Die Null-Variante scheidet als zumutbare Variante aus. Mit ihr lassen sich die gesetzten Planungsziele überhaupt nicht erreichen. Ein Verzicht auf die Nordumfahrung B 472 Bad Tölz kommt angesichts der für die Planlösung streitenden gewichtigen öffentlichen Belange, nicht in Betracht. Ohne die vorgesehene Nordumgehung kann das heutige wie das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht leistungsfähig und sicher bewältigt werden (vgl. C.4.2 dieses Beschlusses, Unterlage 1 T). Die Nullvariante wurde daher im weiteren Vergleich zu Recht nicht mehr betrachtet.

##### 4.3.2.1.2 Südumfahrung „sonstige untersuchte Trassenvariante“

Mit der als sonstige untersuchte Trassenvariante im Süden wurde eine großräumige Linienführung untersucht, bei der einige Nachteile, die bei den ortsnahen Südumfahrungen Variante 1 und 2 aufgetretene Nachteile (Eingriffe in Wohnbebauung, beengte Verhältnisse durch massive Bebauung der Trasse) vermieden werden könnten. Im Vergleich zu Variante 1 und 2 würde sich der Baubeginn um 380 m nach Westen bis an das Überführungsbauwerk der B 472 östlich der Anschlussstelle Bad Tölz Süd verschieben. Die Gesamtlänge beträgt etwa 4,4 km. Die untersuchte Trasse schwenkt zunächst in Richtung Süden von der

B 472 ab. Um das Isarhochufer überwinden zu können, wird die Trasse mit der Maximalsteigung von 6 % geplant. Sie unterquert die Bahnlinie München - Lenggries und kreuzt bei ca. Bau-km 0+960 die Gemeindestraße nach Gaißach. In großem Abstand umfährt die Trasse im Süden den westlichen Bereich des Golfplatzes und durchschneidet anschließend dessen östlichen Bereich. Im Weiteren verläuft die Trasse in bis zu 50 m Abstand zum allgemeinen Wohngebiet Flinthöhe und führt an derselben Stelle wie die Varianten 1 und 2 auf die bestehende B 472. Der weitere Verlauf entspricht der Variante 1. Ebenso wie bei Variante 1 muss die B 472 östlich von Bad Tölz auf ca. 1,0 km ausgebaut werden. Auch diese Trasse wird an vier Stellen an das nachgeordnete Straßennetz angebunden. Die Knotenpunkte entsprechen Variante 1. Die Ausbildung des später kommunalen Knotenpunktes B 472 alt/St 2072 am Maxlweiher entspricht ebenfalls Variante 1. Es wird im Übrigen auf die Unterlage 1 T, Kap. 3.2.3.3, verwiesen.

Die Planungsziele werden bei dieser Variante kaum erreicht. Die Verkehrswirksamkeit dieser Variante ist aufgrund der auf Umwegen verlaufenden B 13 Nord und der B 472 Ost in die Stadt Bad Tölz geringer als bei den beiden Varianten Südumfahrung Variante 1 und 2. Die Verkehrssicherheit der Trasse entspricht den Varianten 1 und 2. Die Verkehrsqualität wäre wegen der Verwendung großer Trassierungselemente wesentlich besser als bei den Varianten 1 und 2. Die Trasse weist jedoch aus naturschutzfachlicher Sicht sehr große Eingriffe im Bereich des Isarhochufers auf, das zum großen Teil biotopkartiert und sehr hochwertig ist (Magerrasen-, Streu- und Extensivwiesenkomplex westlich von Gaißach). Das landschaftlich bedeutsame Isarhochufer würde abgegraben und das wertvolle Biotop 8235-0171 durchschnitten. Durch die größere Länge der Trasse und die großen Einschnittslängen und -tiefen entstehen sehr starke Eingriffe ins Landschaftsbild. Diese würden durch die Ausbildung des Anschlusses West als höhenfreier Knotenpunkt mit einer Tieflage von mehr als 10 m noch wesentlich verstärkt. Der Flächenverbrauch und die Neuversiegelung sind wegen der größeren Baulänge ebenfalls höher. Der Eingriff in das Biotop (Moorbereich) bei Greiling deckt sich mit dem der Varianten 1 und 2. Durch die untersuchte Trasse wird ein größerer Abstand zur Wohnbebauung im Bereich Am Winet und Am Winacker erreicht und Eingriffe in Privatwohneigentum werden weitgehend vermieden. Für die neue Kreuzung mit der Bahnlinie wird ein neues Überführungsbauwerk erforderlich. Das Wohngebiet Flinthöhe wird bei dieser Trasse südlich in einem größeren, östlich in einem geringeren Abstand (bis zu 50 m) umfahren, wobei Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Im Neubauabschnitt der B 13 werden die gleichen Lärmschutzmaßnahmen wie bei den Varianten 1 und 2 erforderlich. Bei der untersuchten Trasse werden beim Golfplatz zwei von neun Bahnen durchschnitten und eine abgetrennt,

sodass diese verlegt werden müssen. Teilweise werden landwirtschaftliche Flächen ungünstig zerschnitten. Aufgrund der aufgezeigten Mängel der Variante wurde diese nach der Grobanalyse ausgeschieden und nicht weiter betrachtet.

#### 4.3.2.1.3 4-streifiger Ausbau der B 472

Diese alternative Variante sieht den vierstreifigen Ausbau der B 472 zwischen der St 2072 und der B 13 vor. Im Übrigen wird auf die Unterlage 1 T, Kap. 3.2.6, verwiesen.

Der wesentliche Nachteil eines 4-streifigen Ausbaus der B 472 ist, dass der Verkehr auf der bestehenden Straße verbleibt. Eine Verkehrsentlastung wird damit nicht erreicht. Auch lässt sich der zurzeit oftmals gestörte Verkehrsablauf mit dieser Lösung kaum verbessern, da lediglich der Stauraum zwischen den Abzweigungen der St 2072 und der B 13 vergrößert wird. Die den Verkehrsablauf hemmenden Ampelanlagen an beiden Abzweigungen sind auch nach dem Ausbau unverzichtbar und wären nicht in der Lage die prognostizierten Verkehrsmengen abzuwickeln. Die derzeitige niedrige Verkehrssicherheit und -qualität würde kaum verbessert. Auch für die Erschließung des ehemaligen Kasernenareals lassen sich mit dieser Variante keine Vorteile erzielen. Der vierstreifige Ausbau widerspricht zudem den Zielen der Landes- und Regionalplanung zum Bau einer Ortsumfahrung sowie den raumordnerischen und städtebaulichen Belangen, da ohne Verkehrsentlastung auch die aus städtebaulicher Sicht gewünschte Beseitigung der Trennwirkung der vorhandenen Bundesstraßen B 472 und B 13 nicht erreicht werden kann. Der Flächenverbrauch, die Neuversiegelung und die Überbauung von Biotopen wären zwar geringer als bei den anderen Varianten, eine Verbesserung der Lärm- und Abgassituation entlang der B 472 und B 13 würde aber nicht erreicht. Inwieweit wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahmen entlang der ausgebauten B 472 überhaupt realisierbar wären, müsste im Rahmen einer Detailplanung geklärt werden. In jedem Fall wäre die Umsetzung städtebaulich hochproblematisch. Aus diesen Gründen wurde diese Variante daher nicht mehr weiterverfolgt.

#### 4.3.2.1.4 Weiträumige Nordumfahrung

Die weiträumige Nordumfahrung ist zu Beginn identisch mit der Planfeststellungsstraße, verläuft ab ca. Bau-km 0+850 jedoch weiter Richtung Norden, unmittelbar neben der Bahnlinie München - Lenggries. Im weiteren Verlauf wird die Trasse ortsfern nördlich um die Lettenholzsiedlung und die Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße geführt. Sie kreuzt die B 13 ca. 400 m weiter nordöstlich als die Planfeststellungsstraße, verläuft über den Greilinger Segelflugplatz weiter Richtung Osten und endet wie die Planfeststellungsstraße etwa



590 m östlich der Einmündung der Kreisstraße TÖL 12 in die B 472 auf Bestand. Die Gesamtlänge dieser Trasse beträgt etwa 3,9 km. Das nachgeordnete Straßennetz wird analog über gleiche Knotenpunkte wie bei der Planfeststellungstrasse angeschlossen. Die Variante ist in der Unterlage 1 T, Kap. 3.2.7, näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

Die Verkehrswirksamkeit ist wegen der größeren Länge von rund 900 m geringer als bei der ortsnäheren Planfeststellungstrasse. Die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität sind gleich hoch wie bei der Plantrasse. Bei den raumordnerischen und städtebaulichen Belangen entspricht die weiträumige Nordumfahrung der Planfeststellungstrasse.

Die weiträumige Nordumfahrung widerspricht jedoch den geltenden Flächennutzungsplänen der Stadt Bad Tölz und der Gemeinde Greiling. Mit der weiträumigen Nordumfahrung sind im Vergleich zur Planfeststellungstrasse ein höherer Flächenverbrauch, größere Durchschneidungsschäden, größere Eingriffe in das Landschaftsbild und eine höhere Neuversiegelung verbunden. Wegen der engen Trassenbündelung mit der Bahnlinie München - Lenggries könnte auch die Allgaustraße nur sehr aufwändig mittels Holländerrampen höhenfrei angebunden werden. Bauwerke sind in gleicher Anzahl erforderlich wie bei der Planfeststellungstrasse, wobei die Geh- und Radwegunterführung in Höhe der Allgaustraße durch eine Straßenüberführung auch über die Bahngleise ersetzt werden muss. Ein weiterer Nachteil ist die Nähe zum FFH-Gebiet Ellbach- und Kirchseemoore. Zudem sind mit der weiträumigen Nordumfahrung höhere Belastungswirkungen auf die meisten Schutzgüter (insbesondere Tiere und Pflanzen, Wasser und Landschaft) verbunden. Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde muss die weiträumige Nordumfahrung vorab ausgeschlossen werden, weil das mit dem Vorhaben verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann.

Während die Lärmschutzmaßnahmen für die Lettenholzsiedlung denen der Planfeststellungstrasse entsprechen, könnten die Lärmschutzmaßnahmen für die General-Patton-Siedlung und den Kindergarten entfallen. Die Durchschneidung des Flugplatzes Greiling würde dessen weitere Nutzung unmöglich machen. Teilweise werden landwirtschaftliche Flächen ungünstig durchschnitten. Aufgrund der aufgezeigten Mängel wurde die Variante bereits nach der Grobanalyse ausgeschlossen und nicht weiter betrachtet.

#### 4.3.2.1.5 Tunnel im Zuge der B 472 (Tunnel)

Diese Variante sieht eine Untertunnelung der bestehenden B 472 von der westlichen Einmündung der St 2072 bis zur östlichen Abzweigung der B 13 vor. Die Länge des zweistreifigen Tunnels beträgt 420 m bei Baukosten von rd. 21,0 Mio. €. Die Gesamtlänge einschließlich der zu Beginn und am Ende des Tunnels erforderlichen Rampen beträgt rd. 860 m. Verknüpfungen zwischen Tunnel und St 2072 in Richtung Innenstadt oder mit der B 13 sind nicht vorgesehen. Diese wären technisch nur sehr aufwändig herzustellen und daher auch sehr kostspielig, weil anstelle eines einbahnigen Tunnels mit Gegenverkehr zwei einbahnige, zweistreifig befahrbare Richtungstunnel zur Vorsortierung der Fahrtrichtung für Zufahrt und Ausfahrt erforderlich wären. Auch das Gebiet des Flintareals könnte nicht angebunden werden. Durch die trassierungstechnischen Vorgaben der Zufahrtsrampen (Mindestradien, maximale Steigungen, Mindestausrundungen Kuppe/Wanne) und Ein- und Ausfädelungstreifen (Mindestlängen) würde die gesamte Verkehrsanlage flächenmäßig so groß, dass weitere Flächen (öffentlich und privat) benötigt werden, die derzeit nicht zur Verfügung stehen.

Ein Tunnel wäre damit lediglich in der Lage, den Durchgangsverkehr im Zuge der B 472 aufzunehmen. Sowohl der Verkehr der B 13, als auch der Verkehr der B 472 mit Zielrichtung Innenstadt und der durch die Umnutzung des Flintareals entstandene Neuverkehr würden weiterhin oberirdisch verlaufen. Oberirdisch wären auch die Anbindungen der St 2072 und der B 13. Vorgesehen wären höhengleiche Anschlüsse in Form von Kreisverkehren mit parallelen Zu- und Abfahrtsrampen zur B 472. Aus Richtung Bad Tölz - Süd kommende Verkehrsteilnehmer könnten vor der Einfahrt in den Tunnel die B 472 verlassen und dann über parallel geführte Rampen zum westlichen Kreisverkehr beim Maxlweiher gelangen und von dort weiter in Richtung St 2072. Die Anbindung der Gegenrichtung würde in gleicher Weise erfolgen. Der Verkehr der B 472 aus Osten (Miesbach) und aus Süden (Lenggries) würde weiterhin mit der B 13 (Richtung Holzkirchen/München) oberirdisch mittels eines Kreisverkehrs verknüpft. Der Tunnel würde im Bereich der bestehenden B 472 in offener Bauweise erstellt. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit wäre die Anlage einer etwa 900 m langen Baustraße südlich der Tunnelbaustelle am Nordrand des Flintareals erforderlich.

Alternativ dazu könnte der Tunnel nicht unter, sondern müsste unmittelbar südlich der B 472 gebaut werden. Durch den Wegfall teurer Provisorien könnten die Baukosten mit dieser Lösung reduziert werden. Grundsätzlich sind aber auch bei dieser Variante Bauprovisorien erforderlich. Wegen der beengten Platzverhältnisse wäre in beiden Fällen immer ein umlaufend geschlossener, ggf. sogar wasserdichter Baugrubenverbau erforderlich, der den größten Anteil der Kosten an den

Bauprovisorien ausmacht. Die Kosten können insbesondere hier im innerstädtischen Bereich nicht auf Basis von pauschalen Kostenansätzen abgeschätzt werden. Es müsste zumindest eine Vorentwurfsplanung mit Bauphasenplanung für diese Variante vorliegen. Tendenziell könnten die Baukosten mit dieser Lösung jedoch reduziert werden. Erforderlich sind jedoch dauerhafte Eingriffe in das nördliche Flintareal. Der Tunnel müsste beleuchtet werden, eine Belüftung ist aufgrund der geringen Länge nicht erforderlich. Zusätzlich sind Einrichtungen zur Tunnelsicherheit (Brandmeldung, Kommunikation, Löschwasser etc.) notwendig. Die Tunnelvariante führt zu einem Flächenverbrauch von ca. 0,5 ha, einer Neuversiegelung von ca. 0,5 ha. Es werden dagegen keine Biotop und nur ca. 0,2 ha Wald ohne Biotopstatus überbaut. Die Tunnelvariante hat die geringsten Eingriffe in die ökologischen Belange.

Mit der Tunnelvariante lassen sich jedoch die Planungsziele nicht erreichen, sie schneidet hinsichtlich ihrer schlechten Entlastungswirkung mit nur 30 % und der ebenfalls niedrigen Verkehrsqualität durch die enge Kurve beim westlichen Tunnelportal im Vergleich zu den anderen Varianten erheblich schlechter ab. Da der Tunnel letztlich nur den Durchgangsverkehr der B 472 (11.000 Kfz/24 h) aufnehmen kann, bleibt die Belastung der bestehenden oberirdischen Straße mit bis zu 25.100 Kfz/24h sehr hoch. Auch wäre die Leistungsfähigkeit der Kreisverkehre nicht ausreichend. Nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) ergäbe sich in der Abendspitze nur eine unzureichende Verkehrsqualität E am östlichen Kreisverkehr bzw. F am westlichen Kreisverkehr, d. h. die Funktionsfähigkeit ist nicht mehr gegeben. Lediglich beim Flächenverbrauch, den Eingriffen in naturschutzfachlich wertvolle Flächen und bei den privaten Belangen schneidet die Tunnellösung naturgemäß günstiger ab. Die Tunnelvariante führt, abgesehen von den Tunnelportalen, zwar zu einer geringeren Lärmbelastung. Weitere Lärmschutzmaßnahmen wären nicht erforderlich. Allerdings verbessert sich die Lärmbelastung angesichts des hohen oberirdisch verbleibenden Verkehrs (bis zu 25.100 Kfz/24h) nur unmerklich (weniger als 3 dB(A)). Ferner ist ein Zusammenwachsen der Ortsteile auch weiterhin nicht möglich und die Trennwirkung bleibt weiterhin bestehen bzw. wird durch die zu erwartende Verkehrszunahme noch zunehmen.

Nach den derzeit anzusetzenden Kostenpauschalen (Stand 2018) ist bei einröhrigen Tunneln mit laufenden Betriebskosten von ca. 400 € brutto/lfm Tunnel und Jahr auszugehen. Die Trog- und Rampenbauwerke müssen darüber hinaus berücksichtigt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Tunnelbetriebstechnik spätestens nach 25 - 30 Jahren veraltet ist und wegen fehlender elektrotechnischer Ersatzteile auch nicht mehr gewartet werden kann, also ein Austausch der kompletten Technik, ggf.

auch mit baulichen Veränderungen, notwendig wird. Beim Neubau macht der Anteil Tunnelbetriebstechnik einen Kostenanteil von 20 - 35 % aus (abhängig von der Ausstattung, diese vorgegeben durch die RABT).

In der Gesamtschau ist die Tunnelvariante auf Grund ihrer geringen Verkehrswirksamkeit, der zu erwartenden schlechten Verkehrsqualität und der hohen Baukosten (ca. 21,0 Mio. €) und der zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten im Variantenvergleich als nicht realisierungswürdig auszuschließen.

Es wird im Übrigen auf die Unterlage 1 T, Kap. 3.2.4, verwiesen. Eine Abbildung der Tunnelvariante im Zuge der B 472 ist der Unterlage 1 T, Anlage 1b, zu entnehmen.

#### 4.3.2.1.6 Trog im Zuge der bestehenden B 472 und B 13 (Trogvariante)

Bei der Trogvariante wird der Verkehr ab Höhe des Maxlweihers in einem Trog neben der bestehenden B 472 in Richtung Osten bis zu einem Kreisverkehr auf der Höhe des Haupttores geführt und folgt dann der bestehenden B 13 in Richtung Nordosten. Nördlich der vorhandenen Bebauung schwenkt dann die Variante in einem Bogen nach Südosten ab, um dann nach Kreuzung mit dem Segelflugplatz wieder an die bestehende Trasse der B 472 wieder anzubinden. Die Gesamtlänge beträgt rd. 3,3 km bei ca. 20,4 Mio € Kosten. Im Lageplan der Unterlage 1 T, Anlage 1c, ist die Trog- bzw. Tieflage schwarz-rot gestrichelt dargestellt. Die roten Linien zeigen im westlichen Bereich die Straßenabschnitte mit bestandsorientierter Gradienten sowie die zur Verknüpfung der Verkehre erforderlichen oben liegenden drei Kreisverkehre einschließlich Verbindungsrampen. Südöstlich des KV Nord entspricht die rote Linie der Trasse der geplanten B 472 Nordumfahrung Bad Tölz. Mit Verbindungsrampen werden die oben und unten liegenden Fahrbahnen miteinander verbunden. Zwischen dem KV am Haupttor und dem KV Nord verbleibt zwischen den Verbindungsrampen ein nur 125 m langer Verflechtungsbereich, auf dem sich die Verkehre der B 13 und B 472 ver- bzw. entflechten müssen. Zwischen dem KV West und dem KV am Haupttor ist der Abstand für Verbindungsrampen zu kurz. Um die Ziel und Quell und Binnenverkehre zur Sachsenkammer Straße, zum Flintareal u.a. abzuwickeln bedarf es oben liegender Parallelfahrbahnen. Es verbleibt damit eine erhebliche Verkehrsmenge auf den Parallelfahrbahnen. Die prognostizierten Verkehrsmengen zwischen dem KV West und dem KV am Haupttor betragen an der Oberfläche 21.000 Kfz/24h und in Tieflage 18.000 Kfz/24h, zwischen dem KV am Haupttor und dem KV Nord 32.000 Kfz/24h. Die in diesem Bereich auftretende Verflechtungsverkehrsmenge beträgt 13.000 Kfz/24h und ist nach Ansicht des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak angesichts der zum Teil hohen Spitzenstundenanteile, vor allem bei Überlagerung von Berufsverkehren mit

Freizeitverkehren und an schönen Wochenenden, verkehrlich nicht abwickelbar. Eine Verbesserung der Lärm- und Abgassituation entlang der B 472 und insbesondere der B 13 wird mit der Trogvariante nicht erreicht. Inwieweit wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 13 realisierbar wären, müsste im Rahmen einer Detailplanung geklärt werden. In jedem Fall wäre die Umsetzung städtebaulich problematisch.

Die Trogvariante führt zu einem Flächenverbrauch von ca. 16,3 ha, einer Neuversiegelung von ca. 3,7 ha und einer Überbauung von ca. 0,1 ha Biotope. Ferner würden noch ca. 0,2 ha Wald ohne Biotopstatus überbaut. Der Trog zwischen KV West und dem KV am Haupttor wird südlich der bestehenden B 472 gebaut, wodurch dauerhafte Eingriffe in das nördliche Flintareal erforderlich werden. Im Zuge der B 13 würden zusätzliche Flächen benötigt für den vierstreifigen Querschnitt mit Mittelstreifen sowie für die Verbindungsrampen. Im Bereich der engen Kurven müsste die Fahrbahn für die Begegnung von Lastzügen aufgeweitet werden. Zur Einhaltung der Mindesthaltesichtweiten müssten darüber hinaus die Stützmauern deutlich weiter zurückgesetzt werden.

Auch bei der Trogvariante werden die Planungsziele nicht annäherungsweise erreicht. Die Verkehrswirksamkeit ist angesichts einer unmerklichen Entlastungswirkung im Zuge der B 472 zwischen dem KV West und dem KV am Haupttor sowie einer deutlich zunehmenden Verkehrsbelastung auf der B 13 zwischen dem KV am Haupttor und dem KV Nord nicht gegeben. Die bestehenden Verkehrs- und Lärmprobleme sowie die Schadstoffemissionen würden weiter verschärft werden. Lediglich die B 472 alt östlich des KV am Haupttor würde eine Entlastung erfahren. Es ist ferner davon auszugehen, dass sich aufgrund der zunehmenden Länge und der niedrigen Reisegeschwindigkeit (hohe Kurvigkeit) im Ostabschnitt für die Verkehrsteilnehmer kein Zeitvorteil ergibt und deshalb ein Großteil des Verkehrs weiterhin die Tegernseer Straße benutzt. Sowohl für die Lettenholzsiedlung als auch für die Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße sowie für das Misch- und Gewerbegebiet am Sitepark ist nur eine eingeschränkte Anbindung an die B 13 möglich (kein Linksabbiegen und kein Linkseinbiegen). Die Nutzer der Straßen Am Lettenholz, General-Patton-Straße und Sitepark müssten stattdessen am KV am Haupttor oder am KV Nord wenden. Die Verkehrsbeziehung Am Lettenholz - General-Patton-Straße und umgekehrt ist nicht mehr möglich. Die Verkehrssicherheit ist durch die Verwendung von Minimalelementen in der Trassierung auf Grund der beengten Verhältnisse geringer als bei der Planfeststellungstrasse. Die Verkehrsqualität ist durch die Minimaltrassierung und den kurzen, aber hochbelasteten Verflechtungsbereich zwischen KV am Haupttor und KV Nord niedrig.

Die Trogvariante widerspricht auch dem geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Bad Tölz. Bei der Troglösung ist ein Zusammenwachsen der Ortsteile weiterhin nicht möglich und die Trennwirkung wird erhalten bleiben bzw. wird durch die zu erwartende Verkehrszunahme noch zunehmen. Die Trogvariante stellt daher keine ernstzunehmende Alternative zur Vorzugsvariante Nordumfahrung (Planfeststellungstrasse) dar.

Es wird im Übrigen auf die Unterlage 1 T, Kap. 3.2.5, verwiesen. Eine Abbildung der Trogvariante im Zuge der bestehenden B 472 und B 13 ist der Unterlage 1 T, Anlage 1c, zu entnehmen.

#### 4.3.2.1.7 Trassenverlauf im ehemaligen Kasernengelände

Die Trasse (siehe Unterlage 1 T, Kap. 3.2.8) würde auf dem ehemaligen Kasernengelände (Flintareal) verlaufen. Aufgrund der städtebaulichen Überlegungen der Stadt Bad Tölz zur Umnutzung des Flintareals (ehemaliges Kasernenareal) wurde sie bereits in einem früheren Planungsstadium ausgeschieden, da sie oberirdisch nicht mehr zu realisieren ist.

Es war daher sachgerecht, die oben dargestellten Varianten auf Grundlage einer Grobanalyse schon vorab wegen ihrer oben beschriebenen offenkundigen Mängel nicht weiter zu überprüfen, sondern die engere Untersuchung auf die unter C.4.3.1.2 dieses Beschlusses noch näher dargestellten Planungsvarianten zu beschränken.

#### 4.3.2.2 Beschreibung der Varianten

Folgende drei vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Varianten wurden näher überprüft und in die Abwägung eingestellt:

- Nordumfahrung - Planfeststellungstrasse
- Südumfahrung Variante 1
- Südumfahrung Variante 2

##### 4.3.2.2.1 Nordumfahrung - Planfeststellungstrasse

Das Vorhaben ist unter B.1 dieses Beschlusses und in der Unterlage 1 T, Kap. 3.2.2 und Kap. 4, näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen. Eine Abbildung der Planfeststellungstrasse ist der Unterlage 1 T, Anlage 1a (blaue Linie), zu entnehmen.

##### 4.3.2.2.2 Südumfahrung Variante 1

Die Gesamtlänge dieser Variante beträgt etwa 4,0 km. Zusätzlich dazu muss die B 472 östlich von Bad Tölz auf ca. 1,0 km ausgebaut werden. Die Baustrecke der

Variante 1 beginnt an der B 472 in Höhe der Bahnbrücke. Die Variante 1 verlässt die bestehende B 472 an der Gaißacher Straße in östlicher Richtung und kreuzt nach ca. 190 m die auf ca. 380 m zu verlegende Gemeindestraße nach Gaißach. Anschließend durchschneidet die Südumfahrung auf einer Länge von etwa 940 m den bestehenden Golfplatz. Im östlichen Bereich des Flintareals beträgt der Abstand zur neu erstellten Wohnbebauung 45 m bis 100 m. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse nach Norden ab und trifft etwa 200 m östlich von Bad Tölz auf die bestehende B 472. Abschließend verläuft die Trasse auf einer Länge von ca. 1,0 km auf der bestehenden B 472. Nördlich der bestehenden B 472 führt die Trasse der zu verlegenden B 13 zunächst über den Greilinger Segelflugplatz, dann weiter in einem Abstand von rund 100 m nordöstlich an der Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße vorbei und bindet schließlich im Norden wieder an die bestehende B 13 in Richtung München an. Die Variante 1 wird an vier Stellen an das nachgeordnete Straßennetz angeschlossen:

Der Anschluss West sieht eine höhenfreie Verknüpfung der Südumfahrung mit der Gemeindestraße nach Gaißach und der alten B 472 vor, die künftig die Verbindung zur Innenstadt von Bad Tölz darstellt. Beide Straßen werden den neuen Verhältnissen angepasst, zu einem durchgängigen Straßenzug zusammengefasst und über vier Parallelrampen an die Südumfahrung angebunden. Den Anschluss Ost bildet ein Kreisverkehr. Damit der Verkehr im Zuge der B 472 ungestört fließen kann, muss er durch Bypässe für den West-Ost- und den Ost-West-Verkehr ergänzt werden. Für den nördlichen Bypass sind zwei Unterführungsbauwerke notwendig, da er den nördlichen und den westlichen Anschluss des Kreisverkehrs kreuzt. Mit Ausnahme des Durchgangsverkehrs der B 472 werden alle weiteren Verkehrsbeziehungen über den Kreisverkehr abgewickelt. An der Einmündung TÖL 12 und der Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach wird aus Verkehrssicherheitsgründen und wegen der Beibehaltung der Streckencharakteristik (höhenfreie Anschlüsse) ein so genannter Holländeranschluss mit Parallelrampen gewählt. Beim Anschluss der verlegten B 13 an die bestehende B 13 ist gemäß dem Verkehrsgutachten ein höhenfreier Anschluss in Form einer Trompete erforderlich. Auf dem zur Gemeindestraße abzustufenden Streckenzug der B 472 alt ist aufgrund der weiterhin sehr starken Verkehrsbelastung des Knotenpunktes mit der St 2072 am Maxlweiher (vgl. Gutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak 2007, Plan 6 ff., Anlagen 5a-c, 7a-d) ein Kreisverkehr (bei entfallender Allgaustraße sogar mit Bypässen für den West-Süd- und den Ost-West-Verkehr) erforderlich.

Es wird im Übrigen auf die Unterlage 1 T, Kap. 3.2.3.1, verwiesen. Eine Abbildung der Südumfahrung Variante 1 ist der Unterlage 1 T, Anlage 1a (gelbe Linie), zu entnehmen.

#### 4.3.2.2.3 Südumfahrung Variante 2

Die Südumfahrung Variante 2 wurde aus der Südumfahrung Variante 1 entwickelt, und stellt gegenüber der Variante 1 eine trassierungstechnisch optimierte Linienführung dar. Sowohl die Verlängerung zur B 13 als auch der Ausbau der B 472 in Richtung Greiling decken sich mit Variante 1. Die Gesamtlänge der Variante 2 beträgt ebenfalls ca. 4,0 km. Sie beginnt im Westen an der Bahnbrücke wie Variante 1 und schwenkt dann ca. 55 m südwestlich der Gaißacher Straße von der bestehenden Bundesstraße ab und quert bei ca. Bau-km 0+500 die auf ca. 380 m zu verlegende Gemeindestraße nach Gaißach. Anschließend verläuft die Trasse quer durch den Golfplatz. Das allgemeine Wohngebiet Flinthöhe wird in einem Abstand von 60 m bis 185 m umfahren. Die Trasse bindet an gleicher Stelle wie Variante 1 an die bestehende B 472 an. Der weitere Verlauf entspricht der Variante 1. Ebenso wie bei Variante 1 muss die B 472 östlich von Bad Tölz auf ca. 1 km ausgebaut werden. Der Anschluss von Variante 2 an das nachgeordnete Straßennetz erfolgt über die gleichen vier Knotenpunkte wie bei Variante 1. Der spätere Knotenpunkt B 472 alt/ St 2072 am Maxlweiher müsste entsprechend Variante 1 mit Bypässen ausgebildet werden.

Es wird im Übrigen auf die Unterlage 1 T, Kap. 3.2.3.2, verwiesen. Eine Abbildung der Südumfahrung Variante 2 ist der Unterlage 1 T der Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1a (orange Linie), zu entnehmen.

#### 4.3.2.3 Vergleich der Varianten

Im Folgenden werden noch die verbleibenden drei Varianten Nordumfahrung/Planfeststellungsstrasse mit den beiden Südumfahrungen Variante 1 und 2 in einem Variantenvergleich einander gegenüber gestellt.

##### 4.3.2.3.1 Planungsziele

Die Planungsziele zur Schaffung einer verkehrsgünstigeren Straßenanbindung an das überregionale Netz BAB A 8/A 95 sowie der verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt der Stadt Bad Tölz werden mit den untersuchten Trassenvarianten sehr unterschiedlich erreicht.

Das Ziel der Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung wird mit der Planfeststellungsstrasse am besten erreicht. Der Durchgangsverkehr und große Teile des Ziel- und Quellverkehrs nehmen die Planfeststellungsstrasse an. Die Planfeststellungsstrasse bewirkt eine sehr hohe verkehrliche Entlastung der Anwohner an der bestehenden B 472 und B 13 von bis zu 85 %. Der Binnenverkehr verbleibt im städtischen Netz. Zudem gewährleisten die höhenfreien Verkehrsknoten ein hohes Maß an Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität. Aufgrund des



vorgesehenen Ausbaustandards ist die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sehr hoch. Die Planfeststellungstrasse erfüllt die Ziele der Landes- und Regionalplanung und entspricht den geltenden Flächennutzungsplänen der Stadt Bad Tölz und der Gemeinde Greiling. Die Trennungswirkung zwischen der Lettenholzsiedlung, der Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße und dem Flintareal ist gegenüber dem Prognosenullfall deutlich geringer. Der Eingriff ins Landschaftsbild ist durch den Verlauf der Trasse im Einschnitt entlang des Gewerbegebietes und der Bahn nördlich des Anschlusses der St 2072 minimal. Südwestlich des Anschlusses der B 13 hat die Stadt Bad Tölz im Flächennutzungsplan ein Misch- und Gewerbegebiet bis an die geplante Nordumfahrung ausgewiesen. Somit stellt die Planfeststellungstrasse die Grenze zwischen bebautem Siedlungsgebiet und der landwirtschaftlich geprägten/ bewaldeten Umgebung dar.

Die Verkehrswirksamkeit der beiden Südumfahrungen Variante 1 und 2 ist demgegenüber wesentlich geringer. Wird für die Planfeststellungstrasse eine Verkehrsbelastung von bis zu 26.200 Kfz/24h prognostiziert, sind die beiden Südumfahrungen aufgrund ihrer Umwegigkeit in der Lage, lediglich 18.300 Kfz/24h anzuziehen, d.h. ihre Entlastungswirkung liegt lediglich bei 50 % im Vergleich zum Prognose-Nullfall (Planfeststellungstrasse bis 85 %). Auch ist die Verkehrsqualität schlechter als bei der Planfeststellungstrasse zu bewerten, da die Planfeststellungstrasse wegen der durchgängigen Verflechtungsstreifen zwischen den Anschlüssen St 2072 und B 13 Nord vierstreifig gebaut wird. Demgegenüber müssten aufgrund der bestehenden Zwangspunkte (vorhandene Bebauung und Hügelgräberfeld von überörtlicher Bedeutung) bei den Südvarianten kleinere Trassierungselemente (Mindestradien) verwendet werden. Dennoch wäre die gleiche Verkehrssicherheit aufgrund der ebenfalls höhenfreien Knotenpunkte wie bei der Planfeststellungstrasse gegeben.

Die Südvariante 2 schneidet im direkten Vergleich mit der Südvariante 1 bei der verkehrlichen Beurteilung etwas günstiger ab, da sie insgesamt etwas großzügiger trassiert ist und daher in Hinblick auf die zu erwartende mittlere Verkehrsqualität günstiger zu beurteilen ist, jedoch immer noch schlechter als die Planfeststellungstrasse.

Insgesamt beurteilen wir die Planfeststellungstrasse erheblich besser als die beiden Südumfahrungen Variante 1 und 2.

#### 4.3.2.3.2 Flächenverbrauch/Eingriffe in den Landschaftsraum

Beim Vergleich der Flächenbilanzierung (Flächenverbrauch, Neuversiegelung, Überbauung von Biotopen) verursacht die Planfeststellungstrasse einen Flächen-

verbrauch von ca. 17,5 ha und eine Neuversiegelung von ca. 4,6 ha. Dabei werden ca. 0,1 ha kartierter Biotope und ca. 0,7 ha Wald ohne Biotopstatus überbaut.

Die Südumfahrung Variante 1 führt zu einem Flächenverbrauch ca. 23,2 ha, einer Neuversiegelung von ca. 6,1 ha und zur Überbauung von ca. 0,4 ha kartierter Biotope.

Die Südumfahrung - Variante 2 führt ebenfalls zu einem Flächenverbrauch ca. 23,2 ha, einer Neuversiegelung von ca. 6,1 ha und es werden ca. 0,3 ha kartierte Biotope überbaut. Es kommt zu keinen Eingriffen in Waldbestände.

Insgesamt schneidet die Planfeststellungstrasse im Vergleich der Eingriffe in naturschutzfachlich wertvolle Flächen am besten ab. Beide Südvarianten 1 und 2 werden schlechter beurteilt.

#### 4.3.2.3.3 Immissionsschutz

Die Planfeststellungstrasse entlastet künftig die derzeit hochbelasteten Anwohner an der Tegernseer Straße. An der Wohnbebauung im Norden im Bereich der Lettenholzsiedlung kommt es jedoch auch zu deutlichen Mehrbelastungen, die bei einigen Fällen oberhalb der Grenzwerte der Lärmvorsorge liegen (15 Überschreitungen an 67 untersuchten Immissionsorten) und zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erfordern. Die Trasse verläuft im Bereich der Lettenholzsiedlung in einem 4,0 - 9,0 m tiefen Einschnitt. In Kombination mit einer 2,5 - 5,0 m hohen Lärmschutzwand auf der Ostseite werden die Anwohner auf beiden Seiten wirkungsvoll vor Straßenlärm geschützt. Im Bereich der General-Patton-Siedlung wird der Lärmschutz durch einen 2,5 m hohen Lärmschutzwall auf der Südseite der Straße gewährleistet.

Die Lärmbelastung im Süden durch die bestehende B 472/B 13 liegt für eine Vielzahl von Anwohnern weit jenseits der Grenzwerte der Lärmvorsorge, wodurch eine erhebliche Betroffenheit durch Lärm entsteht und damit im Bestand gesundheitliche Gefahren für die Anwohner nicht mehr auszuschließen sind.

Bei der Südumfahrung Variante 1 werden aufgrund der Nähe zur Bebauung in den Bereichen Am Winacker/Am Winet und Jugendsporthotel Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, die aus Platzgründen nur als Lärmschutzwände möglich sind. Wegen des geringen Abstandes der Straße von der neuen Wohnbebauung im Flintareal von ca. 45 - 100 m) werden ebenfalls Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, obwohl die Trasse in diesem Bereich auf einer Länge von knapp 400 m in einem bis zu 3,70 m tiefen Einschnitt verläuft. Auch im Neubauabschnitt der B 13 werden im Bereich der General-Patton-Siedlung mit Schule und Kindergarten und eventuell bei dem am

nördlichen Anschluss gelegenen Einzelanwesen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Auch die Südumfahrung Variante 2 führt ebenfalls zu den bei der Variante 1 beschriebenen Lärmschutzeinrichtungen.

Insgesamt ist bei allen Varianten die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV durch entsprechende Lärmschutzanlagen möglich und somit sind keine wesentlichen Unterschiede erkennbar.

#### 4.3.2.3.4 Kosten/Wirtschaftlichkeit

Die Gesamtkosten (Bau und Grunderwerb) der drei verglichenen Varianten betragen:

- 21,8 Mio. € bei der Planfeststellungstrasse
- 18,4 Mio. € bei der Südumfahrung Variante 1
- 19,4 Mio. € bei der Südumfahrung Variante 2

Die Baustrecke ist bei den beiden Südumfahrungen Varianten 1 und 2 um jeweils 2,0 km länger als bei der Planfeststellungstrasse. Auch die Anschlüsse (Rampen etc.) sind um ca. 1,8 km länger. Bei der Planfeststellungstrasse sind dagegen die Aufwendungen für Bauwerke wie Brücken und Stützmauern höher. Auf Grund der geringeren Baulänge sind bei der Planfeststellungstrasse jedoch im Vergleich zu den Varianten der Südumfahrung, die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten am günstigsten. Auch sind bei der Planfeststellungstrasse die Nutzerkosten und der Zeitaufwand für die Fahrstrecken auf der B 472 und B 13 minimiert.

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterscheiden sich die drei untersuchten Varianten nur unwesentlich, sodass keine eindeutig präferiert werden kann.

#### 4.3.2.3.5 Raumstrukturelle Wirkungen/Städtebauliche Belange

Die Planfeststellungstrasse erfüllt die Ziele der Landes- und Regionalplanung zum Bau von Ortsumfahrungen für den Verkehr im Zuge der B 472 und B 13. Ferner ist die Planfeststellungstrasse in den Flächennutzungsplänen der Stadt Bad Tölz und der Gemeinde Greiling enthalten und nimmt auf deren zukünftige städtebauliche Entwicklungsabsichten Rücksicht. Südwestlich des Anschlusses der B 13 hat die Stadt Bad Tölz im Flächennutzungsplan ein Misch- und Gewerbegebiet bis an die geplante Nordumfahrung Bad Tölz ausgewiesen. Somit stellt die Planfeststellungstrasse die Grenze zwischen bebautem Siedlungsgebiet und der landwirtschaftlich geprägten/bewaldeten Umgebung dar. Die Trennungswirkung zwischen der Lettenholzsiedlung, der Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße

und dem Flintareal fällt mit einem DTV von 12.400 Kfz/24 h im Vergleich zu einem DTV von 34.000 Kfz/ 24 h bei einer Nulllösung im Prognosejahr 2025 sehr gering aus.

Die Ziele der Landes- und Regionalplanung werden mit den beiden Südvarianten 1 und 2 ebenso wie mit der Planfeststellungstrasse erfüllt, jedoch widersprechen die beiden Südvarianten den geltenden Flächennutzungsplänen sowohl der Stadt Bad Tölz als auch denen der Gemeinden Greiling und Gaißach. Die heute bestehende verkehrliche Trennung zwischen der Lettenholzsiedlung, der Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße und dem Flintareal ist bei beiden Varianten mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) im Jahr 2025 von 17.700 Kfz/24h um über 5.000 Kfz/24h größer als bei der Planfeststellungstrasse mit 12.400 Kfz/24h.

Insgesamt ergibt der Vergleich unter diesen Gesichtspunkten, dass die Planfeststellungstrasse im Vergleich zu den beiden Südvarianten 1 und 2 günstiger einzustufen ist.

#### 4.3.2.3.6 Private Belange

Für die Planfeststellungstrasse sind Eingriffe in private Flächen (u. a. Beseitigung eines derzeit offensichtlich nicht mehr bewohnten Wohnhauses auf Fl. Nr. 1996/3, Gemarkung Bad Tölz) erforderlich. Teilweise werden auch landwirtschaftliche Flächen ungünstig zerschnitten. Für den Golfplatz ergeben sich keine Beeinträchtigungen.

Die Südumfahrung Variante 1 benötigt private Flächen in größerem Umfang. Dabei werden landwirtschaftliche Flächen teilweise ungünstig durchschnitten. Zudem wird der bestehende Golfplatz auf einer Länge von etwa 940 m durchschnitten, sodass fünf von neun Bahnen nicht mehr nutzbar wären mit der Folge, dass der gesamte Golfplatz verlegt oder entschädigt werden müsste.

Die Südumfahrung Variante 2 benötigt ebenso private Flächen. Zudem müsste auch noch ein Wohn-/Geschäftshaus abgerissen werden. Auch bei dieser Variante werden landwirtschaftliche Flächen teilweise ungünstig zerschnitten. Die Beeinträchtigungen des Golfplatzes lägen noch höher, da bei dieser Variante sogar sieben von insgesamt neun Bahnen des Golfplatzes durchschnitten würden und daher ebenfalls nicht mehr nutzbar wäre und verlegt oder entschädigt werden müsste.

Im Ergebnis schneidet die Planfeststellungstrasse daher unter Berücksichtigung der Eingriffe in die untersuchten privaten Belange deutlich günstigster ab, da sich hier im

größten Umfang Flächen in öffentlicher Hand (ca. 30 %) nutzen lassen. Die beiden Südumfahrungen Variante 1 und 2 schneiden schlechter ab.

#### 4.3.2.3.7 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers für die Planfeststellungstrasse für sachgerecht und vertretbar. In der Abwägung aller entscheidungsrelevanten Belange und unter Berücksichtigung des dem Vorhabensträger eingeräumten Planungsermessens ist die Planfeststellungstrasse im Vergleich zu den anderen Trassenvarianten die beste Lösung.

Beim Gesamtabwägungsvergleich der zu untersuchenden Trassenvarianten ergibt sich Folgendes:

Bei der Planfeststellungstrasse wird eine deutlich höhere Entlastungswirkung erreicht und damit ein wesentliches Planungsziel besser erfüllt als bei den anderen Varianten. Wird für die Planfeststellungstrasse eine Verkehrsbelastung von bis zu 26.200 Kfz/24h prognostiziert, können die beiden Südumfahrungen Variante 1 und 2 aufgrund der Umwegigkeit, v. a. für den Verkehr im Zuge der B 13, lediglich 18.300 Kfz/24h anziehen.

Insbesondere ist auch die Verkehrsqualität der Planfeststellungstrasse besser als die der beiden Südumfahrungen Varianten 1 und 2, da diese wegen der durchgängigen Verflechtungsstreifen zwischen den Anschlüssen der Staatsstraße St 2072 und Bundesstraße B 13 vierstreifig gebaut wird. Außerdem müssen aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte, u.a. wegen der vorhandenen Bebauung, des Hügelgräberfeldes von überörtlicher Bedeutung bei der Trassierung der beiden Südvarianten 1 und 2 kleinere Mindeststradien verwendet werden.

Bei beiden Südvarianten 1 und 2 ist zudem der Flächenverbrauch im Vergleich zur Planfeststellungstrasse höherer. Darüber hinaus sind auch die Durchschneidungsschäden größer, ebenso die Neuversiegelung. Beim Anschluss Greiling ergibt sich bei beiden Südvarianten 1 und 2 aufgrund der erforderlichen Knotenpunktabstände ein wesentlich größerer Eingriff in ein Biotop (Moorbereich) bei Greiling.

In der Gesamtschau halten wir daher die Wahl der Planfeststellungstrasse zur Erreichung der Planungsziele für vertretbar. Die Planfeststellungstrasse ist insbesondere wegen der hohen Verkehrswirksamkeit die beste Lösung, die verkehrlichen Probleme im Nordosten von Bad Tölz zu lösen. Sie gewährleistet zudem ein hohes Maß an Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität und entlastet die Anwohner der bestehenden B 472 und B 13 am stärksten. Darüber hinaus nimmt sie auf die städtebaulichen Belange aller betroffenen Kommunen Rücksicht. Zudem sind auch die Flächeneingriffe geringer. Sämtliche mit der Planfeststellungstrasse

verbundenen Beeinträchtigungen, insbesondere Eingriffe in Natur- und Landschaft, können kompensiert bzw. ausgeglichen werden. Durch das gewählte aktive Lärmschutzkonzept können die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Die vermeintlichen Nachteile der Planfeststellungsstrasse erzwingen unserer Ansicht nach nicht die Wahl einer anderen Trasse als vorzugswürdigerer Lösung. Alle übrigen Varianten drängen sich insbesondere wegen ihrer geringeren Eignung zur Verwirklichung der Planungsziele, der geringeren Verkehrswirksamkeit bzw. Entlastungswirkung nicht als vorzugswürdig auf.

Es wird im Übrigen auf die Ausführungen in der Unterlage 1 T, Kap. 3.2 und 3.3, Bezug genommen.

#### 4.3.2.3.8 Einwände

##### Fehlende/fehlerhafte Variantenabwägung

Im Verfahren wurde eingewendet, dass in den Planunterlagen eine notwendige Abwägung der verschiedenen Wahltrassen bzw. Ausführungsvarianten nie ernsthaft stattgefunden habe. Vom Vorhabensträger sei von Anfang an nur eine Umfahrung mittels einer Nordspange erwünscht gewesen.

Die Einwendung weisen wir zurück. Der Vorhabensträger hat auf diese Kritik hin verschiedene in Betracht kommenden Varianten in den Planunterlagen dargestellt und untersucht und dabei ihre Vor- und Nachteile gegenübergestellt. Dabei wurden sowohl Trassen im Süden als auch bestandsnahe Varianten untersucht. Wir haben die in Frage kommenden Varianten in diesem Beschluss überprüft und halten die Entscheidung des Vorhabensträgers für die Verwirklichung der Planfeststellungsstrasse für sachgerecht und nachvollziehbar. Von einem Abwägungsausfall kann daher nicht die Rede sein. Es drängen sich auch keine weiteren Trassenvarianten auf. Ein Vorhabensträger bzw. eine Planfeststellungsbehörde handelt auch dann nicht abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonender darstellen würde, also wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen.

Die in den der Unterlage 1 T aufgeführten Varianten beinhalten die dem Grunde nach dankbaren prinzipiellen Lösungsansätze. Darüber hinaus stehen sie beispielhaft auch für weitere „Untervarianten“, die im Laufe des Planungsprozesses eingebracht wurden. Darunter auch eine „Boulevard-“ bzw. „Kombinationslösung“. Teilweise wurden diese Varianten bereits vor 2004, als noch angedacht war, dass

die Stadt Bad Tölz als Vorhabensträger einen Teilabschnitt bis zur B 13 über ein Bebauungsplanverfahren realisiert, näher untersucht. So auch die angesprochene Variante, die bereits im Rahmenkonzept zur Flinthöhe als „Boulevardlösung“ in Hinblick auf die Planungsziele als nicht gleichwertig abgelehnt wurde. Jedenfalls wurde oben auch die Trogvariante soweit untersucht, dass eine Einschätzung der Vor- und Nachteile und damit ein Vergleich auch mit den anderen Varianten möglich ist. Die im Lageplan dargestellte Lösung (Anlage zum Schreiben der Rechtsanwältinnen Labbé und Partner vom 28.05.2018) deckt sich weitgehend mit dem untersuchten Tunnel im Zuge der B 472, würde allerdings in der Breite deutlich mehr Platz benötigen, da neben der Fahrbahn im Trog auch eine oben liegende Fahrbahn, neben dem Trog, vorgesehen werden müsste, um sämtlich Fahrbeziehungen und Verknüpfungen zu berücksichtigen. Dies wäre auch östlich der B 13 (Haupttor) notwendig, um die Fahrbeziehung zwischen der B 13 Nord und der B 472 Ost zu gewährleisten. Dadurch wären dauerhafte Eingriffe in einer Breite von ca. 15 m in das nördliche Flintareal erforderlich. An der Kreuzung General-Patton-Straße und Gewerbering wäre ein weiterer Kreisverkehr notwendig, um auch die Parallelrampen von und zur B 472 in östlicher Richtung anzubinden. Die Verkehrswirksamkeit wäre sehr gering, da nur der Durchgangsverkehr der B 472 in den Trog verlagert werden könnte. Eine merkliche Verbesserung der Lärm- und Abgassituation entlang der B 472 und B 13 würde dadurch nicht erreicht. Die Trennung zwischen Lettenholzsiedlung/ Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße und Flintareal wäre zudem durch die Troglösung und den zusätzlichen, oberirdischen Verkehrsflächen deutlich massiver. Daher stellt diese Variante keine ernstzunehmende Alternative zur Vorzugsvariante Nordumfahrung dar. Die angesprochenen Boulevard- oder auch Kombinationslösungen erreichen die wesentlichen Planungsziele (z. B. Verkehrswirksamkeit, Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Wirtschaftlichkeit etc.) nicht und sind somit keine ernsthaft in Frage kommenden Varianten.

#### Wirtschaftlichkeitsvergleich

Es wurde eingewandt, dass der Wirtschaftlichkeitsvergleich zwischen den einzelnen Varianten, insbesondere bei der Tunnelvariante abwägungsfehlerhaft und widersprüchlich durchgeführt wurde. Konkretes nachprüfbares Zahlenmaterial werde nicht angeführt

Die Einwendung weisen wir zurück. In der Unterlage 1 T, Abschnitt 3.3.5.1 „Investitions- und Betriebskosten“ kann die Aussage bzgl. den Bau- und Unterhaltskosten nachvollzogen werden.

Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme darf nicht einzig allein anhand einmaliger Herstellungskosten ermittelt werden. Vielmehr ist bei einer solchen Untersuchung der gesamte Lebenszyklus eines Straßenabschnitts zu berücksichtigen. Die

anfallenden Betriebs- und Unterhaltungskosten im Laufe der Nutzungsdauer müssen speziell bei aufwendigen Tunnel- bzw. Trogbauwerken beachtet werden. Diese Mehrkosten beim Unterhalt und Betrieb einer Tunnellösung bei einer theoretischen Nutzungsdauer von 90 Jahren und jährlichen Unterhaltungskosten von ca. 0,6 % der Herstellungskosten (ABBV-Richtlinien 2010, 2012 eingeführt durch das BMVBS bzw. 2013 durch das bay. StMI) übersteigen die Gesamtkosten der Nord- bzw. Südumfahrungsvarianten um ein Vielfaches. Daher schneidet die Tunnellösung in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unter Berücksichtigung aller Kostenarten (Grunderwerbs-, Herstellungs- sowie Unterhaltungs- und Betriebskosten) im Variantenvergleich deutlich ungünstiger gegenüber den Umfahrungsvarianten ab. Gleiches gilt auch für Varianten mit geringeren Tunnellängen bei einem gleichzeitig hohen Anteil an Ingenieurbauwerken wie z. B. Tieflagen mit Trogbauwerken oder durchgehenden Stützwänden. Hier ist von 0,5 % der Herstellungskosten an jährlichen Unterhaltungskosten auszugehen (ABBV-Richtlinien 2010, 2012 eingeführt durch das BMVBS bzw. 2013 durch das bay. StMI). Ebenso erfordert ein Trogbauwerk mit einer vergleichbaren Länge wie die Tunnellösung einen hohen Ausstattungs- und Betriebsstandard (z. B. Notausgänge, Löschwasserversorgung, Notrufstationen, Pannenbuchten etc.). Beiden Varianten (Tunnel oder Trog) ist auch gemein, dass sie z. B. hohe Kosten in Folge von Spartenverlegungen nach sich ziehen, da in dem betroffenen innerörtlichen Baufeld typischerweise eine hohe Dichte von Ver- und Entsorgungsleitungen (Wasser, Abwasser, Gas, Strom etc.) vorliegt.

Insofern sind die Bau- und Betriebskosten einer Troglösung ggf. etwas geringer als bei einer Tunnellösung, jedoch im Vergleich zu einer konventionellen erdbaulichen Lösung mit einem durchschnittlichen Anteil an (einfachen) Ingenieurbauwerken, wie sie z. B. die B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz darstellt, erheblich teurer.

Für den Kostenvergleich genügt es grundsätzlich einzelne Kostenfaktoren wie z. B. die zukünftigen Investitions- und Betriebskosten auch rein qualitativ zu bewerten und zu gewichten, so dass letztlich auch hier eine Vergleichbarkeit der Varianten zur Plantrasse gegeben ist.

#### Trogvariante

Im Verfahren wurde eingewendet, dass die Variantenuntersuchung eine Trogvariante vollkommen ausblende.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die in den der Unterlage 1 T aufgeführten Varianten beinhalten die dem Grunde nach dankbaren prinzipiellen Lösungsansätze. Darüber hinaus wurde aber im Zuge der der 1. Tektur vom 26.01.2018 auf den Einwand der Verfahrensbeteiligten auch noch eine Troglösung untersucht.



### Abwägungsfehlerhafte Behandlung der Verkehrsqualität und -sicherheit

Es wurde eingewandt, dass die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität bei der Planfeststellungstrasse keinesfalls als hoch einzustufen sei. Die westliche und die nördliche Anbindung an das bestehende Straßennetz würden mittels zweier höhenfreier Anschlüsse mit obenliegendem Kreisverkehr und vier Parallelrampen ausgeführt werden, welche aber genau das Gegenteil in Hinblick auf Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität bewirken würden. Die Autofahrer seien mit der für sie ungewohnten Verkehrsführung überfordert und in der Folge werde es zu einer massiven Häufung von Unfallereignissen kommen. Auch der östliche Anschluss der geplanten Nordspange an die bestehende B 472 und die Beseitigung eines bestehenden Radweges im Gemeindegebiet von Greiling führe zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit. Zudem könne die nur punktuelle Beschleunigung des Verkehrs auf einem kleinen Streckenabschnitt keinen spürbaren Beitrag zur Verbesserung des Ist-Zustandes in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität leisten. Dies liege daran, dass wesentliche bestehende Verkehrsenge Stellen im weiteren Verlauf der B 472 wie beim sogenannten Moraltverteiler (Einmündung der Lenggrieser Straße in die Bundesstraße 13 südlich der B 472) oder am anderen östlichen Ende der Umfahrungstrasse auf Höhe der Gemeinde Greiling unangetastet blieben und eine verkehrliche Gesamtkonzeption fehlen würde.

Diese Kritik ist nicht gerechtfertigt. Die Planfeststellungstrasse wurde hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität im Vergleich richtig bewertet. Die Leistungsfähigkeit der nach den Regeln der Technik zu errichtenden vorliegenden Knotenpunkte wurde dabei gem. dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen im Zuge von Bundesfernstraßen, das mit Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 2002 bundesweit eingeführt wurde und als Beurteilungsgrundlage (ARS Nr. 10/2002, HBS 2001) verbindlich ist, nachgewiesen. Das ARS fordert, dass beim Neu-, Um- oder Ausbau von Bundesfernstraßen künftig mindestens die Qualitätsstufe D (A - F, entsprechend den Noten 1 - 6) als Mindestqualität zugrunde zu legen ist. Diese Forderung wird für alle Verkehrsbeziehungen der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz an allen Knotenpunkten eingehalten und überwiegend deutlich übertroffen (Unterlage 1 T, Kap. 4.7). Dies wird für die prognostizierten Verkehrszahlen vom unabhängigen Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak (Verkehrsuntersuchung 2013, Prof. Kurzak, München) bestätigt. Die Planung sieht dabei bei den Anschlussstellen St 2072 Sachsenkammer Straße und B 13 gewöhnliche, einstreifig befahrbare Kreisverkehre mit einstreifigen Zufahrten vor, wie sie inzwischen rund 12.500mal (Stand 8/2014

Zeit-Magazin, Quelle TomTom) in Deutschland gebaut wurden. Von einer für den Autofahrer ungewohnten Lösung kann daher keine Rede sein.

Zudem müssen die geplanten Kreisverkehre lediglich die Nebenströme abwickeln, was sich auf Grund des Durchmessers von 60 m positiv auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auswirkt. Der Hauptverkehrsstrom im Zug der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz läuft dabei höhenfrei unter den Kreisverkehren hindurch. Es wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C.4.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Die negative Bewertung einer Tunnelvariante und auch anderer bestandsorientierter Lösungen (z. B. Troglösung) hinsichtlich der Verkehrsqualität beruht auf den vergleichsweise geringen Kurvenradien am westlichen Tunnelportal. Diese ergeben sich gerade auf Grund der vorhandenen baulichen Zwangspunkte (z. B. Bebauung) im Lageplan und sind unabhängig davon, ob der betroffene Straßenabschnitt im Tunnel, in Tieflage oder auf dem Gelände verläuft. Daher stellt es hinsichtlich der möglichen Kurvenradien und der zu erzielenden Verkehrsqualität keine Verbesserung dar, auf einen geschlossenen Tunnel zu verzichten bzw. die Straße in Tieflage zu führen. Eine Tunnel- oder auch Troglösung erschwert grundsätzlich die Anbindung des vorhandenen, oberirdischen Straßennetzes. Im vorliegenden Fall kommen noch die äußerst beengten Verhältnisse im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 472alt östlich der Sachsenkammer Straße erschwerend hinzu. So ist eine weitere, unterirdische Anbindung im Bereich Haupttor aus Platzgründen unter Berücksichtigung einer den Verkehrsanforderungen entsprechenden Trassierung nicht darstellbar. Außerdem würde eine Tunnel- bzw. Boulevardlösung die Beseitigung einer Vielzahl von nachweispflichtigen Parkplätzen nach sich ziehen, die in räumlicher Nähe wieder hergestellt werden müssten, was aufgrund der beengten Platzverhältnisse sehr schwierig wäre. Dadurch würden weitere nicht unerhebliche Kosten und weitere Versiegelungen entstehen.

Eines der zentralen Planungsziele ist es, den Bereich der Stadt Bad Tölz zwischen dem Flint-Areal und der Lettenholz- und General-Patton-Siedlung vom Durchgangsverkehr der in Ost - West - Richtung verlaufenden B 472 und der in Nord - Süd - Richtung verlaufenden B 13 (München - Bad Tölz - (Achensee)) zu entlasten sowie die Verkehrssicherheit zu verbessern sowie die Verkehrsqualität zu erhöhen. Weiträumigere Verkehrsauswirkungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

#### Abwägungsfehlerhafte Behandlung der raumstrukturellen Wirkungen im Rahmen der Alternativenprüfung

Es wurde eingewandt, dass nur ein pauschaler Verstoß gegen Flächen-nutzungspläne der Kommunen aufgeführt werde, ohne diese angeführten Verstöße

in irgendeiner Weise zu konkretisieren. Mangels substantiierter Darstellung der einschlägigen Flächennutzungspläne, bzgl. derer eine Anpassungspflicht in Frage komme, sei dieses Argument im Rahmen des Abwägungsvorgangs bei der Alternativenprüfung nicht tauglich, um einen Vorteil der Wahllinie zu begründen. Auch das Argument, eine Trennungswirkung werde minimiert, treffe zugunsten der Planfeststellungstrasse so nicht zu, da bereits die tatsächliche Minimierung der Trennungswirkung in Bezug auf die heutige Bestandsstraße fragwürdig sei. Das bestehende Straßenbauwerk werde auch nach Durchführung des Bauvorhabens noch eine Trennung zwischen den beiden Siedlungsbereichen sowie dem Kasernengelände bewirken. Die bestehende Trennung von Siedlung und Kaserne sei auch nicht negativer zu bewerten, als die geplante Abtrennung des kompletten Bad Tölzer Ostteils vom Stadtkern.

Diese Einwände werden zurückgewiesen. Flächennutzungspläne stellen grundsätzlich eine städtebauliche Entwicklungsabsicht dar, die zunächst keine unmittelbare Außenwirkung für den Einzelnen entfaltet. Da die B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz im Flächennutzungsplan der Stadt Bad Tölz enthalten ist, nimmt sie entgegen den anderen Varianten auf deren zukünftige städtebauliche Entwicklungsabsichten Rücksicht.

Mit der Planfeststellungstrasse wird auch die derzeit bestehende Trennwirkung durch die B 472 (DTV 2010 mit 26.606 Kfz/ 24 h) für die Lettenholzsiedlung und die Wohnsiedlung an der General-Patton-Straße vom Flintareal, das auf dem Gelände der ehem. Flintkaserne nach dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte entwickelt wurde, deutlich vermindert, da in diesem Bereich der Verkehr um 65 % entlastet und damit Staus und Wartezeiten auf der B 472 alt deutlich reduziert werden. Künftig wird dieses das gesamte Viertel, das schon jetzt durch die bestehende Bahnlinie von den anderen westlich liegenden Ortsteilen bzw. der Ortsmitte getrennt wird, durch verschiedene in die westlich der Bahnlinie liegende Stadtteile verbessert (Bahnübergang im Zuge der jetzigen Allgaustraße, Geh- und Radwege-Unterführung bei Bau-km 1+007 (BW 7), neue verkehrssichere Geh- und Radwegeüberführung bei Bau-km 0+555, Querungen über die südöstliche und südwestliche Rampen südlich des Kreisverkehrs (BW 3)). Vielmehr wird durch die verkehrliche Entlastung die Verbindung der Stadtgebiete (nördlich und südlich der Tegernseer Straße bzw. B 472 alt) untereinander, als auch zur Stadtmitte hin erreicht.

Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit der Flinthöhe mit ihren Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, Gewerbebetrieben, Sportstätten und Behörden für die Anwohner der nahen Lettenholz- bzw. der General-Patton-Siedlung beim täglichen Bedarf u. U. wichtiger als das Erreichen des Stadtzentrums. Negative Auswirkungen der Planfeststellungstrasse wie mangelnde Verkehrssicherheit oder entstehende

unzumutbare Umwege für Fußgänger- und Radfahrer können nicht nachvollzogen werden.

Der Einwand der Trennungswirkung kann auch in Hinblick auf den motorisierten Verkehr aus der Siedlung am Lettenholz oder General-Patton-Siedlung nicht nachvollzogen werden. Bisher ist das genannte Areal (Lettenholz-, General-Patton-Siedlung, Flinthöhe/Kasernenareal) bzw. dessen Bewohner von der Innenstadt Bad Tölz über die vorhandene B 472/B 13 alt angebunden. Nachdem es westlich der heutigen Einmündung der Sachsenkammer Straße tagsüber infolge von Leistungsfähigkeitsdefiziten zu großen Rückstaus kommt, ist das Erreichen der Innenstadt mit dem PKW mit längeren Wartezeiten verbunden. Mit dem Bau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz wird dieser Bereich verkehrlich deutlich entlastet (VU Kurzak, 2013). Anstelle der Lichtzeichenanlage an der Sachsenkammer Straße ist ein Kreisverkehr vorgesehen, der lediglich die Nebenströme, d. h. den innerörtlichen Ziel und Quellverkehr, abzuwickeln hat. Die B 472 alt erfährt eine hohe verkehrliche Entlastung (bis zu 80 % am östlichen Ortsrand). Dies bedeutet, dass das Einfahren aus den o. g. Wohngebieten auf die B 472 alt und das Erreichen der Innenstadt ohne nennenswerte Wartezeiten möglich ist. Der Kreisverkehr hat gemäß der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak für diese Fahrbeziehung eine gute Leistungsfähigkeit (VU Kurzak, 2013, Anlage 3a und 3b), so dass Wartezeiten oder Staus in der Regel nicht mehr auftreten sollten.

Es wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C.4.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

#### Abwägungsfehlerhafte Behandlung der Flächenbilanzierung

Es wurde beim Variantenvergleich eingewandt, dass eine Trassenführung mittels eines Tunnels- bzw. einer Boulevardlösung keinen signifikanten Flächenverbrauch aufweise, da anders als bei allen anderen Varianten, auf ohnehin schon versiegelten Flächen gebaut werden könne.

Die Kritik ist nicht gerechtfertigt. Der Flächenverbrauch der Umgehungsvarianten wurde bei einer Gegenüberstellung günstiger Tunnellösung dargestellt.

#### Immissionsschutz

Es wurde kritisiert, dass die Entlastung der Anwohner im Süden der Lettenholz-/General-Patton-Siedlung höher bewertet werde als die Neubelastung der Anwohner im Norden der Siedlung, da die Entlastung der Bewohner im Süden ja nur teilweise erfolgen könne, während die Anwohner im Norden komplett neu, sogar teils oberhalb der erlaubten Grenzwerte, belastet würden.

Diese Einwände werden zurückgewiesen. Eine Bewertung hinsichtlich einer Be- und Entlastung durch Immissionen fand im Variantenvergleich nicht statt, da hier letztlich als Beurteilungsgrundlage alleine das BImSchG bzw. die 16. BImSchV und darin genannte Grenzwerte gelten. Bei allen Varianten ist insofern die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV durch entsprechende Lärmschutzanlagen möglich. Darüber hinaus ist zu sehen, dass die Lärmbelastung im Süden im Bestand für eine Vielzahl von Anwohnern weit jenseits der Grenzwerte der Lärmvorsorge liegt, wodurch eine erhebliche Betroffenheit durch Lärm entsteht und damit im Bestand gesundheitliche Gefahren für die Anwohner nicht mehr auszuschließen sind. Die Entlastung dieser Anwohner ist ein wichtiges Planungsziel, das mit einer Nordumfahrung erreicht wird. Im Norden kommt es an der Wohnbebauung zu deutlichen Mehrbelastungen durch die neue Umfahrung, jedoch werden die Grenzwerte der Lärmvorsorge der 16. BImSchV durch die Erhöhung der Lärmschutzwand in der 1. Tektur vom 26.01.2018 an allen Immissionsorten tags und nachts eingehalten. Von daher ist es offenkundig, dass die Vielzahl der derzeit hochbelasteten und künftig entlasteten Anwohner an der Tegernseer Straße die Mehrbelastungen auf niedrigerem Niveau auf der Nordseite überwiegt, zumal auch mit einer Umfahrung die Immissionen an der Tegernseer Straße immer noch höher liegen als auf der Nordseite der Lettenholzsiedlung.

#### Abwägungsfehlerhafte Behandlung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Es wurde kritisiert, dass die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes abwägungsfehlerhaft erfolgt sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Abgesehen von einem Ausbau der bestehenden B 472 schmiegt sich die Planfeststellungsstrasse im Vergleich zu allen anderen Varianten des Variantenvergleiches (Südumfahrungsvarianten) am engsten an die vorhandenen oder bereits geplanten Siedlungsgebiete an. Die Planung ist gekennzeichnet durch eine weitgehend ortsnahe Führung. Sie ist geprägt durch eher „städtische“ Planungselemente mit flächensparender Knotenpunktgestaltung (Holländerrampen in Verbindung mit Kreisverkehren), Stützbauwerken und Lärmschutzanlagen. Die Wahllinie weist damit im Vergleich den geringsten Flächenverbrauch auf. Zudem durchschneidet sie weniger die Landschaft, sondern rundet vielmehr durch die enge Führung unmittelbar an der Bebauung die vorhandenen Siedlungsbereiche zur offenen Landschaft hin ab. Die überwiegend in Tieflagen geplante Streckenführung mit Einschnitten und hinter Lärmschutzwällen minimiert die Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Die geplanten Kreisverkehre und Anschlussstellen liegen im Zuge von bestehenden Knotenpunkten bzw. Straßenzügen, so dass von einer neuen oder zusätzlichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kaum ausgegangen werden kann. Die in diesem Beschluss

festgestellten Kompensationsflächen liegen zudem im direkten Anschluss an die Trasse und tragen zur Einbindung der Trasse in die Landschaft bei. Erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild verbleiben somit nicht.

#### Stütz- und Lärmschutzmauern

Bei einer objektiven Abwägung der Sachverhalte hätten neben den für die Südumfahrungen nötigen Stütz- und Lärmschutzmauern am Jugendsporthotel auch die für die Planfeststellungstrasse im Nordwesten der Lettenholzsiedlung und am Maxlweiher nötigen Schutz- und Stabilisierungsbauwerke erwähnt werden müssen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Beeinträchtigung kommt durch die unmittelbare Nähe der Stütz- und Lärmschutzwand zum Jugendsporthotel hin zustande. Im Zuge der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz entsteht diese Beeinträchtigung nicht, da durch die Trasse bzw. die geplanten Stütz- und Lärmschutzwände ein vergleichsweise großer Abstand zur Bebauung gewahrt wird.

#### Abwägungsfehlerhafte Behandlung der privaten Belange

Es wurde u. a. eingewandt, dass im Variantenvergleich bewusst die von der Planfeststellungstrasse ausgehenden Nachteile wie Immissionen und Erschütterungen, die die Bausubstanz der Gebäude schädigen und zu einer erheblichen Wertminderung führen würden, und eine erforderliche Beweissicherung bei der Variantenabwägung zum Nachteil der Tunnel- und Trogvarianten unberücksichtigt geblieben seien. Zudem sei der ungestörte Segelflugplatz nicht berücksichtigt worden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Ein Abwägungsausfall im Vergleich einer Tunnel- oder Trogvariante zu Gunsten der Planfeststellungstrasse wird hier nicht gesehen. Zum einen verlaufen gerade die Umgehungsvarianten dabei überwiegend in einem wesentlich größeren Abstände von der Bebauung als eine Tunnel- bzw. Trogvariante. Bei den letztgenannten Varianten wären durch Bau und Betrieb deutlich mehr Anwesen höheren Immissionen oder evtl. Erschütterungen durch den deutlich geringeren Abstand zur Bebauung auf dem überwiegenden Trassenverlauf ausgesetzt. Der Umfang eines Beweissicherungsverfahrens wäre zum anderen bei einer Tunnel- oder Trogvariante in Bestandsnähe der B472 alt auf Grund des geringeren Abstands zur Bebauung, der Dichte der Bebauung sowie der Vielzahl von Betroffenen, in Verbindung mit der besonderen Bauweise eines Tunnels oder Trogs erheblich umfangreicher.

Durch die Planung und die festzusetzenden Auflagen müsste bei jeder Variante gewährleistet werden, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Darüber hinaus ist aus

immissionsschutzfachlicher Sicht kaum nachvollziehbar, dass aus einer Umfahrungsstraße mit derartigen Abständen Erschütterungseinwirkungen ausgehen könnten, die eine Schädigung der Bausubstanz auch nur im Ansatz erwarten ließen. Die entsprechenden Anhaltswerte der DIN 4150, Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3, werden mit Sicherheit bei weitem nicht erreicht. Auch können Schäden an der Bausubstanz durch Schallimmissionen immissionsschutzfachlich dem Grunde nach ausgeschlossen werden. Ein Beweissicherungsverfahren entspricht bei ähnlich gelagerten Bauvorhaben der gängigen Praxis. Insofern sind in diesem Punkt vom Grundsatz her auch alle Varianten gleich zu bewerten. Der Vorwurf ist daher nicht gerechtfertigt.

Das Vorhandensein des Segelflugplatzes in der geplanten Trasse der B 472 neu bei der Bilanzierung musste deshalb nicht weiter berücksichtigt werden, da sich dieser im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindet, womit letztlich keine privaten Belange berührt werden. Zudem wurde die Erlaubnis zum Betreiben des Segelflugplatzes von der Regierung von Oberbayern mit Bescheid vom 03.04.1995, Az. 315/Dr. L, Abschnitt IV, mit einem Widerrufsvorbehalt zu Gunsten eines bereits damals geplanten Neubaus der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz erteilt. Dies bedeutet, dass die Genehmigung des Segelflugplatzes ganz oder teilweise widerrufen werden kann, falls sich durch den Neubau der B 472 ein Konflikt ergeben sollte bzw. deren Realisierung behindert wird.

#### 4.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den zum Zeitpunkt der Beantragung der Planfeststellung (20.02.2013) gültigen verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Mit der Einführung der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) am 29.10.2013 wurden die RAS abgelöst. Durch die vorgelegte Planung werden jedoch auch alle maßgeblichen technischen Vorgaben (außer der Haltesicht, vgl. Ergänzung zu 4.3.3.2) der inzwischen gültigen RAL eingehalten. Zwar sind die in den RAL dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend und können auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange überwinden. Sie bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, außer in besonderen Ausnahmefällen dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BayVGH, Urteil vom 26.09.2003, Az. 8 A 02.40065).

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Die Linienführung und die gewählten Straßenquerschnitte erfüllen die Anforderungen der angestrebten Verkehrsqualität von überregionalen Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion. Die technische Gestaltung der Baumaßnahme ergibt sich im Einzelnen aus den festgestellten Plänen (Unterlage 5/1 T) sowie aus den Darstellungen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T) und im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T). Hierauf nehmen wir Bezug. Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

#### 4.3.3.1 Linienführung

Die Linienführung und Knotenpunktsgestaltung, insbesondere zwischen Bauanfang und der Anbindung an die B 13 (Bau-km 1+500), ist geprägt durch zahlreiche Zwangspunkte entlang der Trasse, die wenig Spielraum für Varianten zulassen. Auch die Knotenpunkte von St 2072 und B 13 mussten durch die stadtnahe Lage der Trasse kompakt gestaltet werden. Daraus resultieren Direktrampen (sog. „Holländerrampen“) mit Kreisverkehren und zahlreichen Stützbauwerken. Insgesamt folgt die Trasse zwischen dem Baubeginn und der Anschlussstelle der St 2072 (Sachsenkammer Straße) lagemäßig dem Bestand, liegt höhenmäßig jedoch deutlich tiefer, so dass die neue Trasse die St 2072 bzw. B 472 alt unterquert. Ab Bau-km 0+450 weicht dann die Trasse in Richtung Norden deutlich vom bisherigen Straßenverlauf ab und verläuft weiterhin in Tieflage in dem Korridor zwischen der Siedlung am Lettenholz und der westlich davon gelegenen Bahnlinie (München - Lenggries) bzw. dem vorhandenen Bau- und Gartenmarkt. Im weiteren Verlauf bis zur Allgaustraße bei Bau-km 1+000 schmiegt sich die Trasse noch näher an die Bahnlinie an, um dann in einer Rechtskurve Richtung Osten abzuschwenken. Unmittelbar nördlich des Siteparks wird die B 13 wiederum in Tieflage gequert. Die Anbindung der B 13 an die B 472 erfolgt auch hier mittels flächensparenden Direktrampen und einem oben liegenden Kreisverkehr. Im Folgenden quert die Trasse relativ geländenah den vorhandenen Segelflugplatz. Im weiteren Verlauf steigt die Trasse etwas an um den vorhandenen natürlichen Höhenrücken westlich von Greiling im Einschnitt zu passieren. Ab der Einmündung Kreisstraße TÖL 12 erfolgt dann die Angleichung an die Bestandstrasse der B 472.

Im nachfolgenden werden die für die Entwurfsklasse EKL 2 unter Zugrundelegung einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h empfohlenen Trassierungselemente größtenteils eingehalten. Lediglich bei der Anbindung an den Bestand von Bauanfang bis Bau-km 0+355 werden die empfohlenen Radienbereiche und Mindestlängen von Kreisbögen unterschritten (Unterlage 1 T, Kap. 4.5.5). Die Radienrelation aufeinanderfolgenden Radien liegt aber auf der gesamten Strecke im



guten Bereich. Entsprechendes gilt auch für den Anschluss von Radien an Geraden mit Ausnahme des Bereiches bei Bau-km 2+000. Hier liegt die Anbindung der 320 m langen Geraden an den Radius  $R = 400$  m im brauchbaren Bereich. Eine gestrecktere Linienführung ist aufgrund der Zwangspunkte dort nicht möglich.

Die Anforderungen an eine ausgewogene räumliche Linienführung sind erfüllt und der vorausliegende Trassenverlauf für den Kraftfahrer gut erkennbar und begreifbar (Unterlage 1 T).

#### 4.3.3.2 Zwangspunkte, Gradiente

Die Hauptzwangspunkte für die Linienführung sind primär die bestehende Bebauung, die Geländetopographie, vorhandene Feuchtgebiete, Querung und Anbindung bestehender Straßen sowie die Bahnlinie München - Lenggries. Die für die Trassierung maßgebenden Zwangspunkte sind im Einzelnen in der Unterlage 1 T, Kap. 4.3.2, aufgeführt. Darauf wird verwiesen.

Im Verfahren wurde gefordert, die Nordumfahrung Bad Tölz in Höhe von Greiling auch aus Lärmschutzgründen tiefer zu legen.

Die Forderung wird abgelehnt. Die gewählte Gradiente ist ausgewogen und richtet sich in Lage und Höhe nach den Anforderungen an eine maximale Steigung, sowie an die Mindestwannen- bzw. -kuppenradien für die maßgebliche Entwurfsklasse EKL 2 der Straße.

Eine weitere Randbedingung ist die zukünftige Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße Greiling - Gaißach, die unter der B 472 neu unterführt wird. Diese Unterführung hat eine Mindesthöhe von 4,70 m, die einzuhalten ist. Gleichzeitig ist auch die Entwässerung der Unterführung sicherzustellen. Es ist deshalb nicht möglich, an der Stelle einen Tiefpunkt zu errichten, weil das Wasser sonst nicht mehr aus der Unterführung ablaufen könnte bzw. diese bei Starkregenereignissen zu überschwemmen droht.

Darüber hinaus ist eine Absenkung der Trasse aus Lärmschutzgründen in diesem Bereich auch nicht erforderlich, zumal die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

#### 4.3.3.3 Querschnitt

Unter Zugrundelegung der Entwurfsklasse EKL 2 kommt der Regelquerschnitt RQ 11,5+ zur Anwendung, d. h. dass die B 472 neu auf der Hauptstrecke eine Fahrbahnbreite von 8,5 m mit beidseits 1,5 m breiten Banketten erhält. Zwischen B 472 alt/St 2072 und B 13 wird zur Verflechtung der Verkehrsströme (Spuraddition und Spursubtraktion), sowie infolge der prognostizierten Verkehrsbelastungen ein 2-

bahniger Ausbau mit einer Kronenbreite von 21,5 m erforderlich, der sich aus einem 2,5 m breiten Mittelstreifen und 8,0 m breiten Fahrbahnen mit 1,5 m breiten Banketten je Richtung zusammensetzt.

Die Kreisverkehre bei Bau-km 0+430 und Bau-km 1+465 erhalten einen Durchmesser von 60 m und eine Fahrbahnbreite von 8,5 m. Der Anschluss der B 472 alt/West an den Kreisverkehr bei Bau-km 0+430 wird an die 9,0 m breite Bestandsfahrbahn angepasst und die Breite des neu zu bauenden Abschnitts der B 472 alt/Ost bis zur Einmündung bei Bau-km 2+110 orientiert sich am Bestand mit einer Breite von 8,0 m.

Der Umbau der St 2072 bei Bau-km 0+430 erfolgt in Anlehnung an die Breite der bestehenden Fahrbahn von 8,0 m. Die Anschlüsse der B 13 an den Kreisverkehr bei Bau-km 1+465 werden an die bestehende Fahrbahnbreite angeglichen. Diese beträgt nördlich des Kreisverkehrs 8,0 m und südlich davon 7,5 m. Die Einmündung der Kreisstraße TÖL 12 bei Bau-km 2+410 wird am Bauende an den 5,5 m breiten Bestand angepasst. Der neu zu bauende Abschnitt der Gemeindeverbindungsstraße Gaißach - Greiling bei Bau-km 2+265 erhält eine Breite von 5,5 m entsprechend dem anschließenden Bestand.

Die Breite der neu zu bauenden Gemeindestraße (Allgaustraße) beträgt 6,0 m mit beidseits 1,5 m breiten Banketten entsprechend dem Regelquerschnitt RQ 9.

Der Weg von Bau-km 0+740 bis Bau-km 1+010 südöstlich der B 472 neu wird 3,0 m breit ausgeführt. Die Breite des südöstlichen Banketts beträgt 0,75 m, die des nordwestlichen Banketts 1,0 m, um das Aufstellen einer Absturzsicherung zu ermöglichen. Die anderen öffentlichen Feld- und Waldwege erhalten eine 4,75 m breite Fahrbahn mit beidseits 0,75 m breiten Banketten. Geh- und Radwege werden 2,5 m breit mit beidseits 0,5 m breiten Banketten ausgeführt.

Es wird im Übrigen auf die Erläuterungen zum Querschnitt in der Unterlage 1 T, Kap. 4.4, und die Unterlage 11 T verwiesen.

#### 4.3.3.4 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Zur Verknüpfung mit der B 472 alt, der St 2072 und der B 13 müssen die querenden Straßen überführt und die Ortsumfahrung in Tieflage abgesenkt werden. Hierzu ist der Bau von Brücken- und Stützbauwerken erforderlich. Die wesentlichen Bauwerke sind geprägt und verursacht durch die beengten Verhältnisse, die aus der vorhandenen Bebauung, der Topographie oder aus den Belangen des Naturschutzes resultieren. Entlang der Lettenholz-Siedlung und dem Sportgelände sowie am Maxlweiher müssen auf Grund der beengten Verhältnisse ebenfalls

Stützwände errichtet werden. Es wird im Übrigen auf die Erläuterungen in der Unterlage 1 T, Kap. 4.5, und Unterlage 11 T verwiesen.

#### 4.3.3.4.1 Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße Gaißach - Dorf an die B 472 alt (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.2.9 T, 1.2.1 T, Bau-km 0+110)

Bei Bau-km 0+100 wird die bestehende Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach-Dorf durch das Bauvorhaben berührt und an die neuen Gegebenheiten angepasst. An der Einmündung in die B 472 ist neben dem Rechts- und Linksabbiegen aus der Bundesstraße künftig nur noch das Rechtseinbiegen in die Bundesstraße gestattet. Der bereits vorhandene Fahrbahnteiler im Einmündungsbereich wird daher entsprechend umgebaut. Ein Linkseinbiegen aus Geißach in Richtung Süden ist zukünftig nicht mehr möglich.

Die Gemeinde Gaißach forderte, dass zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Rechtsabbieger aus der Gemeindeverbindungsstraße Gaißach-Dorf an der Einmündung in die B 472 in Richtung Norden ein eigener Einfädelstreifen gebaut werde. Dieser Einfädelstreifen müsse im Einmündungsbereich auf eine bestimmte Länge mit einer durchgezogenen Linie versehen werden, um zu verhindern, dass die von der B 472/B 13 kommenden Fahrzeuge nicht sofort in den Ausfädelstreifen zur Kreisverkehrsanlage einfahren. Der Vorhabensträger ist dieser Forderung mit der 1. Tektur vom 26.01.2018 nachgekommen. Der Rechtseinbieger fährt künftig in einen Verflechtungsstreifen ein, der im weiteren Verlauf in die südöstliche Rampe des bei Bau-km 0+450 neu zu bauenden Kreisverkehrs übergeht.

Die Gemeinde Gaißach forderte ferner, dass die geplante Verkehrsinsel an der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Gaißach-Dorf geändert und gleichzeitig die bereits vorhandene Sperrfläche westlich der Einmündung in eine Aufstellfläche umgeändert (zweispurige Fahrbahn) bzw. verbreitert werde, um einen gefahrlosen Linksabbiegerverkehr auf der B 472 in Richtung Peißenberg (Linkseinbiegen) zuzulassen. Die Zulässigkeit des Linksabbiegens würde eine deutliche Entlastung des Verkehrs an der Kreisverkehrsanlage Sachsenkammer Straße/Flinthöhe bringen.

Die Forderung, einen Linksabbiegerverkehr in Richtung Peißenberg an der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße von Gaißach - Dorf zuzulassen, wird aus Verkehrssicherheitsgründen zurückgewiesen. Stattdessen wird der Linksabbiegerverkehr aus Gaißach zukünftig auf die erste Kreisverkehrsanlage der neuen B 472 zum Umdrehen geleitet. Auf Grund des prognostizierten Verkehrsaufkommens von ca. 26.400 Kfz/24 h (Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak, 2013) ist die Verkehrsdichte zu hoch, um für Linkseinbieger ausreichende Zeitlücken im Verkehrsfluss zu gewährleisten. Bereits heute ist die Verkehrsdichte auf der

B 472 derart hoch, dass erhebliche Wartezeiten an der Einmündung für Linkseinbieger entstehen. Als hilfreich erweist sich dabei heute noch die Lichtsignalanlage an der Einmündung Sachsenkammer Straße, die in Richtung Peißenberg betriebsbedingt Lücken im Verkehrsstrom erzeugt, so dass das Einbiegen erleichtert wird. Mit dem Bau der Nordumfahrung Bad Tölz entfällt aber die Lichtsignalanlage, so dass sich in Zukunft über weite Tageszeiten ein kontinuierlicher Verkehrsstrom aus Richtung Miesbach an der o.g. Einmündung einstellen wird und das Linkseinbiegen nahezu unmöglich ist (Verkehrsgutachten F gem. Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak, 2013). Auch die angesprochene Aufstellfläche für die Linkseinbieger (innenliegende Links-einfädelungstreifen, iLES) im Zuge der B472 anstelle der Sperrfläche könnte die Situation nicht wesentlich verbessern. Zudem sind diese in den aktuellen Regelwerken (RAL 2012, RAS 2006) als Elemente einer Knotenpunktgestaltung nicht enthalten bzw. eingeführt. Die wenigen vorhandenen iLES befinden sich noch in der Erprobungs- bzw. Beobachtungsphase. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, wird daher nur ein Rechtseinbiegen zugelassen. Der daraus resultierende Umweg für die ca. 300 Kfz/24 h wird in Hinblick auf die gewonnene Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit als hinnehmbar gesehen. Die geplante Kreisverkehrsanlage weist mit 60 m Durchmesser genügend Reserven auf, um die zusätzlichen Fahrzeuge aus der oben beschriebenen Verkehrsführung aufzunehmen und zu bewältigen. Insgesamt wird für den Knotenpunkt und die B 472 südlich der Kreisverkehrsanlage eine gute Verkehrsqualität B prognostiziert (Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak, 2013).

Die Planung sieht eine Verziehungslänge  $L_Z$  von 50 m, eine Verzögerungsstrecke  $L_V$  von 20 m und einen Aufstellbereich  $L_A$  von 20 m vor. Die vorgenannten Abmessungen entsprechen den einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012, 2013 eingeführt durch das bay. STMI). Auf Grund des fehlenden Linkseinbiegeverkehrs aus Gaißach kann zusätzlich eine Länge von ca. 10 m als Aufstellbereich genutzt werden. Die damit verbundene Anpassung der Markierung (Haltelinie) wird in der Bauausführungsplanung berücksichtigt. Die Anordnung der Markierung ist aber nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

#### 4.3.3.4.2 Kreisverkehrsanlage Anschluss B 472alt/West und St 2072 BW 3 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.1, 1.2.1 T, 1.2.2, 1.2.7, 2.1.1)

Die B 472 alt und die St 2072 werden zukünftig bei Bau-km 0+430 über eine Kreisverkehrsanlage und vier Parallelrampen an die Nordumfahrung Bad Tölz angebunden. Diese unterquert im Zuge des BW 3 den Kreisverkehr in Nord-Süd-Richtung. Die Einmündungen der Straßen „Am Sportpark“ und „Am Lettenholz“ werden dabei an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Es wurde eingewandt, dass die geplante Kreisverkehrsanlage an der Anschlussstelle B 472 alt/St 2072 das immense Verkehrsaufkommen auf der B 472 nicht entspannen würden, da sie den Verkehrsfluss ähnlich einer Kreuzung verlangsamen würde. Ein ausreichend schneller Abfluss sei daher nicht gewährleistet und es werde erneut zu erheblichen Stauungen kommen.

Diese Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der geplanten Kreisverkehrsanlage im Zuge der B 472 neu wird nicht geteilt. Die Sicherheit und Leichtigkeit auf der Nordumfahrung Bad Tölz wird durch die geplanten Kreisverkehrsanlagen nicht beeinträchtigt wird. Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak prognostiziert der geplanten Kreisverkehrsanlage an der Anschlussstelle B 472 alt/St 2072 mindestens eine ausreichende Leistungsfähigkeit und über weite Tagesbereiche sogar eine gute bis sehr gute Leistungsfähigkeit mit nur geringen Wartezeiten.

#### 4.3.3.4.3 Zusätzliche Geh- und Radwegebrücke am BW 3 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.1)

Die Stadt Bad Tölz und viele private Einwender kritisierten an der Planung die unzureichenden und unzumutbaren Geh- und Radwegverbindungen im Bereich der geplanten Kreisverkehrsanlage BW 3 am Maxlweiher. Es würden durch die teils 4-spurige Straße mit „autobahnähnlichen Querschnitten“ und die Kreisverkehrsanlage (BW 3) mit 60 m Durchmesser verschiedene Ortsteile (Lettenholzsiedlung, General-Patton-Siedlung, Flinthöhe und Kasernenareal etc.) vom Ortszentrum von Bad Tölz, zum Flintareal mit vielen diversen Sportstätten (Eisstadion, Kletterhalle, Schwimmbad, Bowlinghalle, Sporthalle, Skaterpark), Arztpraxen, Behördenzentrum und Geschäften bzw. den Erholungsgebieten (Ellbacher Moor, Eichmühle etc.) östlich der Bahn abgekoppelt. Es seien auch keine Fußgängerampeln oder Zebrastreifen geplant. Durch den nur ungesicherten Geh- und Radweg südseitig der Kreisverkehrsanlage könne es zu einer Zunahme von Unfällen durch die dann eintretende starke Verdichtung von Fußgänger- und Radfahrerverkehr durch Anwohner von der Lettenholz- und General-Patton-Siedlung und Flinthöhe in Richtung Bahnhof und Innenstadt kommen. Es müsste aufgrund des Abstandes zur Kreisverkehrsanlage auch mit unkontrollierten Überquerungen im Bereich des Kreisverkehrs gerechnet werden. Bisher sei die Sachsenkammer Straße beidseitig in Richtung Stadtmitte sicher nutzbar. Die Stadt Bad Tölz forderte daher die Errichtung einer zusätzlichen barrierefreien Fuß- und Radwegbrücke ähnlich dem am geplanten BW 5 überführten selbstständigen Geh- und Radweg (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.6, 2.1.2), welche dann entweder östlich des Maxlweiher oder westlich am Ufer des Maxlweiher eine Anbindung zur Sachsenkammer Straße ermögliche. Diese

zusätzliche Querungsmöglichkeit sei wegen der nicht unerheblichen Fußgänger- und Radfahrerströme vom Stadtzentrum bzw. Bahnhof zur Flinthöhe erforderlich.

Die Forderung auf Errichtung einer zusätzlichen Überführung eines Geh- und Radweges im Bereich des BW 3 durch den Vorhabensträger wird abgelehnt. Eine durch das Bauvorhaben verursachte erhebliche Trennwirkung von Verbindungen zu den Stadt-, Einkaufs- und Erholungsgebieten östlich der Bahnlinie ist nicht erkennbar. Bisher ist das genannte Areal (Lettenholz-, General-Patton-Siedlung, Flinthöhe und Kasernenreal) von der Innenstadt Bad Tölz heute durch die vorhandene Bahnanlage getrennt und nur über den Bahnübergang im Zuge der Allgaustraße (Bau-km 1+000) oder über die Lichtsignalanlage an der Sachsenkammer Straße verkehrlich angebunden. Nachdem es östlich der heutigen Einmündung der Sachsenkammer Straße tagsüber zu großen Rückstaus kommt, ist das Erreichen der Innenstadt mit dem PKW mit längeren Wartezeiten verbunden. Auch für Fußgänger und Radfahrer aus dem Gebiet Flinthöhe und Kaserne ist das Queren der B 472 alt und das Erreichen der Innenstadt über die gesicherte (lichtsignalisierte) Furt unmittelbar südlich der Einmündung Sachsenkammer Straße mit Wartezeit verbunden.

Mit der Nordumfahrung Bad Tölz wird dieser Bereich verkehrlich deutlich entlastet (Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak, 2013). Anstelle der Lichtzeichenanlage an der Sachsenkammer Straße ist eine Kreisverkehrsanlage BW 3 vorgesehen, der lediglich die Nebenströme, d.h. den innerörtlichen Ziel und Quellverkehr, abzuwickeln hat. Die B 472 alt erfährt eine hohe verkehrliche Entlastung (bis zu 80 % am östlichen Ortsrand). Dies bedeutet, dass das Einfahren aus den o. g. Wohngebieten auf die B 472 alt und das Erreichen der Innenstadt bzw. der benachbarten Ortsteile kaum noch mit Wartezeiten verbunden ist. Der Kreisverkehrsanlage wird für diese Fahrbeziehung eine ausgezeichnete Leistungsfähigkeit prognostiziert (Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak, 2013, Anlage 3a und 3b), so dass Wartezeiten oder Staus in der Regel nicht mehr auftreten werden. Insgesamt wird die Nordumfahrung Bad Tölz und die damit verbundene verkehrliche Entlastung mit dem Entfall der Lichtzeichenanlage an der Sachsenkammer Straße eine deutliche Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer im innerörtlichen Ziel-/Quellverkehr herbeiführen, was eines der Planungsziele der Umfahrung ist.

Die Planung sieht in diesem Bereich ebenfalls eine Fuß- und Radwegeverbindung höhenfrei über die neue B 472 im Zuge der geplanten Kreisverkehrsanlage vor. Der Querende fährt dabei baulich abgesetzt vom motorisierten Verkehr auf der Ebene der Nebenströme in zwei Etappen (Mittelinsel) über die Anschlussstellenrampen Peißenberg. Diese Querung ist dem Grunde nach unter Verkehrssicherheitsaspekten unkritisch, da der Querende lediglich jeweils nur eine Fahrrichtung zu beachten hat und sich dazwischen sicher aufstellen kann. Hinzu

kommt, dass die zu querenden Verkehrsströme mit maximal 470 Kfz/h bzw. 480 Kfz/h (Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Kurzak, 2013) vergleichsweise gering sind. Zudem ist durch die benachbarte Kreisverkehrsanlage ein Geschwindigkeitsniveau von deutlich unter 50 km/h zu erwarten. Die in der Planung zu Grunde gelegte bauliche Ausführung (Mittelinsel) in Verbindung mit den zu erwartenden Verkehrsstärken an motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern ebenfalls durch die Richtlinien für Fußgängerüberwege (R-FGÜ 2001, 2002) abgedeckt ist, kann davon ausgegangen werden, dass die gewählte Lösung verkehrssicher ist. Dies deckt sich auch mit den bisherigen Erfahrungen des Vorhabenträgers mit ähnlichen Fußgängerüberwegen an anderen Kreisverkehrsanlagen. Eine zusätzliche Fußgängerbrücke vergleichbar mit dem am BW 5 überführten selbstständigen Geh- und Radweg wäre ferner mit zusätzlichen Kosten in Höhe von ca. 500.000 € brutto verbunden. Dies halten wir hinsichtlich der oben beschriebenen Planung und ihrer Beurteilung hinsichtlich der Verkehrssicherheit für nicht gerechtfertigt. Zudem ist zu befürchten, dass durch den Umweg von ca. 160 m die Überführung weniger gut angenommen wird, zumal in diesem Bereich bisher keine vorhandene Fuß- und Radwegeverbindung verläuft.

Für die Anwohner der Lettenholzsiedlung und der General-Patton-Siedlung steht zudem mit dem BW 5 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.2) bzw. den daran angebundenen Geh- und Radweg (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.6) eine sichere Querungsmöglichkeit rd. 150 m weiter nördlich der B 472 alt bei Bau-km 0+555 oder über den Geh- und Radweg südlich der Sachsenkammer Straße bei Bau-km 0+440 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.33) zur Verfügung, so dass diese nicht über die Anschlussstellenrampen queren müssen, um die Innenstadt oder den Bahnhof zu erreichen. Auch besteht noch eine weitere Unterführung eines Geh- und Radweges im Zuge der Allgaustraße bei Bau-km 1+007 (BW 7, Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.1.3, 1.1.7 T). Zudem wurde auf Forderung der Stadt Bad Tölz eine Öffnung (Versatz) in der geplanten Lärmschutzwand im Rahmen der Bauausführungsplanung vom Vorhabensträger in Aussicht gestellt, sofern die Stadt Bad Tölz den Bau der erforderlichen Zuwegung zu dieser Öffnung übernimmt, so dass der Geh- und Radweg ohne Umwege direkt aus der Lettenholzsiedlung zu erreichen ist. Von einer „kritischen“ Verdichtung von Fußgängern oder Radfahrern am BW 3 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.1) kann daher nicht ausgegangen werden.

Die Anordnung von Zebrastreifen oder Fußgängersignalanlagen obliegt grundsätzlich dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Straßenverkehrsbehörde, und ist daher nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die zusätzliche Anordnung z. B. von Zebrastreifen oder Fußgänger-

signalanlagen unmittelbar an Zu- oder Ausfahrten von Kreisverkehrsanlagen wird in Hinblick auf die Verkehrssicherheit grundsätzlich eher kritisch beurteilt.

#### 4.3.3.4.4 Blendschutz am BW 3 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.1)

Es wurde an der Planung bemängelt, dass die höherliegende Rampe der südlichen Kreisverkehrsanlage in Richtung Süden zur Folge habe, dass von Fahrzeugen eine Blendung sowohl bei Nacht als auch bei Tag ausgehen könne. Insbesondere in den Obergeschossen der betroffenen Gebäude am Nordostrand des Wohngebietes „Am Winacker“ könnte dies zu Beeinträchtigungen der Wohnqualität führen. Deshalb werde die Errichtung eines Sichtschutzes, am besten in Kombination mit einer Lärmschutzwand, auf der gesamten Länge der Rampe gefordert.

Die Forderung wird abgelehnt. Die Rampen dienen der Anbindung der Nordumfahrung Bad Tölz an das umgebende untergeordnete Straßennetz, d.h. die Rampen verlaufen vom derzeitigen Niveau der B 472alt hinab zur tiefergelegten Nordumfahrung von Bad Tölz. Gegenüber dem Bestand ergibt sich hierdurch eine Verbesserung, da die Hauptverkehrsmenge auf der tiefergelegten Fahrbahn fließt. Auf der nach Süden gewandten Rampe zur B 472 neu ist der Lichtkegel der Fahrzeuge hinab zur B 472 neu gerichtet. Gegenüber dem Bestand stellt dies eine Verbesserung und keine Verschlechterung dar.

#### 4.3.3.4.5 Umbau der Einmündung B 13 alt/B 472 alt

Es wurde kritisiert, dass sich die unfallträchtige Verkehrssituation im Bereich der Einmündung am Kasernentor durch das Bauvorhaben nicht verbessern werde. Ein Abbiegen von der B 13 von Holzkirchen aus kommend nach links auf die B 472 alt in Richtung Greiling bleibe weiterhin gefährlich. Es wurde daher der Umbau der Einmündung zu einer Kreisverkehrsanlage vorgeschlagen.

Es wurde im Verfahren auch eingewandt, dass das Bauvorhaben die Lage in der Oststadt nicht verbessere, sondern Nachteile für die Fußgänger bereite, welche früher sicher und schnell über die Tegernseer Straße (z. B. von der neuen Flinthöhe in die Schule und zurück) gelangen konnten.

Die Planung lasse insofern auch eine geeignete Gestaltung der Verkehrsführung, den Durchgangsverkehr (insbesondere LKW- und Motorradverkehr) im Zuge der B 472 alt/B 13 alt zu unterbinden, nicht erkennen. Gegebenfalls seien Teilstücke zu kappen bzw. stillzulegen, ohne die wohngebietsinneren Straßen (Am Lettenholz, General-Patton-Str.) zusätzlich zu belasten. Es müsse erreicht werden, dass mit dem umzusetzenden Verkehrskonzept der Verkehr zukünftig rein auf Ziel- und Quellverkehr beschränkt sei.



Der Vorschlag auf Umbau der Einmündung in eine Kreisverkehrsanlage als Ersatz zur Nordumfahrung Bad Tölz wird abgelehnt. Die heutige Einmündung ist in den aktuellen amtlichen Unfallkarten für den Zeitraum 2012 bis 2014 als Unfallhäufung ausgewiesen. Bereits in der Vergangenheit war sie immer wieder als Unfallschwerpunkt auffällig. Die derzeitige Lichtsignalanlage ist bereits heute erkennbar überlastet, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Leistungsdefizite (Staus) bis zum Prognosejahr 2030 hinsichtlich Dauer und Häufigkeit weiter zunehmen werden. Bereits die heutigen Verkehrsbelastungen erlauben jedoch keinen Umbau zu einer Kreisverkehrsanlage, da auch dieser keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen könnte. Ein Umbau der Einmündung oder eine Änderung der Verkehrstechnik ist daher erst erfolgversprechend, wenn die deutliche verkehrliche Entlastung durch die Fertigstellung der Nordumfahrung Bad Tölz eingetreten ist.

Im Übrigen bleibt die B 472 alt (Tegernseer Straße) auch nach dem Bau der Nordumfahrung Bad Tölz in ihrem Bestand mitsamt den vorhandenen Querungsmöglichkeiten erhalten. Die Tegernseer Straße wird nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak jedoch deutlich vom Verkehr entlastet, so dass zukünftig das Queren für Fußgänger erleichtert wird, da Wartezeiten geringer ausfallen oder Grünzeiten für die Fußgänger verlängert werden können.

Nach dem Bau der Nordumfahrung Bad Tölz wird der betreffende Straßenabschnitt der B 472 alt bzw. B 13 alt zur Gemeindestraße abgestuft (Unterlage 12 T). Dieser Straßenabschnitt gelangt damit in die Baulast der Stadt Bad Tölz. Ebenso wechselt die Anordnungszuständigkeit für verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Stadt Bad Tölz, Untere Straßenverkehrsbehörde. Der Stadt Bad Tölz obliegt es dann, ggf. zusätzliche entsprechende verkehrliche Maßnahmen in eigener Zuständigkeit außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu ergreifen.

#### 4.3.3.4.6 Lärmschutzwand im Bereich der Überführung eines Geh- und Radweges BW 5 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.2)

Die Stadt Bad Tölz verlangte, dass im Bereich des BW 5 (Bau-km 0+555) eine Öffnung der Lärmschutzwand (z. B. durch eine Überlappung der Lärmschutzwände) durch den Vorhabensträger vorgesehen werden solle, um eine zukünftige Geh- und Radwegeverbindung von der Lettenholzsiedlung in Richtung Stadtmitte zu ermöglichen.

Von privaten Einwendern wurde insofern vorgeschlagen, den bereits vorhandenen Fußweg, der entlang der Lettenholzsiedlung zum Bahnhof führe, ebenfalls an die neu zu errichtende Fußgängerbrücke nördlich des Maxlweiher anzuschließen. Der neu geplante Weg von Maxlweiher zum Bahnhof sei für die bisherigen Benutzer

dieses Weges unattraktiver, so dass ohnehin mit einem „wilden Schleichweg“ zur Fußgängerbrücke zu rechnen sei. Diese geplante Verbindung zum Bahnhof über die neue Fußgängerbrücke sollte auch eine Beleuchtung erhalten, da der neue Weg nicht mehr entlang der beleuchteten Autostraße verlaufe. Die Neigung des Weges vom Bahnhof zu der Brücke sollte barrierefrei gestaltet sein.

Es wurde im Verfahren auch eine Weiterführung des Geh- und Radweges westlich des BW 5 gefordert. Die Neigung des Weges vom Bahnhof zu der Brücke sollte dabei barrierefrei gestaltet sein.

Diese Forderungen werden zurückgewiesen. Derzeit ist keine direkte bauliche Geh- und Radwegeverbindung von der Lettenholzsiedlung in Richtung Stadtmitte vorhanden. Das Bauvorhaben löst daher grundsätzlich keine Pflicht des Vorhabensträgers aus, für eine neue Verbindung zu sorgen. Darüber hinaus kann eine Lücke in der Lärmschutzwand zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen im Bereich der angrenzenden Bebauung führen. Da eine Öffnung samt Überlappung der Lärmschutzwand jedoch nur mit geringen Mehraufwendungen verbunden ist, wird diese eventuell für die Bauausführungsplanung in Aussicht gestellt. Der Bau einer Zuwegung zu der o. g. Lücke liegt aber nicht in der Pflicht des Vorhabensträgers. Alternativ zu einer neuen Zuwegung bzw. Lücke in der Lärmschutzwand ist eine Verlegung der geplanten Zuwegung (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.13) näher an die Grenze zur Fl. Nr. 1973/11, Gemarkung Bad Tölz, nach Norden denkbar, um den Zugang zur Geh- und Radwegeüberführung BW 5 für die Bewohner der Lettenholzsiedlung zu verkürzen.

Eine weitere Geh- und Radweganbindung westlich des BW 5 ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens und obliegt der Stadt Bad Tölz. Es ist jedoch davon auszugehen, dass deren weitere Planung bzw. die Ausführung zeitlich auf den Bau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz abgestimmt wird. Auch ist davon auszugehen, dass bei der Planung des Geh- und Radweges die einschlägigen technischen Richtlinien und Normen in Hinblick auf dessen Nutzung durch körperlich eingeschränkte Mitmenschen oder Mütter mit Kinderwagen berücksichtigt werden (Art. 9 Abs. 1 BayStrWG).

Die geforderte Beleuchtung des als Ersatz für den heutigen unselbstständigen Weg entlang der B 472 alt bzw. St 2072 Sachsenkammer Straße (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.6) geplanten Geh- und Radweges über BW 5 durch den Vorhabensträger wird abgelehnt. Der weitere Unterhalt und damit die Beleuchtung obliegt der Stadt Bad Tölz als zukünftigen Straßenbaulastträger nach Art. 51 Abs. 1 BayStrWG.

4.3.3.4.7 Anbindung der Allgaustraße an die B 13 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.3 T, 1.2.12 T, 1.2.3 T)

Die als Gemeindestraße gewidmete Allgaustraße wird auf Wunsch der Stadt Bad Tölz bei Bau-km 1+000 durch den Bau der Nordumfahrung Bad Tölz unterbrochen. Der südöstlich der Nordumfahrung Bad Tölz liegende Teil der Allgaustraße geht künftig an ihrem Ende bei Bau-km 1+000 in einen Weg über, der auch als Betriebszufahrt zum neu zu bauenden Regenrückhaltebecken (RRB 1.1) dient.

Im Rahmen der Planungen des nordwestlichen Bahnhofbereichs forderte die Stadt Bad Tölz, dass die Anbindung der Allgaustraße (ab Bahnübergang Allgaustraße) an die B 13 als Ortsstraße in einer Breite von ca. 6,0 m und einem kombinierten Geh- und Radweg ausgebaut werden solle. Zudem solle der im Bebauungsplan „EBZ Bahnhof Süd“ seit 16.04.2010 festgesetzte öffentliche Feld- und Waldweg ab der Feuerwehrezufahrt BayWa bis zum Bahnübergang Allgaustraße in die Planungen des Vorhabensträgers aufgenommen werden.

Der Vorhabensträger hat dieser Forderung entsprochen. Nach Forderung der Stadt Bad Tölz ist infolge der 1. Tektur vom 26.01.2018 für die neue Anbindung der Allgaustraße statt eines öffentlichen Feld- und Waldweges jetzt eine Gemeindestraße mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,0 m (RAL 2012, EKL 4, RQ 9) vorgesehen (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.3 T). Ein zusätzlicher Geh- und Radweg erscheint aber aus Gründen der Verkehrssicherheit in Hinblick auf das bisherige und zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht notwendig. Auch ist bisher kein abgesetzter Geh- und Radweg vorhanden oder wird durch die vorliegende Planung verdrängt, so dass die erstmalige Errichtung nicht dem Vorhabensträger auferlegt werden kann. Die einschlägigen Richtlinien für den Bau von Radverkehrsanlagen an Landstraßen (RAL 2012, 2013 i. V. m. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010, 2014) empfehlen einen gesonderten Radweg an Straßen erst ab einer Entwurfsklasse 3 und einem DTV (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr) von mehr als 2.500 Kfz/24 h. Beide Kriterien sind im vorliegenden Fall (Gemeindestraße) nicht erfüllt, so dass die Errichtung eines gesonderten Geh- und Radweges entlang der Allgaustraße nicht begründet ist.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg befürchtete in Zusammenhang mit der neuen Anbindung der Allgaustraße, dass für den öffentlichen Feld- und Waldweg eine Einbahnstraßenregelung mittels verkehrrechtlicher Anordnung mit den sich daraus ergebenden Umwegen für landwirtschaftlichen Verkehr zu einem Landwarenhandel erfolgen könnte. Die verkehrliche Anordnung einer Einbahnstraßenregelung obliegt zwar hier der Stadt Bad Tölz, Untere Straßenverkehrsbehörde, jedoch ist eine solche aus baulichen

Gründen wegen der jetzt vorgesehenen 6,0 m befestigter Breite, welche Begegnungsverkehr ermöglicht, wohl nicht erforderlich. Zudem ist es künftig nach dem Bau der Nordumfahrung Bad Tölz für den landwirtschaftlichen Verkehr aus Reichersbeuren und Greiling günstiger, zum Landwarenhandel, über die B 472 alt zu fahren, da dieser Bereich dann deutlich weniger Verkehr haben wird und die B 472 neu mittels der Unterführung bei Bau-km 2+265 (BW 9, Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.6) im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Greiling - Gaißach sicher und ohne Behinderung oder Wartezeit unterquert werden kann. Erhebliche Um- oder Mehrwege zum Landwarenhandel entstehen daher nicht.

Ferner wurde im Verfahren gefordert, dass die Allgaustraße als der bisher einzige „Not-Bypass“ erhalten bleiben müsse. Bei einem Unfall im Bereich der Kreisverkehrsanlage am Maxlweiher bis zu der Kreisverkehrsanlage bei Sitec breche wegen des darauffolgenden Rückstaus der Fern- und Nahverkehr sowohl in der Ost-West-Richtung als auch der in der Nord-Süd-Richtung zusammen. Für ortskundige Anwohner und auch Rettungsfahrzeuge sei ein „Schleichweg“ über die Allgaustraße in Notfällen von Vorteil.

Die Allgaustraße wird infolge der 1. Tektur vom 26.01.2018 an die B 13 angebunden. Allerdings wird die Allgaustraße nach dem Bau der Nordumfahrung Bad Tölz ihre Bedeutung als Umleitungsstrecke bei Verkehrsunfällen verlieren, da zukünftig bei Unfällen auf der B 472 alt eine leistungsfähige Umleitungsstrecke samt leistungsfähigen Anbindungen vorhanden ist. Umgekehrt besteht bei einem Unfall im Zuge der B 472 neu wiederum eine im Vergleich zur heutigen Allgaustraße leistungsfähigere Umleitungsstrecke über die B 472 alt. Darüber hinaus wird die Lettenholzsiedlung sowohl von der B 13 als auch von der B 472 alt aus angebunden. Im Unterschied zu heute kann dabei nicht nur auf die B 472 alt ausgefahren, sondern in die Siedlung auch eingefahren werden.

#### 4.3.3.4.8 Kreisverkehrsanlage Anschluss B 13 BW 8 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.2.3 T, 1.2.4 T, 2.1.4)

Der Kreuzungspunkt der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz mit der B 13 bei Bau-km 1+465 erfolgt höhenfrei mit einer Kreisverkehrsanlage. Die Verknüpfung der beiden Straßen erfolgt über vier Rampen. Die Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldweges (Fl. Nr. 2664, Gemarkung Greiling) in die B 13 wird an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Es wurde eingewandt, dass die geplante Kreisverkehrsanlage an der Anschlussstelle der B 13 das immense Verkehrsaufkommen auf der B 472 neu nicht entspannen würde, da sie den Verkehrsfluss ähnlich einer Kreuzung verlangsamen

würde. Ein ausreichend schneller Abfluss sei daher nicht gewährleistet und es werde erneut zu erheblichen Stauungen kommen.

Diese Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der geplanten Kreisverkehrsanlage im Zuge der B 472 neu wird nicht geteilt. Die Sicherheit und Leichtigkeit auf der Nordumfahrung Bad Tölz wird durch die geplante Kreisverkehrsanlage nicht beeinträchtigt wird. Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak prognostiziert der geplanten Kreisverkehrsanlage an der Anschlussstelle der B 13 eine ausreichende Leistungsfähigkeit und über weite Tagesbereiche sogar eine gute bis sehr gute Leistungsfähigkeit ohne nennenswerte Wartezeiten.

Es wurde ferner eingewandt, dass ein Linkseinbiegen von der Zufahrtsstraße eines privaten Anwesens in Richtung Bad Tölz bei Bau-Km 1+500 in die Kreisverkehrsanlage nicht ohne eigene Gefährdung und die anderer Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten sei. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die geplante Kreisverkehrsanlage entspricht dem Stand der Technik. Sie wird zukünftig für beide Fahrrichtungen im Verlauf der jetzt schon an gleicher Stelle verlaufenden B 13 im Vergleich zu heute eine wirksame Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auch im Bereich der Zufahrt zum betroffenen Anwesen und damit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für den ein- bzw. abbiegenden Verkehr führen.

#### 4.3.3.4.9 B 472 alt/Anschluss Ost (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.6, 1.2.8)

Am Bauende wird die Anbindung der B 472 alt in die B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz als Einmündung bei Bau-km 2+110 ausgeführt und bildet mit der Einmündung der Kreisstraße TÖL 12 bei Bau-km 2+410 einen sog. Rechtsversatz.

Das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen hat Verkehrssicherheitsbedenken mit Blick auf die geplanten zwei Linksabbiegespuren beim höhengleichen Anschluss erhoben. Trotz der sicheren Aufstellmöglichkeiten würden Linksabbieger ein erhöhtes Verkehrrisiko, insbesondere wegen erhöhter Fahrgeschwindigkeiten, darstellen. Die Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit wegen der geplanten zwei Linksabbiegespuren beim höhengleichen Anschluss Ost der B 472alt werden von uns in Übereinstimmung mit dem Vorhabensträger nicht geteilt. Für die angesprochenen Verkehrsbeziehungen, die an der Anschlussstelle Ost über die Linksabbiegespuren abgewickelt werden, wurden sehr gute Qualitätsstufen (A) prognostiziert (Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak, 2013), d.h. die mittleren Wartezeiten betragen ca. 5 - 6 Sekunden. Damit sind eine äußerst hohe Leistungsfähigkeit und geringe Wartezeiten gewährleistet. Die Verkehrssicherheitsarbeit zeigt, dass Unfälle in der Regel im Zusammenhang mit Leistungsdefiziten stehen, wenn z. B. die Ungeduldsschwelle auf Grund langer Wartezeiten beim Fahrzeuglenker erreicht wird und dieser dann u.U. die notwendigen Fahrzeuglücken

falsch einschätzt. Dies ist im vorliegenden Fall nicht annähernd gegeben. Die auf den Prognosedaten errechnete Verkehrsqualität zeigt ein optimales Ergebnis. Eine höhenfreie Anbindung würde auch kein besseres Ergebnis erreichen. Zudem würde eine höhenfreie Lösung gravierende weitere Eingriffe in verschiedene Belange (Flächenverbrauch, Betroffenheit von ökologisch hochwertigen Feuchtwiesen) verursachen. Daher ist auch aus entgegenstehenden naturschutzfachlichen und wirtschaftlichen Gründen eine höhenfreie Lösung abzulehnen.

#### 4.3.3.4.10 Öffentlicher Feld- und Waldweg zwischen Mühleiten und Flugplatz Greiling (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.4)

Der Segelflugplatz Greiling ist heute aus Richtung Süden von der B 472 alt bzw. der General-Patton-Straße erschlossen. Künftig erfolgt die Zufahrt über einen neu anzulegenden öffentlichen Feld- und Waldweg, der von Bau-km 1+850 bis Bau-km 2+265 auf der Nordseite parallel zur Nordumfahrung Bad Tölz verläuft und durch einen Blendschutzwall von dieser getrennt wird. Bei Bau-km 2+265 mündet der öffentlichen Feld- und Waldweg dann in die neu zu bauende Gemeindeverbindungsstraße Gaißach - Greiling ein. Bei Bau-km 2+000 erhält ein auf dem Segelflugplatz vorhandener Weg von Norden kommend eine Anbindung an den neu zu bauenden öffentlichen Feld- und Waldweg. Die Zufahrt zum Flurstück Nr. 558, Gemarkung Greiling, wird an die neuen Gegebenheiten angepasst. Darüber hinaus wird die B 472 alt über einen ebenfalls neu zu bauenden öffentlichen Feld- und Waldweg mit der neuen Gemeindeverbindungsstraße Gaißach - Greiling verknüpft, so dass ein höhenfreies Queren zwischen dem Fluggelände und Bad Tölz möglich ist.

Die Gemeinde Greiling forderte, auf den geplanten und aus ihrer Sicht überdimensionierten öffentlichen Feld- und Waldweg zum Flugplatz Greiling zwischen der ehemaligen B 472 und der neu geplanten Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach zu verzichten. Eine Zufahrt zum Flugplatz Greiling würde unnötig werden, da dieser durch die anlagebedingte Reduzierung der Fluglandebahn wohl seine Betriebserlaubnis verlieren werde. Zudem sei im Falle eines Rückstaus zu befürchten, dass der Verkehr dann zukünftig durch die großzügige Ausgestaltung der untergeordneten Straßen und Wege - wie bisher - über die gesperrte Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach ausweichen werde. Ersatzweise sei nur ein Geh- und Radweg anzulegen bzw. der Geh- und Radweg aus der Stadt Bad Tölz fortzuführen. Die zukünftige Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen im Bereich des Flugplatzgeländes könne über die B 472 und die Kreisstraße TÖL 16 erfolgen.

Diese Forderung wird abgelehnt. Der neu zu errichtende öffentliche Feld- und Waldweg dient neben der Erschließung des Flugplatzes Greiling auch der Erschließung der angrenzenden und benachbarten landwirtschaftlichen Flächen. Selbst wenn der Flugplatz seine Betriebserlaubnis verlieren sollte, müsste eine angemessene Erschließung der Flächen abseits der Nordumfahrung Bad Tölz durch den Vorhabensträger gewährleistet werden, da eine direkte Zufahrt zum Flugplatz Greiling bzw. zu den landwirtschaftlichen Flächen über die Nordumfahrung Bad Tölz nicht mehr vereinbar mit dem Planungsziel einer Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 472 neu ist. Der Nordumfahrung Bad Tölz und den geplanten Verkehrsknotenpunkten werden in diesem Bereich eine hohe Leistungsfähigkeit prognostiziert (Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak 2013). Damit wird es zukünftig nicht mehr zu Rückstaus kommen. Heute entsteht der Rückstau auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens in Verbindung mit der begrenzten Leistungsfähigkeit der vorhandenen Lichtsignalanlagen an den Einmündungen zur Sachsenkammer Straße, der B 13 und der Albert-Schäffenacker-Straße. Nach dem Entfall der Rückstaus bildet die Verbindung über die gesperrte und unbefestigte Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach keinen Fahrzeitgewinn mehr. Insofern hat der Autofahrer zukünftig keinen Anlass, die B 472 neu zu verlassen. Zusätzlich ist die Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach im Unterschied zu heute nicht mehr direkt an die Nordumfahrung Bad Tölz angebunden, sondern wird erst durch zweimaliges Abbiegen erreicht (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.1.6, 1.2.13, 1.2.14). Der Zusammenhang zwischen dem befürchteten Schleichverkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße und dem geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg zwischen der B 472 alt und der Gemeindeverbindungsstraße kann ebenfalls nicht erkannt werden, da es sich nur um eine rückläufige Verkehrsbeziehung handelt. Selbst im Falle eines Unfalls auf der Nordumfahrung Bad Tölz und der damit verbundenen Verkehrsbeeinträchtigungen stehen im Stadtgebiet Bad Tölz weitere kommunale Straßen als Umleitungsstrecke zur Verfügung, so dass auch in diesem Fall die Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach die unattraktivere Alternative darstellt. Der geplante öffentlichen Feld- und Waldweg ist von seinen Abmessungen gemäß den Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen (2004), in Verbindung mit den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (1999) geplant. Sein Querschnitt wurde für einen 2-streifigen Verbindungsweg mit starkem Begegnungsverkehr gewählt. Der öffentliche Feld- und Waldweg dient neben dem landwirtschaftlichen Verkehr auch dem Geh- und Radverkehr von Greiling nach Bad Tölz.

4.3.3.4.11 Anschlussstellen der Gemeindeverbindungsstraße Gaißach - Greiling BW 9  
(Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.1.6, 1.2.13, 1.2.14)

Die Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Gaißach - Greiling bei Bau-km 2+380 wird aufgelassen. Stattdessen erhält die Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 2+265 eine Unterführung unter der B 472 neu und mündet nördlich der Umfahrung in die Kreisstraße TÖL 12 ein.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg regte an, dass die geplante Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Gaißach - Greiling BW 9 mit einer lichten Höhe von 4,70 Metern noch vergrößert werde, weil diese Höhe für landwirtschaftliche Fahrzeuge zu knapp bemessen sei.

Eine Erhöhung der Durchfahrtshöhe des BW 9 ist nicht erforderlich. Gemäß § 32 Abs. 2 StVZO beträgt die höchstzulässige Fahrzeughöhe 4,0 m. Eine Ausnahme für landwirtschaftliche Fahrzeuge wird in der Verordnung nicht genannt. In der Regel werden bei neuen Bauwerken die von allen zugelassenen Fahrzeugen gem. StVZO befahren werden sollen i.d.R. Durchfahrtshöhen von 4,70 m angestrebt, um auch noch Reserven bei evtl. Überschreitungen der Fahrzeughöhe vorzuhalten. Im Falle einer lichten Höhe (LH) ab 4,50 m gilt das Bauwerk als uneingeschränkt befahrbar und wird daher auch nicht gesondert beschildert. Eine gesetzliche Verpflichtung des Straßenbaulastträgers größere Durchfahrtshöhen vorzuhalten besteht nicht. Daher ist in der vorliegenden Planung für sämtliche Über- oder Unterführungen eine lichte Höhe von mindestens 4,70 m vorgesehen (Unterlage 11 T) wenn diese durch den allgemeinen motorisierten Verkehr genutzt werden sollen. Zudem kann hier im Einzelfall die LH jedoch auch höher ausfallen, wenn sich dies durch die Höhenlage der sich kreuzenden Straßen ergibt. Aus der Unterlage 6.4/3 i. V m. mit Unterlage 6.1/3 geht hervor, dass durch diesen Umstand am BW 9 eine LH von ca. 5,0 m resultiert, selbst wenn man die Konstruktionshöhe des Überbaus berücksichtigt.

Die Gemeinde Greiling befürchtete, dass die Unterführung für den landwirtschaftlichen Verkehr hin zur Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach durch Überschwemmungen zeitweise unbenutzbar werden könnte. Die letzten Starkregenereignisse zeigten nämlich, dass das Gelände, der Untergrund und die Topographie mit der Oberflächenwasserabführung völlig überfordert seien. Die Unterführung müsse daher überschwemmungsfrei mit einer entsprechenden Entwässerung angelegt werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Einrichtungen für die Behandlung des Niederschlagswassers (Absetz- und Rückhalteanlagen) führen zu keiner Verschlechterung der Überflutungssituation. Die Planung, insbesondere die Entwässerungsplanung nimmt auf die vorliegenden Verhältnissen Rücksicht und



verbessert die Situation auf Grund der Rückhalteeinrichtung in Verbindung mit dem gedrosselten Abfluss nachhaltig. Die geplante Entwässerung entspricht dem Stand der Technik und ist in der Unterlage 1 T und in der Unterlage 18 T beschrieben. Das anfallende Oberflächenwasser der Nordumfahrung Bad Tölz wird im Bereich Greiling nahezu vollständig, nämlich von Bau-km 1+850 (Hochpunkt) bis Bau-km 2+340, über Bankette, Mulden und Sammelleitungen gefasst und dem Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken 2 bei Bau-km 2+300 zugeführt. Auf Grund der Bodenverhältnisse und der Entwässerungsverhältnisse sieht die Planung in Bereich der Unterführung BW 9 für die neue B 472 neu eine deutliche Dammlage vor. Auch das angesprochene BW 9 bzw. das Fahrbahnniveau der geplanten Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach befindet sich in etwa auf dem Niveau der heutigen Bundesstraße, d. h. ebenfalls in Dammlage über dem natürlichen angrenzenden Gelände. In Verbindung mit der geplanten Trassierung und dem damit verbundenen Längsgefälle der Gemeindeverbindungsstraße wird das anfallende Oberflächenwasser entweder nördlich der Unterführung über Bankette, Mulden und Böschungen abgeführt, oder aus der Unterführung nach Süden herausgeführt und ebenfalls über Bankette und Böschungen den angrenzenden Flächen zugeführt. Letztlich wird auch dieses Wasser bei länger anhaltenden Regenereignissen dem geplanten Absetz- und Regenrückhaltebecken 2 zugeführt. Ein Überfluten der Unterführung ist auf Grund der Trassierung, der Höhenlage der Gemeindeverbindungsstraße und der geplanten Entwässerung nicht möglich (Unterlagen 5/3 T, 6.1/3 T und 6.4/3), da ausreichende Rückhalteräume vorgesehen sind. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.4.3.5.3 wird verwiesen.

Es wurde zudem eingewandt, dass die Anbindung der Anschlussstelle Greiling Richtung Bad Tölz mittels Beschleunigungsstreifen und anschließender Linksabbiegespur ein unverhältnismäßig großes Verkehrssicherheitsrisiko berge, wenn ein Autofahrer von Greiling kommend das Areal „Flint-Center“ anfahren wolle.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planung der Anschlussstelle Greiling erfolgte auf Grundlage der aktuellen technischen Richtlinien und den verkehrlichen Erfordernissen. Gerade die geplanten Einfädelseifen ermöglichen ein „flüssiges“ Einfädeln in den übergeordneten Verkehr. Ein Anfahren aus dem „Stand“ erübrigt sich damit. Der untergeordnete Verkehrsstrom im Zuge der Kreisstraße TÖL 12 von Greiling in die B 472 alt und umgekehrt muss beim Einbiegen bzw. Abbiegen stets nur eine bevorrechtigte Fahrbeziehung beachten. Erfahrungsgemäß bewältigt der Verkehrsteilnehmer die vorliegende Knotenpunktform sehr gut, so dass sie im Vergleich zu einer Kreuzung mit exakt gegenüberliegenden Straßenästen in Hinblick auf die Verkehrssicherheit deutlich besser abschneidet.

Es wurde im Verfahren ferner gefordert, statt der Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Greiling - Gaißach eine Kreisverkehrsanlage zu errichten. Dies würde Gaißach direkt anbinden und auch die Geschwindigkeit reduzieren und wäre daher lärmtechnisch für die betroffenen Anwesen vorteilhaft.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Eine Kreisverkehrsanlage für EKL 2 gehört nicht zum Regeleinsatzbereich der Knotenpunktarten nach RAL und widerspricht dem Planungsziel einer leistungsfähigen Straßenverbindung im Zuge der B 472.

#### 4.3.3.4.12 Geh- und Radwegeverbindung Greiling - Bad Tölz

Die Gemeinde Greiling und andere Verfahrensbeteiligte forderten, dass durch die Planung auch zukünftig eine sichere separate Geh- und Radwegeverbindung für die Bürger von Greiling nach Bad Tölz und den östlichen Gemeinden, insbesondere für Schulkinder sichergestellt werden müsse. Es sei sonst nicht mehr möglich über einen gesicherten Geh- und Fahrradweg die Stadt Bad Tölz oder die Sportstätten auf der Flinthöhe, zu erreichen. Einige der alten Schul- und Kirchwege der Gemeinde Greiling, welche auch heute noch eine wichtige Funktion für die Anwohner als Zugang zu dem Ellbacher-Moor hätten, würden infolge des Bauvorhabens abgeschnitten.

Der Bau eines separaten Geh- und Radweges zwischen Greiling und Bad Tölz wird abgelehnt. Die heutige Radwegeverbindung verläuft nördlich der B 472 alt ab dem Abzweig Tölzer Straße in Greiling über die Gemeindestraße Mühlleiten und im weiteren Verlauf auf einem beschränkt öffentlichen Weg unmittelbar parallel zur Bundesstraße B 472 alt. Die Radwegeverbindung endet heute im Einmündungsbereich der General-Patton-Straße zur B 472 alt. Der weitere Verlauf bzw. die Querung der B 472 zu den Sportstätten, Einkaufsstätten oder in die Stadtmitte ist völlig ungesichert, eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel oder Fußgängerampel besteht nicht. Die bestehende Radwegeverbindung ab der Tölzer Straße in Greiling ist ca. 800 m lang, wobei mindestens die Hälfte ebenfalls mit landwirtschaftlichem Verkehr frequentiert ist, der über den vorhandenen beschränkt öffentlichen Weg die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen erreicht. Die Planung sieht in diesem Bereich vor, dass die bisherige Radwegeverbindung (beschränkt öffentlicher Weg) durch die Neuansbindung der B 472 alt an die B 472 neu überbaut wird (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.17). Der Vorhabensträger hat als neue Radwegeverbindung eine Route über die in diesem Bereich neue Gemeindeverbindungsstraße Greiling - Gaißach (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.13) geplant, die die B 472 neu höhenfrei (BW 9, Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.6) unterquert und anschließend die B 472 alt über einen öffentlichen Feld- und Waldweg (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.5) erreicht, um an dieser in

einen straßenparallelen Geh- und Radweg bis zur Gemeindegrenze von Bad Tölz zu führen und hier an den bereits vorhandenen Bestand anzubinden (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.17). Die Unterführung wird eine lichte Höhe von deutlich über 4,70 m (Unterlage 6.4/3) und eine lichte Weite von über 12 m erhalten. Die Notwendigkeit einer künstlichen Beleuchtung ist nicht angezeigt, da die Unterführung bei den geplanten Abmessungen ausreichend ausgeleuchtet wird. Sowohl die Wegeführung heute als auch die zukünftige Wegeführung nach dem Bau der B 472 neu ist nicht beleuchtet, so dass keine Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand gegeben ist. Eine weitere Querung der B 472 alt ist damit nicht mehr notwendig. Die neue Radwegführung von Greiling nach Bad Tölz ist damit ebenfalls insgesamt ca. 800 m lang, wobei ca. 300 m auf einem Geh- und Radweg, 200 m auf einem öffentlichen Feld- und Waldweg und ca. 300 m auf der neuen Gemeindeverbindungsstraße Greiling - Gaißach verlaufen. Somit liegt eine sichere Fuß- und Radwegeverbindung vor und eine zusätzliche bzw. außergewöhnliche Unfallgefährdung oder Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind nicht gegeben. Darüber hinaus wurde auch die Fuß- und Radwegeverbindung beim durchgeführten Verkehrssicherheitsaudit nicht beanstandet.

Die einschlägigen Richtlinien für den Bau von Radverkehrsanlagen an Landstraßen (RAL 2012, 2013 i.V.m. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010, 2014) empfehlen zudem einen gesonderten Radweg an Straßen erst ab einer Entwurfsklasse 3 (EKL 1 bis 4, wobei 1 der höchsten EKL entspricht, z. B. 3-streifige Kraftfahrstraße) und einem DTV (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr) von 2.500 Kfz/24 h. Die Gemeindeverbindungsstraße Greiling - Gaißach lässt sich jedoch auf Grund ihrer Verkehrsbedeutung und Netzfunktion allenfalls in die Entwurfsklasse 4 (von 4) einordnen, für die eine gemeinsame Führung von Rad- und motorisierten Verkehr auf Grund der geringen Verkehrsbelastungen als Regelfall vorgesehen ist, ohne dass damit Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu befürchten sind. Die Kreisstraße TÖL 12 in Greiling weist vergleichsweise eine Verkehrsbelastung von 2.850 Kfz/24 h auf. Die Verkehrsbelastung der Gemeindeverbindungsstraße Greiling - Gaißach liegt bereits heute deutlich niedriger, obwohl sie gelegentlich noch Schleichverkehr auf Grund der Rückstaus auf der B 472 alt aufnehmen muss. Zudem ist sie bereits heute für den allgemeinen Verkehr gesperrt und lediglich für den landwirtschaftlichen Verkehr zugelassen. es ist davon auszugehen, dass mit dem Bau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz die Verkehrsbelastung auf Grund des Bündelungseffektes der neuen Straße (Vermeidung von Schleichverkehr) nochmals reduziert werden kann und zudem auch nach dem Bau der B 472 neu die Verkehrsbeschränkung auf den landwirtschaftlichen Verkehr weiter aufrecht erhalten wird, so dass im Zuge der

Gemeindeverbindungsstraße Greiling - Gaißach auch zukünftig von einem äußerst geringen Verkehrsaufkommen ausgegangen werden kann und somit der Bau eines separaten Geh- und Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich ist.

Weitere Fuß-, Rad-, oder Forstwege werden im Bereich Greiling von der Planung nicht betroffen. Für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr aus dem östlichen Stadtbereich in die Innenstadt oder in das Ellbacher Moor sind in der Planung drei sichere Querungsstellen im Zuge der B 472 neu bei Bau-km 0+400 mit BW 3, bei Bau-km 0+555 über BW 5 und bei Bau-km 1+000 über BW 7 (Unterlage 5/1 T) vorgesehen.

#### 4.3.3.4.13 Ersatz der Straßenbrücke auf Höhe Bau-km 0-150 (Gaißacher Straße über die B 472 alt hinweg zur Straße „Am Winet“)

Es wurde ferner im Verfahren ein Ersatz der ca. 25 Jahre alten provisorischen Fußgängerbrücke (Stahlgerüst mit OSB-Beplankung) auf Höhe von Bau-km 0-150 (Gaißacher Straße über die B 472 alt hinweg zur Straße „Am Winet“) durch eine Straßenbrücke bei entsprechender Tieferlegung der B 472 alt gefordert. Eine zweispurige Auffahrt (ähnlich der zweispurigen Auffahrt auf der B 472 in Bad Tölz westlich der Isar Richtung Bad Heilbrunn) ab der Bundesbahnbrücke auf Höhe des Isarhangs nach Osten bis zur Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach könne hierbei gleichzeitig mit eingeplant werden. Bei einer späteren Erneuerung der Bundesbahnbrücke aus Altersgründen und einer damit einhergehenden Verbreiterung der Unterführung könne dann auch der davon westlich gelegene Abschnitt der B 472 in einem weiteren Bauvorhaben dreispurig ausgebaut werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Abschnitt westlich des Bau-km 0+000 befindet sich außerhalb des Planungsgebietes und ist daher nicht mehr Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

#### 4.3.3.4.14 Zufahrten

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg kritisierte, dass die zukünftige Erschließung der südlich gelegenen Flächen der Fl. Nrn. 570, 571, 572, 558/1, 582/6, etc., jeweils Gemarkung Greiling, sowie der Fl. Nr. 9408, Gemarkung Kirchbichl, in der Planung nicht gelöst seien.

Der Vorhabensträger hat in der 1. Tektur vom 26.01.2018 zur Erschließung der Flurstücke südwestlich der B 472 neu einen öffentlichen Feld- und Waldweg vorgesehen, der an die Wendeschleife der General-Patton-Straße angebunden wird (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.19 T).

Der Vorhabensträger ist grundsätzlich nach den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter A.3.6.5 verpflichtet, angemessene Ersatzzufahrten bei baubedingten Eingriffen zu schaffen. Nach Auskunft des Vorhabensträgers ist derzeit eine rechtlich gesicherte Zufahrtsmöglichkeit zu den Fl. Nrn. 570, 571, 572, jeweils Gemarkung Greiling, nicht gegeben. Aufgrund der Lage und Größe der südlich der Trasse verbleibenden Restflächen hat der Vorhabensträger aber zugesichert, diese Restflächen auf Wunsch der Eigentümer entweder zu erwerben oder zur weiteren landwirtschaftlichen Nutzung eine tatsächliche (ggf. auch rechtlich gesicherte) Zufahrtsmöglichkeit über das bundeseigene Grundstück Fl. Nr. 1969/15, Gemarkung Greiling, (zur städtischen Straße Fl. Nr. 1969/13, Gemarkung Greiling) zu sorgen. Eine Zufahrtsmöglichkeit für die Fl. Nr. 558/1, Gemarkung Greiling, wird nicht benötigt, da die südlich der Trasse verbleibende Restfläche aufgrund ihrer Lage und Größe inzwischen nach der 1. Tektur vom 26.01.2018 zum vorübergehenden Erwerb vorgesehen und im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen als unwirtschaftliche Restfläche (noch ca. 25 m<sup>2</sup>) erworben werden soll.

#### 4.3.3.4.15 Notausgänge in den Lärmschutzwänden (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.5.1 T, 2.5.2 T)

Die Feuerwehr des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen forderte, in den geplanten Lärmschutzwänden Notausgangstüren in einem Abstand von max. 80 m einzubauen, um lange Fluchtwege zu verhindern und ein Verlassen der „Gräben“ zu ermöglichen.

Dieser Forderung wird nicht nachgekommen. Der Vorhabensträger sieht in seiner Planung Lärmschutzwände zwischen Bau-km 0+510 und Bau-km 1+090 vor (Unterlage 5/1 T). Bei Bau-km 0+510 und Bau-km 0+710 nördlich der Kreisverkehrsanlage West steht die Lärmschutzwand abgesetzt von der Fahrbahn auf der Einschnittsböschung in einer Höhe zwischen 8,0 und 9,0 m und einer Neigung von 1:1,5 (ca. 34 Grad Steigung) über der Straßenoberkante. Der Einschnitt bzw. der Trog kann im Notfall sicherer über die vorhandenen Notgehwege im Zuge der Anschlussstellenrampen auf kurzem Weg, sowohl westlich als auch östlich der B 472 neu verlassen werden. Ein Begehen der vergleichsweise steilen Einschnittsböschungen und ggf. eine Notausgangstüre in diesem Bereich ist damit nicht notwendig und aufgrund der Topographie kaum möglich bzw. empfehlenswert. Zwischen Bau-km 0+710 und Bau-km 1+000 ist die Lärmschutzwand unmittelbar am Fahrbahnrand hinter der Entwässerungsmulde geplant (Unterlage 5/1 T). Ab Bau-km 0+740 ist hinter der Lärmschutzwand auf der straßenabgewandten Seite das Absetz- und Regenrückhaltebecken 1 geplant, das aus Sicherheitsgründen (Ertrinken,

Absturz etc.) nicht betreten werden darf. Daher ist lediglich bei Bau-km 0+730 eine Nottüre sinnvoll, die eine Abkürzung des Fluchtweges und das Erreichen von „sicheren“ Verkehrsflächen (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd.-Nr. 1.1.2) ermöglicht. Ab Bau-km 0+900 steigt die Fahrbahn zur Unterführung eines Geh- und Radweges BW 7 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd.-Nr. 2.1.3) hin stark über Gelände an, so dass hinter der Lärmschutzwand eine bis zu 3,0 m hohe Böschung in Regelneigung 1:1,5 ansteht, die nicht ohne Absturzrisiko begangen werden kann. Es wird daher als im o. g. Bereich für sicherer angesehen, dass eventuell pannenbedingt auftretende Personen zunächst das Bankett, die Mulde bzw. den Seitenstreifen von 1,5 m hinter der Schutzplanke (Unterlage 14.1/2 T) benutzen sollen, um entweder die Notausgangstüre bei Bau-km 0+730 oder das Ende der Lärmschutzwand bei Bau-km 1+090 zu erreichen.

#### 4.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

##### 4.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch 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).

#### 4.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, einschließlich ihrer Höhenlage und sonstigen Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

Die Nordumgehung Bad Tölz wird dazu beitragen, den Bereich der Stadt Bad Tölz zwischen dem Flint-Areal und der Lettenholz- und General-Patton-Siedlung vom Durchgangsverkehr der B 472 und der B 13 zu entlasten. Durch das geringere Verkehrsaufkommen wird die Lärm- und Schadstoffbelastung der an diese Straßen angrenzenden Anwohner spürbar reduziert. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens.

Die Planfeststellungstrasse hält unter Berücksichtigung des entwickelten Lärmschutzkonzepts die maßgebenden Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV ein. Die Lärmbelastungen liegen unter den zulässigen Lärmgrenzwerten. Dies gilt auch für die Feinstaub- und Schadstoffbelastung. Andere Trassen sind in der Gesamtschau unter Berücksichtigung des Optimierungsgebotes des § 50 Satz 1 BImSchG nicht vorzugswürdig (vgl. auch C.4.3.2 dieses Beschlusses).

#### Einwände

Es wurde eingewandt, dass der Vorhabensträger das in § 50 S. 1 BImSchG enthaltene Trennungsgebot bei der Planung der Nordumfahrung Bad Tölz missachte und man sich damit begnüge, die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. zu unterschreiten. Damit werde die Bedeutung der aufgeworfenen Lärmproblematik unterschätzt und auf die Betrachtung der Grenzwerte der 16. BImSchV verkürzt. Das komplette Wohngebiet Am Lettenholz und an der General-Patton-Straße werde unmittelbar durch die neben vorhandener Wohnbebauung in minimalem Abstand geplante Straßentrasse neubelastet. Durch die geplante Nordspange werde ein bis dato von Straßenverkehrsimmissionen verschontes Gebiet neu belastet. Da der Verkehr nach Durchführung der geplanten Baumaßnahme voraussichtlich auf zwei Trassen parallel verlaufen werde (Bestandsstraße B 472 alt und die geplante Nordumfahrung), befänden sich die Anwohner für die Zukunft in einem „Kessel“ zwischen diesen beiden Immissionsquellen. Vorrangig müsse eine andere Trassierung oder z. B. eine andere Gradienten gefunden werden.

Die Kritik ist unzutreffend. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass das Bauvorhaben nur unter Bezug auf die Grenzwerte der 16. BImSchV trassiert wurde und die Lärmauswirkungen der Neubaumaßnahme unterhalb dieser Grenzwerte verkannt wurde. Zwar enthält § 50 BImSchG eine Abwägungsdirektive im Sinne eines Optimierungsgebots (BVerwG, NVwZ 1989, 151, 152), das schon unterhalb der Schwelle der schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 41 BImSchG greift. Vorrangig muss daher versucht werden, die Straße so zu trassieren, dass schädliche Umwelteinwirkungen in Wohngebieten so weit wie möglich vermieden werden, bevor durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen ein Ausgleich gesucht wird (OVG Rheinland-Pfalz, AS 22, 359, 362). Das gilt nicht nur im Hinblick auf die horizontale Trassenführung, sondern auch für etwaige Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen (BVerwGE 108, 248). Die Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG führt jedoch nicht dazu, dass eine unter Immissionsschutzgesichtspunkten nachteilige Straßentrasse in keinem Fall verwirklicht werden darf. Die Optimierungsgebote des § 50 Satz 1 BImSchG sind im Rahmen der Abwägung nicht konkurrenzlos, sie können also - zugunsten anderer gewichtiger Belange - in der Abwägung überwunden werden (vgl. BVerwG vom 16.3.2006, NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13). Das Trennungsgebot schließt es daher nicht grundsätzlich aus, verkehrsbelastete Straßen in der Nähe von Wohngebieten zu planen (VGH Baden-Württemberg, BauR 2002, 530). Voraussetzung dafür ist aber, dass zum einen in Betracht kommende Trassenvarianten geprüft und mit vertretbaren Gründen verworfen worden sind, zum anderen muss sich die gewählte, mit schädlichen Umwelteinwirkungen auf benachbarte Wohnbebauung verbundene Trassenführung städtebaulich rechtfertigen lassen. Wie unter C.4.3.2 dieses Beschlusses dargestellt, stellt z. B. die für den Immissionsschutz günstigere Tunnelvariante insbesondere aufgrund ihrer gravierenden Nachteile bei der Erreichung der Planungsziele und sowie aufgrund der wirtschaftlichen Nachteile keine vorzugswürdige Alternativtrasse und damit auch keine vorzugswürdige Alternative i. S. d. § 50 BImSchG dar.

Dass der Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG beachtet wurde, ergibt sich auch daraus, dass die Verkehre künftig eben nicht mehr durch die geschlossene Bebauung des Lettenholz-, General-Patton- und Flintareals geführt werden, sondern aus der Bebauung heraus nach Norden hin verlegt werden, wo die Betroffenheiten im Hinblick auf Lärm, Staub, Schadstoffe, Gefährdung von Fußgängern etc. weitaus geringer sind. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung werden mit der vorgeschlagenen Trassenwahl, welche im Übrigen eine abgesenkte Trassierung darstellt, eine Vielzahl von Konflikten gelöst und damit bestehende Umweltauswirkungen auf die Nachbarschaft reduziert. Die Möglichkeiten einer



schalltechnisch günstigen Höhenführung der gewählten Trasse wurden ebenfalls ausgeschöpft. Es wurde eine Absenkung der Trasse in eine bis zu 9 m tiefe Troglage mit zwei oberliegenden höhenfreien Kreisverkehrsanlagen geplant. Die Trassenführung weist gegenüber einem z. B. signalisierten geländegleichen Knoten erhebliche schalltechnische Vorteile auf. Die gewählte Trassierung führt offenkundig und unzweifelhaft zu einer Reduktion lärm- und luftschadstoffbetreffender Anwohner. Die Verkehrsbelastung wird sich durch den Bau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz auf der B 472 alt zwischen St 2072 um 73 bis 86 % und an der B13 bzw. östlich der B13 um 65 % verringern. Somit rückt die Hauptimmissionsquelle - B 472 neu - im Vergleich zur Lage der Wohnbebauung an der B 472 alt deutlich ab.

#### 4.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

#### 4.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Grundlage für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Vorhabensträger auf Basis der prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, die eine Verkehrsmenge von ca. 26.500 Kfz/24h zwischen St 2072 und B 13 und ca. 16.900 Kfz/24h zwischen B 13 und B 472 alt (Ost) auf der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz im Prognosejahr 2030 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt. Die genauen DTV-Werte lassen sich der Anlage 4 der Unterlage 7.1 T entnehmen.

#### 4.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen. Unter dem Bau einer öffentlichen Straße im Sinne des § 41 BImSchG wird deren Neuerrichtung verstanden. Nach den VLärmSchR 97, die mit IMS vom 30. Juni 1999 Az.: IID9/IIB2-43813-003/97 auch formell als Richtlinien für den Bereich der Bundesfernstraßen, der Staatsstraßen und der Kreisstraßen in staatlicher Verwaltung eingeführt wurden, ist von einem Neubau auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das räumliche Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung liegt gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder

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

#### Neubau der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz

Der Bau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz stellt zwischen den Anschlüssen an das bestehende Verkehrswegenetz einen Straßenneubau nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV dar. Dieser beginnt im Süden des Untersuchungsgebiets an der Kreuzung zur Sachsenkamer Straße, nördlich des durch einen neuen Kreisverkehr umgestalteten Kreuzungsbereichs, und endet im Osten am Anschluss Greiling, wo die B 472 neu wieder in die bestehende B 472 übergeht. In diesem Bereich kommt es an verschiedenen Immissionsorten ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen zu einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV (von maximal 5 dB(A) am Tag und von 8 dB(A) in der Nacht (vgl. Unterlage 7.1 T, Kap. 7.2.1, Tabelle 4). Im Wesentlichen sind die der B 472 nächstgelegenen Gebäude, und dort überwiegend die Obergeschosse der nächstgelegenen zugewandten Fassaden, betroffen. An den übrigen Gebäuden und Fassaden werden die Grenzwerte nicht überschritten. Damit sind hier Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich.

#### Verschwenkung der Sachsenkamer Straße

Die Verschwenkung der Sachsenkamer Straße am südlichen Kreisverkehr ist als Folge der Umbauten als eine wesentliche bauliche Änderung zu beurteilen. Es war hier daher prüfen, ob sich für die benachbarte Wohnbebauung eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV in Verbindung mit einer Überschreitung der Grenzwerte ergibt.

Als maßgebliche Immissionsorte wurden die der Sachsenkamer Straße nächstgelegenen Immissionsorte IO 01 westlich des Kreisverkehrs sowie IO 02 bis IO 04 östlich des Kreisverkehrs gewählt. Die Berechnungen haben ergeben, dass am Immissionsort IO 01 an der Nordostfassade eine Pegelzunahme von bis zu 1,8 dB(A) durch den Neubau der B 472 eintritt. Die Grenzwerte tags und nachts für Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden jedoch eingehalten. An der Südost- und Südwestfassade ergibt sich eine Pegelabnahme. Eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt somit nicht vor. An den Immissionsorten IO 02 bis IO 04 tritt eine Pegelabnahme von bis zu 6,2 dB(A) als Folge der Baumaßnahme ein, da dort der Verkehr um bis zu etwa

2/3 abnimmt und zugleich der Schwerverkehrsanteil deutlich abnimmt (vgl. Unterlage 7.1 T, Anlage 2, Anlage 4). Zudem entfällt die bestehende Lichtsignalanlage, was im heutigen Kreuzungsbereich zu weitergehenden Verbesserungen führt. Da entweder keine wesentliche Änderung i. S. der 16. BImSchV vorliegt oder aber die Grenzwerte bei einer gegebenen wesentlichen Änderung eingehalten werden, sind hier keine Lärmvorsorge-maßnahmen erforderlich.

#### B 472 alt - südlich des Kreisverkehrs

Bei Bau-km 0+000 südlich des Kreisverkehrs geht die Maßnahme südlich des Verflechtungsstreifens zur Anbindung an den Abzweig Richtung Gaißach in die bestehende B 472 alt über. Dort wurden an dem Berechnungspunkt IO 24 die Auswirkungen der Maßnahme ermittelt. Danach nehmen die Beurteilungspegel mit zunehmendem Abstand vom Bauende in südlicher Richtung um bis zu 2 dB(A) tags und nachts ab. Dies ist bei praktisch unveränderten Verkehrsmengen auf den geplanten lärmarmen Fahrbahnbelag zurückzuführen, der mit der Baumaßnahme auch im anschließenden Bestandsverkehrsweg eingebaut werden soll. Absolut betragen die Beurteilungspegel im Planfall maximal 64 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts (IO 24). Die Berechnungsergebnisse finden sich in der Unterlage 7.1 T, Anlage 3.

Im Zuge der 1. Tektur vom 26.01.2018 wurde abweichend von der ursprünglichen Planung ein durchgehender Verflechtungsstreifen zwischen der Anbindung an Gaißach im Süden der Maßnahme und der östlichen Rampe zum südlichen Kreisverkehr vorgesehen. Damit findet durch den Bau der Rampen und die bauliche Anpassung der B 472 ein erheblicher baulicher Eingriff statt. Die Berechnungen für die Immissionsorte IO 21 bis IO 23 südlich des Kreisverkehrs im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs ergeben aber, dass eine Pegelabnahme um bis zu 2 dB(A) gegenüber dem Nullfall ohne Baumaßnahme eintritt. Dies ergibt sich ursächlich einerseits aus der veränderten Lage der Quellen, andererseits durch den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf der B 472. Damit ist zwar ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben, jedoch keine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV, da diese stets eine Lärmsteigerung voraussetzt. Damit sind hier keine Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich.

#### Kreisverkehr nördlich der Lettenholzsiedlung

Die Errichtung des Kreisverkehrs nördlich der Lettenholzsiedlung zur Anbindung der B 13 an die Nordumfahrung Bad Tölz ist zwar als erheblicher baulicher Eingriff zu werten, jedoch kommt es wegen des großen Abstands der nächstgelegenen Wohnbebauung zu keiner Überschreitung der maßgebenden Grenzwerte. Eine

wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt damit nicht vor.

#### Verschwenkung der Tölzer Straße in Greiling

Hinsichtlich der Verschwenkung der Tölzer Straße in ist eine wesentliche Änderung i. S. der 16. BImSchV ebenfalls auszuschließen, da im Zug der Umbaumaßnahme die Tölzer Straße in der Lage weitestgehend unverändert bleibt und sich die Verkehrsmengenbelastung als Folge der Umbaumaßnahme zudem von 2.800 Kfz/24 h auf 2.100 Kfz/24 h reduziert. Eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt hier ebenfalls nicht vor.

#### B 472 alt am südwestlichen Planungsende

Dies gilt auch bei der Anpassung der B 472 alt am südwestlichen Planungsende. Zwar steigt durch den Umbau die prognostizierte Verkehrsmenge geringfügig um 100 Kfz/24h an, wodurch sich die verkehrsbedingten Emissionen tags und nachts marginal erhöhen. Dieser Effekt wird jedoch durch den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf der B 472 neu bei weitem überkompensiert, da nach dem Stand der Technik auf Außerortsstraßen eine Pegelminderung von - 2 dB(A) gegenüber der Emission mit herkömmlichen Gussasphalt, wie er heute vorhanden ist, erreicht wird. Somit ist resultierend eindeutig eine Entlastung der Anwohner gegeben und eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV ausgeschlossen.

#### Fazit:

Die lärmtechnische Untersuchung kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass als Folge des Baus der B 472 Nordumfahrung von Bad Tölz auf der Grundlage der 16. BImSchV Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft erforderlich werden. Wir verweisen auf die Berechnungsergebnisse der Prognose mit Schallschutz in der Unterlage 7.1 T, Anlage 1, die dort den Ergebnissen der Prognose ohne Schallschutz gegenüber gestellt werden. Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, den Lärmschutz unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durch aktive Lärmschutzeinrichtungen sicherzustellen, für sachgerecht und vertretbar. Die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV werden durch die geplanten aktiven Lärmschutzeinrichtungen (lärmindernder Fahrbahnbelag, Lärmschutzwände und -wall) eingehalten. Als Fahrbahnbelag wurde entsprechend dem Stand der Technik als lärmindernder Belag ( $D_{\text{StrO}} = - 2 \text{ dB(A)}$ ) berücksichtigt. Der Fahrbahnbelag wird von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+745 vorgesehen. Alle Lärmschutzwände sind straßenseitig hochabsorbierend auszuführen. Insoweit die bestehenden Platzverhältnisse es erlauben, wird die Lärmschutzanlage als Erdwall errichtet. Dies ist im Bereich der Maßnahme Nr. 10

möglich. In den übrigen Bereichen, im Wesentlichen im Bereich der Lettenholzsiedlung, sind die erforderlichen Platzverhältnisse für Wälle nicht gegeben. Daher werden dort Lärmschutzwände vorgesehen. Die geplanten Lärmschutzanlagen lassen sich der Unterlage 7.1 T, Kap. 7.3, Tabelle 5, und der Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.5.1 T - 2.5.8 T, entnehmen. Infolge der 1. Tektur vom 26.01.2018 sind daher zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen für Außenwohnbereiche damit nicht mehr erforderlich.

Die detaillierten Grundlagen und Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung und die Lage der untersuchten Gebäude sind in den Unterlagen 7.1 T und 7.2 T dargelegt.

#### 4.3.4.1.5 Einwände

##### Neue schalltechnische Untersuchung

Es wurde von Eiwendern gefordert, den Vorhabenträger zu einer neuen schalltechnischen Untersuchung durch ein sachverständiges Fachbüro unter Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten und der Höhenführung der Trasse zu verpflichten.

Die Forderung wird abgelehnt. Die schalltechnische Untersuchung wurde von einem Fachbüro erstellt, dessen Inhaber die Qualifikation zum öffentlich und vereidigten Sachverständigen aufweist. Dabei wurden sowohl die baulichen und natürlichen Geländegegebenheiten bei den Berechnungen berücksichtigt. Grundsätzliche Bedenken gegen die schalltechnische Untersuchung wurden auch seitens des SG 50 - Technischer Umweltschutz - der Regierung von Oberbayern nicht geäußert.

##### Nichtberücksichtigung entstehender neuer Lärmimmissionen

Es wurde eingewandt, dass die nachteiligen Auswirkungen der geplanten Trasse bezüglich zusätzlich anfallender Verkehrsimmissionen im Ergebnis ebenfalls abwägungsfehlerhaft behandelt würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Für die Planung der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz wurde eine Untersuchung der Lärmimmissionen auf Basis der Verkehrsprognose 2030 (VU Kurzak 2013) durchgeführt. Dabei wurden jeweils an der Bebauung, die am nächsten zur Trasse liegt Immissionsorte festgelegt und deren zu erwartende Belastung durch die B 472 neu NU Bad Tölz auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen und Richtlinien (16. BImSchV i. V. m. Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-90)) berechnet. Die Ergebnisse sind in der Unterlage 7.1 T und verkürzt in der Unterlage 1 T dargestellt und in diesem Beschluss berücksichtigt worden.

### Verkehrsgutachten

Es wurde eingewandt, dass das der Verkehrslärberechnung zu Grunde liegende Verkehrsgutachten fehlerhaft von keiner zusätzlichen deutlichen Verkehrszunahme ausgehe. Bisher würden nämlich viele Pkw-Fahrer aufgrund der täglichen Staubbelastung der alten B 472 im Bereich „Am Winacker“ (in Richtung Osten vorwiegend morgens von ca. 7.00 - 8.30 Uhr und abends von ca. 16.30 - 18.00 Uhr) entweder einen anderen Weg (z. B. Schleichweg in Bad Tölz: Gaissacherstr. - Kolpingstr. - Landrat Wiedemannstr. - Eichmühlstr. -Allgaustr.) oder ein alternatives Verkehrsmittel wie die BOB verwenden. Die Nordumfahrung Bad Tölz werde aber aufgrund des kreuzungsfreien Ausbaus und des Zeitgewinns wesentlich stärker befahren.

Der Einwand wird zurückgewiesen. An der Richtigkeit der Verkehrslärberechnung bestehen keine Zweifel. Das Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2013 berücksichtigt neben einer allgemeinen Verkehrszunahme auch Verkehrsverlagerungen wie u.U. auftretende Bündelungseffekte infolge einer höheren Attraktivität der Nordumfahrung Bad Tölz, die durch das Bauvorhaben verursacht werden (Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak, Plan 5a).

### Prognosezeitraum

Es wurde eingewandt, dass der der Verkehrslärberechnung zu Grunde liegende Prognosezeitraum zu kurz bemessen sei. Es müsse mindestens auf das Jahr 2040 berechnet werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Prognosezeitraum ist dann zu beanstanden, wenn er auf unsachlichen Erwägungen beruht oder er von vornherein ungeeignet erscheint (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, Az. 9 C 2.06, Beschluss vom 25.05.2005, Az. 9 B 41.04). Unsachliche Erwägungen, die zur Wahl des Prognosehorizonts 2030 geführt hätten, sind im vorliegenden Fall nicht zu erkennen. In Ermangelung einer normativen Festlegung darf der Prognosehorizont grundsätzlich in Anknüpfung an die laufende Verkehrsplanung im Bundesverkehrswegeplan und den dort zugrunde gelegten Prognosehorizont bestimmt werden. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 stellt ebenfalls auf das Jahr 2030 ab.

Der Prognosezeitraum 2030 ist hier auch nicht ungeeignet. Dies wäre dann der Fall, wenn im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt bereits verlässlich absehbar wäre, dass die Straße bis zum gewählten Prognosehorizont 2030 noch nicht fertiggestellt und in Betrieb genommen sein wird, wenn also von vornherein feststände, dass der Prognose für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Straße keine Aussagekraft mehr zukommt. Davon ist nach den Auskünften des Vorhabensträgers mit einer als nachvollziehbar geschätzten reinen Bauzeit von zwei bis drei Jahren nicht auszugehen. Im Übrigen ist zweifelhaft, ob die Verschiebung des Prognosehorizonts

zu genaueren Erkenntnissen führen oder zu einer nennenswerten Veränderung der Lärmbelastung führen würde. Führt das Bauvorhaben später über das im Rahmen einer fehlerfrei erstellten Prognose erwartete tatsächliche Maß hinaus, besteht im Übrigen gegebenenfalls ein Anspruch auf nachträgliche Schutzmaßnahmen nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG.

#### Erhöhte Lärmpegel infolge eines beständigen Verkehrsflusses

Es wurde eingewandt, dass die Nordumfahrung Bad Tölz aufgrund des kreuzungsfreien Ausbaus und des Zeitgewinns wesentlich stärker befahren und es so zu einer größeren Zunahme des Verkehrs kommen werde. Der Lärmpegel werde morgens und abends weiterhin auch deswegen stark ansteigen, da der aufgrund der Nordumfahrung erwünschte flüssig laufende Verkehr höhere Geräuschemissionen verursache als ein im Stau stehender. es sei folglich mit entsprechend erhöhten Lärmpegeln zu rechnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. An der Richtigkeit der Verkehrslärberechnung bestehen keine Zweifel. Zudem verursachen gerade Kreuzungen bzw. Fahrzeuge im Stop-and-go-Verkehr höhere Schallemissionen als ein kontinuierlicher Verkehrsfluss und wirken daher besonders störend. So gibt es in den einschlägigen Berechnungsgrundlagen (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90) einen sogenannten „Kreuzungszuschlag“ von bis zu 3 dB(A), um die höheren Emissionen in der Lärmberechnung abzubilden. Die Richtlinie empfiehlt daher unter Abschnitt 3.1.2 „Knotenpunkte“ möglichst kreuzungsfreie Straßen und wenige Störungen im Verkehrsablauf.

#### Nichtberücksichtigung topographischer Gegebenheiten und Windverhältnisse

Es wurde angezweifelt, dass bei den vorgenommenen Lärmberechnungen auch die besonderen topographischen Gegebenheiten, insbesondere im Bereich vor dem Aigenhaus, und Windverhältnisse berücksichtigt worden seien. Teilweise habe die Gradiente der Trasse starke Einschnitte und massive Dammlagen. Dadurch bildeten sich künstliche Geländetrichter, an denen sich der Schall ausbreite. Gerade im Bereich der Lettenholzsiedlung erfahre die Gradiente teilweise starke Aufböschungen und dann wieder tiefe Einschnitte. Unberücksichtigt blieben auch die Besonderheiten im Bereich vor dem Aigenhaus, wo die Trasse weitestgehend auf freier Flur und auf einer hohen Böschung verlaufe und zum einen der Schall zukünftig vom südlichen Lärmschutzwall reflektiert werde, und ein sogenannter „Peitschenknalleffekt“ eintreten werde, da der Schall auf den beiderseitig abgeschirmten Bereichen nicht zur Seite ausweichen könne. Aus der Planung sei nicht ersichtlich, wo die vorgesehenen Lärmschutzwände errichtet werden sollen. Ebenso werde die im Alpenland häufig vorherrschende Föhnlage, bei der starke Südwinde vorherrschen, bei der Lärmberechnung außer Acht gelassen.



Diese Befürchtungen werden von uns nicht geteilt. Die Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die zukünftigen Immissionen auf die benachbarte Bebauung auf Grundlage und Berücksichtigung der Planung und der tatsächlichen Gegebenheiten (Gelände, Einschnitt, Damm etc.) berechnet und die notwendigen Lärmschutzeinrichtungen auf Grundlage der 16. BImSchV i. V. m. der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) ermittelt. Die genaue Lage und Ausführung der Lärmschutzwände ist aus der Unterlage 5 T ersichtlich. Dabei verläuft die Lärmschutzwand im Bereich von Einschnitten auf der Böschungsoberkante und in Dammlagen unmittelbar am Fahrbahnrand so dass diese stets eine optimale Abschirmung erzielt. Die schalltechnische Untersuchung und die Dimensionierung bzw. Situierung der Lärmschutzanlagen wurden durch ein renommiertes Fachbüro vorgenommen bzw. überprüft. Die Lärmschutzwände werden straßenseitig hochabsorbierend ausgebildet. Somit sind keine Reflexionen im Bereich der Schallschutzwände zu erwarten.

Bei der Berechnung der zukünftigen Immissionen gemäß der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) wurde ein Witterungseinfluss berücksichtigt, der von einem leichten zum Immissionsort hin wehenden Wind (etwa 3 m/s) und einer Inversionswetterlage ausgeht. Darüber hinaus gehende Erhöhungen sind in der RLS-90 nicht vorgesehen.

Im Bereich Aigenhaus zeigen die Schallimmissionsberechnungen, dass der zu erwartende Beurteilungspegel von 54,8 dB(A) tags und 47,4 dB(A) nachts (s. a. Unterlage 7.1 T, Anlage 1.3, IO 16, 2. OG S) schon die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete (59 dB(A) bzw. 49 dB(A) tags bzw. nachts) deutlich unterschreitet, obwohl in diesem Fall (Außenbereich) lediglich die Grenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete anzusetzen sind (16. BImSchV i. V. m. den VLärmSchR Abschnitt 10.5 Nr.5). Weitere Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Eine ungünstige Reflexion bzw. der sog. „Peitschenknalleffekt“ können aufgrund der Bauweise des Walls mittels Schüttmassen ausgeschlossen werden, da diese aufgrund ihrer Masse und ihrer Oberflächenbeschaffenheit eine äußerst absorbierende Wirkung hinsichtlich des auftreffenden Schalls haben.

#### Lärmbelastung der Lettenholzsiedlung

Verschiedene Verfahrensbeteiligte befürchteten eine gravierende Lärmbeeinträchtigung durch das Bauvorhaben im Bereich der Lettenholzsiedlung.

Der Einwand ist unbegründet. Für die Planung der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz wurde eine Untersuchung der Lärmimmissionen auf Basis der Verkehrsprognose 2030 von Prof. Dr.-Ing. durchgeführt. Dabei wurden jeweils an der Bebauung, die am nächsten zur Trasse liegt, Immissionsorte festgelegt und deren zu

erwartende Belastung durch das Bauvorhaben auf Grundlage der 16. BImSchV i. V. m. mit der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) gesetzlichen Regelungen und Richtlinien berechnet. In dem Berechnungsverfahren wurden dabei die auch tatsächlichen bzw. geplanten Geländeverhältnisse ebenso wie ungünstige Windverhältnisse berücksichtigt. Die Ergebnisse sind in der Unterlage 7 T dargestellt. Im Rahmen der 1. Tektur vom 26.01.2018 wurde der aktive Lärmschutz so dimensioniert, dass bei sämtlichen Wohneinheiten der Lettenholzsiedlung die einschlägigen Grenzwerte der der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts an allen Fassaden und sämtlichen Gebäudeebenen eingehalten werden und damit „Vollschutz“ besteht. Eine weitere Erhöhung der geplanten Lärmschutzwände kann daher gegenüber dem Vorhabensträger nicht angeordnet werden. Zudem ist eher von geringeren Immissionsbelastungen auszugehen, weil die Berechnungen auf einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h basieren. Für den Bereich der B 472 alt und B 13 alt wird auch eine deutliche verkehrliche Entlastung prognostiziert. So wird sowohl die B 472 alt in dem Abschnitt westlich der Einmündung der B 13 alt als auch die B 13 alt südlich der zukünftigen Nordumfahrung um ca. 65 % entlastet (Unterlage 1 T, Kap. 5.3.4). Vergleichende Berechnungen der Lärmimmissionen zeigen, dass in diesem Bereich die Schallimmissionen um ca. 6 dB(A) abnehmen. Damit wird eine deutliche Verbesserung der Immissionssituation erreicht.

#### Gebietscharakterisierung Am Lettenholz 1 - 3

Es wurde eingewandt, dass die Wohnanlage Am Lettenholz 1 - 3 im Gegensatz zu den Wohnanlagen der übrigen Lettenholzsiedlung als Mischgebiet bei der lärmtechnischen Untersuchung eingestuft wurde. Richtigerweise hätte man aber auch für diese Wohnanlage bei der Ermittlung der einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV ein Allgemeines Wohngebiet ansetzen müssen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Wohnanlage Am Lettenholz 1 - 3 ist im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Bad Tölz als Fläche des „Gemeinbedarfs“ eingeordnet. Eine Einstufung über einen Bebauungsplan existiert für diesen Bereich nicht. Es ist sachgerecht, dass bei der schalltechnischen Beurteilung für die Anlage Am Lettenholz 1 - 3 nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 der 16. BImSchV die Grenzwerte eines Mischgebietes (64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts) zu Grunde gelegt wurden, da der Bereich in Hinblick auf sein Umfeld im günstigsten Fall einem Kern- oder Mischgebiet zuzuordnen ist.

#### Lärmvorsorgemaßnahmen im Bereich der Lettenholzsiedlung

Die gewählte Lage und Höhe der geplanten Lärmschutzwand wurde seitens der Anwohner bemängelt. Es sei wirksamer, die Schallschutzwand oben auf der

ausgeprägten Geländekante zwischen den betroffenen Häusern und der Nordumfahrung Bad Tölz statt auf dem Niveau entlang der Straße zu errichten, da die Wohnhäuser ca. fünf Meter höher stehen und dreistöckig bewohnt würden.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger hält mit seinem gewählten Lärmschutzkonzept die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) tags/nachts gemäß der 16. BImSchV ein. Die Lage und Höhe der Lärmschutzwand (zwischen Bau-km 0+710 und Bau-km 0+820 mit max. 5,0 m Höhe) ist so gewählt, dass sie unter den baulichen und topografischen Gegebenheiten die günstigste Wirkung erzielt. In der Regel sollte die Lärmschutzwand möglichst nahe am Fahrbahnrand verlaufen. In Bereichen, in welchen die Straße unter Gelände (Einschnitt) geführt wird, ist es aus Gründen der Abschirmungswirkung günstiger, die Lärmschutzwand auf der Böschungsoberkante zu führen. Im Bereich der Wohnanlage Am Lettenholz ist es aber günstiger, die Wand entlang der Straße zu führen, da die Abstände zur Bebauung relativ groß sind und die Böschung bzw. das Gelände von der Fahrbahn vergleichsweise weit abgerückt ist (Unterlage 5/1 T).

Auch im Bereich der Anwesen „Am Lettenholz 1 - 3“ (IO 01, IO 03) werden die Grenzwerte der Lärmvorsorge tags und nachts ausweislich der schalltechnischen Untersuchung mit der vorgesehenen Schüttung eines Lärmschutzwalls in der in den Lageplänen dargestellten Ausbildung und Höhe eingehalten. Dass auf der gegenüberliegenden Seite der Straße höhere Lärmschutzmaßnahmen errichtet werden, ergibt sich ursächlich aus deren Abstand und Höhe in Relation zur Lage der Baumaßnahme. In die Berechnung der Beurteilungspegel sind alle Faktoren und Randbedingungen nach der anzuwendenden RLS-90 in Verbindung mit den Grenzwerten der 16. BImSchV eingeflossen. Nachdem die Grenzwerte mit den vorgesehenen aktiven Maßnahmen eingehalten sind, besteht auf weitere umfänglichere aktive Lärmschutzmaßnahmen kein Rechtsanspruch gegenüber dem Vorhabensträger.

#### Einseitige Öffnung der straßenbegleitenden Wälle

Es wurde kritisiert, dass die geplante einseitige Öffnung der straßenbegleitenden Wälle an einem Anwesen (ca. Bau-km 1+700) zu dem äußerst störenden akustischen Phänomen des Peitscheneffektes führe. Dies gelte auch wegen möglichen Schallreflexionen vom südlichen Wall und auch im Falle einer gefrorenen Schneedecke.

Der Einwand ist unbegründet. Die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen nicht überschritten. Eine Reflexion des Schalls vom Wall am Anwesen des Einwenders ist fachlich auszuschließen. Das Phänomen des Dopplereffekts tritt bei einer sich nähernden oder entfernenden Schallquellen auf

und ist ursächlich auf die Stauchung bzw. Streckung der Schallwellen durch die Bewegung der Schallquelle zurückzuführen. Hörbar wird dies i.d.R. bei Einzeltönen, etwa bei einem Martinshorn. Eine derartige Situation ist hier nicht gegeben, da sich keine tonalen Quellen auf das Anwesen zubewegen, oder von diesem fort. Kraftfahrzeugverkehr ist per se kein tonales Geräusch. Der südseitige Wall weist eine Neigung von ca. 1:1,5 auf. Einfallende Schallwellen werden durch die Oberflächenstruktur (Bewuchs) größtenteils absorbiert. Die verbleibenden, in minimalem Umfang reflektierten Schallanteile werden durch die geneigte Wallgeometrie nach Oben hin wegreflektiert. Das anzuwendende Rechenverfahren nach den RLS-90 sieht eine Reihe von Konventionen vor, um konservative Beurteilungspegel, d.h. Beurteilungspegel mit hoher Prognosesicherheit zu erhalten. Genannt seien etwa eine ganzjährige Mitwindwetterlage und Inversionsbedingungen, d.h. bodennahe Kaltluftzonen, die die Schallausbreitung begünstigen. Beurteilungspegel ist jeweils der Beurteilungspegel im Jahresdurchschnitt. Auch wenn zu bestimmten klimatischen Konstellationen, wie z. B. Bodenfrost, erhöhte Werte festgestellt werden könnten, ist davon auszugehen, dass das Rechenverfahren die Lärmeinwirkungen im Jahresmittel überschätzt. Einen eigenen Korrekturterm für gefrorenen Schnee sieht das Regelwerk nicht vor.

#### Neubelastung von Anwohnern durch Verkehrsimmissionen

Es wurde bemängelt, dass die Planung eine Entlastung der Anwohner im Süden der Lettenholz-/General-Patton-Siedlung von Verkehrsimmissionen durch eine erhebliche Neubelastung der Anwohner im Norden der Siedlung erkaufe. Es wurden auch die zu erwartenden gravierenden Lärmauswirkungen auf den Kindergarten kritisiert.

Der Einwand wird als unbegründet zurückgewiesen. Die Schallimmissionsberechnungen zeigen, dass die für Krankenhäuser, Schulen und Altenheime strengeren Grenzwerte der 16. BImSchV (57 dB(A) tags eingehalten werden. Der Kindergarten ist dabei als IO 15 und die benachbarte Schule als IO 14 in der Unterlage 7 berücksichtigt. Im Bereich der Schule und des Kindergartens sieht die Planung des Vorhabensträgers einen Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,5 m über Fahrbahnniveau vor (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd.-Nr. 2.5.3, Bau-km 1+660 - Bau-km 2+030).

#### Lärmschutzwall

Es wurde die Befürchtung erhoben, dass der in den Planunterlagen teilweise eingezeichnete Lärmschutzwall nur dann verwirklicht werde, wenn auch Aushubmasse ortsnah untergebracht werden müsse. Dies stelle eine Täuschung der einen Lärmschutz erwartenden Anwohner dar.

Der Vorwurf ist nicht gerechtfertigt. Der Vorhabensträger stellt schon durch die vorgesehenen Lärmschutzanlagen (Fahrbahnbelag, Lärmschutzwand/-wand) die Einhaltung der maßgebenden Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV sicher. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht veranlasst.

#### Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen für die Gemeinde Greiling

Die Gemeinde Greiling und private Einwender forderten aufgrund befürchteter erhöhter Lärm- und Feinstaubbelastungen durch das Bauvorhaben für die Anwohner am Aigenfeld, Mühleiten, Sonnental und Karwendelweg zusätzliche Schutzmaßnahmen. Es wurde insofern bemängelt, dass die Nordumfahrung Bad Tölz im Bereich von Greiling - West kontinuierlich auf einem Damm bis zur Höhe des Greilinger Flugplatzes ansteige. Dadurch würde der gesamte Bereich von Greiling - West dem direkten und ungebremsten Einfluss der schädlichen Emissionen des Straßenverkehrs ausgesetzt sein. Eine Neuplanung diesbezüglich sei dringend erforderlich. Durch die Steigerung der Attraktivität der Straße durch den Bau der Umfahrung werde auch eine Verkehrszunahme auf der B 472 erwartet. Es würden daher auch für die Bewohner des Enzianweges, des Mühlreiterweges, des Sonnentals und des Schererweges zusätzliche Schutzmaßnahmen gefordert. Es sei zudem eine erneute amtliche Verkehrszählung auf der B 472 erforderlich.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Im Bereich Greiling verläuft die Trasse im Zuge der Nordumfahrung Bad Tölz in weiten Teilen im Einschnitt bzw. ist beidseitig abgeschirmt durch Lärm- oder Blendschutzwälle (Unterlagen 5/2 T und 5/3 T bzw. 6.1/2 T und 6.1/3 T), so dass in weiten Bereichen die Straße als solches nicht sichtbar ist. Im kurzen Dammbereich ab Bau-km 2+170 bis 2+450 (Unterlage 5/3 T) bieten die entstehenden Böschungflächen Platz für Gestaltungsmaßnahmen, so dass auch diese gut in das Landschaftsbild einzubetten sind. Ab Bau-km 2+500 verläuft die geplante B 472 neu in Höhe und Lage wieder auf dem Bestand.

Der Vorhabenträger hat die Lärmimmissionen korrekt nach den einschlägigen Vorgaben des BImSchG, der 16. BImSchV und nach der RLS-90 ermittelt. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Gebot des aktiven Lärmschutzes). Zur Untersuchung der Lärmimmissionen wurden jeweils an der Bebauung, die am nächsten zur Trasse liegt, Immissionsorte festgelegt und deren zu erwartende Belastung durch das Bauvorhaben berechnet. Aus den Immissionstechnischen Untersuchungen (Unterlage 7.1 T und Unterlage 7.2/2 T) geht hervor, dass die zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV an den relevanten Immissionsorten im Außenbereich (IO 16, IO 17

und IO 18) mit 64 db(A) tags und 54 db(A) nachts für Mischgebiete sowie der Wohnbebauung am Karwendelweg (IO 19) von 59 db(A) tags und 49 db(A) für Wohngebiete nachts allesamt deutlich unterschritten werden. Bei der Wohnbebauung im Außenbereich wurden Beurteilungspegel von 56 db(A) tags und 49 db(A) nachts und am Karwendelweg 54 db(A) tags und 47 db(A) nachts berechnet. Damit besteht kein gesetzlicher Anspruch auf weitere Lärmvorsorgemaßnahmen.

Auch liegen die genannten Bebauungsgebiete (Enzianweg, Mühlreiterweg, Sonnental und Schererweg) deutlich außerhalb des baulichen Umgriffs (ca. 500 m) des Bauvorhabens. Daher liegt für diesen Bereich keine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 der nach der 16. BImSchV vor. Zudem nimmt der Verkehr im Prognose-Planfall im Vergleich zum Prognose-Nullfall auf der B 472 um lediglich 600 Fahrten/24h zu. Zugleich nimmt der Durchgangsverkehr durch Greiling auf der Kreisstraße TÖL 12 um 700 Fahrten täglich ab (vgl. Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak, 2013). Die Straßenverkehrszählung 2015 hat ergeben, dass der Verkehr im Bereich von Greiling sich nur marginal verändert hat. Der durchschnittliche tägliche Verkehr hat sich von 13.961 Kfz/24 h (2010) auf 14.152 Kfz/24 h (2015) erhöht, hingegen der Schwerverkehr von 834 Kfz/24 h (2010) um 10% auf 751 Kfz/24 h (2015) abgenommen hat. Da der Schwerverkehr maßgeblich die Lärmimmissionen beeinflusst, ist keine Verschlechterung für Greiling erkennbar.

Damit ist auszuschließen, dass durch das Bauvorhaben Zusatzbelastungen im baulich nicht geänderten Wegenetz auftreten, die als Folge der Maßnahme eine erhebliche, und damit im Zug der Planung zu beachtende, Mehrbelastung darstellen könnten. Im Übrigen liegt die Wohnbebauung am Enzianweg ähnlich weit von der Trasse entfernt wie der Immissionsort IO 19.

#### Lärmschutzwall auf/neben Forstweg

Es wurde von mehreren Einwendern gefordert, eine Aufschüttung zwischen der B 472 neu und dem nördlich davon liegenden Landschaftsschutzgebiet befindlichen ungenutzten Zwischenbereichs eines dort? verlaufenden Forstweg (Fl. Nr. 839, Gemarkung Greiling) als Lärmschutz für Greiling von der neu zu errichtenden Einfahrt nach Greiling bis zur Unterführung der Bundesstraße am Ortsrand von Greiling (Mühlreiterweg/Lohwiesen) zu errichten.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat nachgewiesen, dass im Bereich Greiling die Grenzwerte für die Lärmvorsorge gem. 16. BImSchV deutlich unterschritten sind (Unterlage 7 T) und damit kein Anspruch auf zusätzliche Lärmvorsorgemaßnahmen besteht. Zudem liegen die zwischen diesem Forstweg

und der B 472 neu befindlichen Restflächen außerhalb des Planungsgebietes und sind demzufolge nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

#### Pegelerhöhung durch Reflexionen

Es wurden im Verfahren Bedenken geäußert, dass bei der geplanten Trassierung von der Auffahrt vom Ortsende in Greiling über den Flugplatz zur Kreisverkehrsanlage im Bereich der Anbindung zur B 13 hinter dem Lettenholz keinerlei durchgängiger Lärmschutz auf der Ostseite zum Gemeindegebiet Greiling geplant sei. Hier würde der entstehende Lärm noch zusätzlich verstärkt durch die Reflexionen der geplanten Lärmschutzwand zur Lettenholzsiedlung.

Diese Bedenken werden nicht geteilt. Entstehende Reflexionen wurden bei der Lärmberechnung berücksichtigt. Der Vorhabensträger hat in seiner Planung vorgesehen, dass sämtliche Lärmschutzwände straßenseitig hochabsorbierend ausgeführt werden (Unterlage 1 T, Kap. 4.9). Eine nennenswerte Pegelerhöhung durch Reflexionen in diesem Bereich können daher ausgeschlossen werden.

#### Lärmmindernder Fahrbahnbelag

Es wurde befürchtet, dass die Pegelminderung von mindestens - 2dB(A) aufgrund des vorgesehenen Einbaues eines lärmmindernden Fahrbahnbelages sehr schnell durch Straßenschmutz verloren gehe.

Im Ergebnis ist es sachgerecht, dass der Vorhabensträger den erforderlichen Lärmschutz zusätzlich mit einem lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem  $D_{\text{StrO}}$ -Wert von - 2 dB(A) sicherstellt. Es werden nur Fahrbahnbeläge eingesetzt, für die eine dauerhafte Lärmminderung nachgewiesen ist und die eine entsprechende Bauartzulassung besitzen. Im vorliegenden Fall ist ein Fahrbahnbelag mit einer Pegelminderung von - 2 dB(A) vorgesehen. Hierfür gibt es mehrere zugelassene Bauweisen, wie etwa den Splittmastix-Asphalt. Ein Fahrbahnbelag mit einem erhöhten Porenanteil (sog. Flüsterasphalt) bzw. offenporiger Asphalt (OPA) ist dagegen nicht vorgesehen und auch nicht in der Lärmberechnung berücksichtigt.

#### Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Wohnbebauung „Am Winacker“

Es wurde kritisiert, dass der Vorhabensträger im Bereich „Am Winacker“ keine Lärmvorsorgemaßnahmen eingeplant habe. Von Bau-km 0+0,000 bis Bau-km 0+400 finde aber ein erheblicher baulicher Eingriff, wenn nicht sogar ein Straßenneubau nach der 16. BImSchV statt.

Es wurde zudem der Vorwurf erhoben, dass in der schaltechnischen Untersuchung ein digitales Höhenrastermodell mit einer Auslösung von fünf Metern als Grundlage für die Lärmberechnungen verwendet worden sei. Aufgrund der Kleinräumigkeit der Umgebung der Straßenplanung sei dieses Höhenrastermodell für eine Schall-

ausbreitungsrechnung ungeeignet. Vielmehr sei ein Höhenrastermodell mit höherer Auflösung zu verwenden.

Für die Immissionsprognose bliebe zudem unberücksichtigt, dass die bestehende Lärmschutzwand bei Bau-km 0+155 nach Westen abknicke und an der Grundstücksgrenze zwischen Fl. Nrn. 1931/109 und 1931/110, Gemarkung Bad Tölz, ende. Die Standorte für die Berechnung der Immissionen im Bau-km 0+0,000 bis Bau-km 0+400 (IO 21 - IO 24) befänden sich allesamt hinter der bestehenden Lärmschutzwand.

Zwischen Bau-km 0+155 (besser noch ab 0+120) und Bau-km 0+380 solle daher eine Lärmschutzwand straßenbegleitend auf einer Länge von 260 m errichtet werden.

Es wurde ferner von Verfahrensbeteiligten eine Erhöhung der bestehenden Lärmschutzverbauung im Bereich „Am Winacker“ von derzeit ca. 3 m auf zukünftig mindestens 6 m, hilfsweise 5 m, und/oder Tieferlegung (bzw. Einhausung) der B 472 in Troglage um mindestens 5 m bzgl. der momentanen Höhenlage ab Bau-km 0+200 m bis ca. Bau-km 0-200 m gefordert. Ferner wurde auch gefordert, die Höhenlage der B 472 ab der Überführung Kreisverkehr Bau-km 0+430 m durchgehend bis Bau-km 0+100 m, beizubehalten und danach Richtung Westen entsprechend dem momentan bestehenden Straßengefälle abzusenken. Zudem wurde eine Verlegung der neuen B 472 ab Bau-km 0+200 (ca. 50 m östlich vor der Wohnbebauung „Am Winacker“) bis ca. Bau-km 0-150 (Beginn der Wohnbebauung „Am Winet“) um etwa 10 bis 30 m nach Südosten verlangt.

Die Forderungen werden abgelehnt. Der angesprochene Bereich entlang der B 472 liegt entweder außerhalb des Bereichs der Planfeststellung oder es findet auch keine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz. 1 Nrn. 1 und 2 der 16. BImSchV statt. Da die B 472 heute bereits existiert und die Achse der B 472 neu in diesem Bereich die Bestandslage nicht wesentlich verlässt, handelt es sich auch um keinen Neubau, sondern um einen erheblichen baulichen Eingriff in einen bestehenden Verkehrsweg. Die baulichen Änderungen der bestehenden B 472 sind in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Die baulichen Eingriffe führen aber nicht dazu, dass sich eine wesentliche Änderung i. S. der 16. BImSchV in Verbindung mit einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiet ergibt, da die Baumaßnahmen im Bereich „Am Winacker“ zu keinen Pegelerhöhungen führt, da sich die Lage des Verkehrswegs nur geringfügig ändert, keine wesentliche Verkehrszunahme stattfindet und zugleich ein lärmarmes Fahrbahnbelag aufgebracht wird (Unterlage 7.1 T, Kap. 5.2). Die bauliche Änderung löst daher keine Lärmvorsorgemaßnahmen aus. Es könnte allenfalls außerhalb dieses



Planfeststellungsverfahren überprüft werden, ob Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung gem. VLSchR 97 in Frage kommen. Nach der gegenwärtigen Verwaltungspraxis (Bundeshaushalt 2017) finden im Straßenverkehrswesen um 3 dB(A) reduzierte Lärmsanierungsgrenzwerte Anwendung. Die Berechnungsergebnisse (Unterlage 7.1 T, Anlage 3) zeigen jedoch, dass auch im Prognosejahr 2030 die Grenzwerte der Lärmsanierung für allgemeine Wohngebiete von 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts an den Immissionsorten unterschritten werden und damit auch keine Maßnahmen der Lärmsanierung in Betracht kommen.

Das verwendete Höhenmodell mit einer Auflösung von 5 m bezieht sich lediglich auf das die Maßnahme umgebende Gelände. Die Straßentrasse selbst ist anhand eines engmaschigen 3-dimensionalen Geländemodells in die Umgebung eingerechnet, welches die Höhenlage der Trasse und die umgebende Geländeverschnidung sehr genau abbildet. Im Bereich „Am Winacker“ ist das Gelände wenig bewegt, sodass eine Auflösung von 5 m ausreichend ist, um die lokale Situation sachgerecht abzubilden. Die Berechnungsergebnisse berücksichtigen die korrekte Lage der Grundstücke. Auch die bestehende Lärmschutzwand ist den vorhandenen Bauwerksplänen entnommen und entsprechend in den Lageplänen dargestellt und im Rechenmodell berücksichtigt. Das am Nordende abknickende Wand-Ende ist in der Berechnung wie in Unterlage 11.2 T, Blatt 2, dargestellt berücksichtigt.

#### Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-90)

Es wurde moniert, dass sich der Vorhabensträger zur Lärmberechnung auf die Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) gestützt habe. Diese befinde sich aber derzeit in der Überarbeitungsphase, welche bei Fertigstellung des Straßenneubaus andere Grenzwerte für den Schallschutz festschreiben werde. Um tatsächlich eine nachhaltige Lösung für die Nordumfahrung Bad Tölz gewährleisten zu können, müssten diese neuen Erkenntnisse bereits jetzt im Planungsprozess geprüft werden. Es sei auch zu prüfen, ob die in Anlage 1.1 der schaltechnischen Untersuchung angegebenen Werte nach der 16. BImSchV methodisch richtig berechnet worden seien. Im Übrigen gehe aus der Untersuchung nicht hervor, ob die besonderen topografischen Gegebenheiten wie starke Einschnitte und massive Dammlagen berücksichtigt würden. Ebenso werde die im Alpenland häufig vorherrschende Föhnlage, bei der starke Südwinde vorherrschen, bei der Lärmberechnung außer Acht gelassen.

Diese Einwände sind insgesamt unbegründet. Die Lärmpegelwerte wurden korrekt nach den für den Vorhabensträger verbindlichen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) ermittelt, die die Verkehrslärmschutzverordnung nach § 3 Satz 1 als verbindliches Verfahren zur Beurteilung der Lärmimmissionen von Straßen

festlegt. In dieses Berechnungsverfahren werden sämtliche maßgeblichen Faktoren mit einbezogen (z. B. (prognostizierte) Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrbahn-Belag, Steigungsverhältnisse, die zu Grunde gelegten Geschwindigkeiten, Höhenlage der Straße, insbesondere auch die jeweiligen topographischen Randbedingungen (Gelände, Einschnitt, Damm usw.), meteorologische Faktoren, umgebende Bebauung, Reflexionen etc.). Bei der Berechnung der zukünftigen Immissionen gemäß der RLS-90 werden Witterungseinflüsse berücksichtigt, wie etwa ein von einem leichten zum Immissionsort hin wehenden Wind (etwa 3 m/s) sowie eine Inversionswetterlage. Darüber hinaus gehende Erhöhungen sind in der RLS-90 nicht vorgesehen. Die Lärmschutzwand verläuft im Bereich von Einschnitten auf der Böschungsoberkante und in Dammlagen unmittelbar am Fahrbahnrand, so dass diese stets eine optimale Abschirmung erzielt. Wir können den Vorhabensträger auch nicht verpflichten, im Vorgriff auf mögliche, jedoch nicht beschlossene und verabschiedete Änderungen, von der geltenden Verordnungslage abzuweichen. Die schalltechnische Untersuchung und die Dimensionierung bzw. Situierung der Lärmschutzanlagen wurden durch ein anerkanntes Fachbüro vorgenommen bzw. überprüft. Die Berechnung wurde mit einem zertifizierten Rechenprogramm (Soundplan, Version 7.3) durchgeführt. Grundsätzliche Bedenken gegen die schalltechnische Untersuchung wurden seitens des Sachgebietes Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberbayern nicht geäußert.

#### Gesamtbeurteilungspegel

Es wurde gefordert, dass bei der Verkehrslärberechnung alle Geräusche (andere Straßen, Eisenbahn mit Gleiskörper, bestehende Lärmquellen) mit in die Betrachtung einbezogen werden müssten.

Die Forderung wird abgelehnt. Der nach der 16. BImSchV zu ermittelnde Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die auszubauende Bundesstraße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, S. 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, S. 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, S. 215, 216). Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet. Vor diesem

Hintergrund ergeben sich hier aber für eine Gesundheitsgefährdung keinerlei Anhaltspunkte.

#### Geschwindigkeitsbeschränkung

Die Gemeinde Greiling forderte die Anordnung einer zusätzlichen Geschwindigkeitsbeschränkung mit 70 km/h auf der B 472, um zusätzliche Lärm- und Feinstaubimmissionen zu vermeiden.

Die Forderung, verkehrliche Geschwindigkeitsbeschränkungen als Lärmschutzmaßnahmen in diesem Planfeststellungsbeschluss anzuordnen, wird abgelehnt. Die Voraussetzungen zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen sind gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) i. V. m. den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ geregelt. Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten aus Gründen des Lärmschutzes kann auf Bundesautobahnen auf Grund des § 45 Abs. 1a, Abs. 1b Nr. 5 und Abs. 1 Nr. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) i. V. m. den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ angeordnet werden, wenn im Bereich eines reinen oder allgemeinen Wohngebietes der vom Straßenverkehr herrührende Lärm einen Richtwert von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts bzw. bei Mischgebieten 72 dB(A)/62 dB(A) in erheblichem Umfang überschreitet und eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bei einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu verzeichnen ist. Die Richtlinien sehen dabei eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h im Ballungsraum und 100 km/h außerhalb davon vor.

Über die Anordnung von verkehrsregelnden Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Ausstattung mit den notwendigen Verkehrszeichen als Zubehör der Straßen gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG könnte unter Umständen auch in einem Planfeststellungsbeschluss aufgrund der Konzentrationswirkung entschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000, Az. 4 B 94.9; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, Az. 4 A 46/99).

Vor der Anordnung derartiger verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen (Nr. 3.3 RLS-90). Dabei sind auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie Grad und Ausmaß der Lärmbeeinträchtigung zu würdigen. Die Wesentlichkeitsmerkmale des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 und S. 2 der 16. BImSchV gelten hierbei nicht unmittelbar, können aber als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze (Eingriffsschwelle - davon zu unterscheiden ist der durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung erreichbare Effekt, der ebenfalls bei 3 dB(A) beginnt -, deren

Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichtet), herangezogen werden. Letztlich ist aufgrund einer Abwägung aller Umstände des Einzelfalles zu entscheiden (vgl. BayVGH, Urteil vom 18.02.2002, Az. 11 B 00.1769, BayVBl. 2003, 80 und Urteil vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241 sowie OVG Münster, Beschluss vom 25.07.2007, Az. A 3113/06, DVBl. 2007, 752).

Die Planfeststellungsrichtlinien bestimmen weiter ausdrücklich, dass im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen sind, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind (Nr. 32 Abs. 6 PlafR 07). Auch die aktuellen Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007, VklBl. 2007, 767) betonen, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht isoliert zu betrachten, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung einzubinden sind. Vorliegend sind Geschwindigkeitsbeschränkungen aber gerade nicht als konzeptioneller Teil der Planung vorgesehen. Sie drängen sich auch nicht im Rahmen der Abwägung auf. Des Weiteren sind Beschränkungen des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO nach dem Willen des Bundesgesetzgebers restriktiv nur anzuordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z. B. des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung erheblich übersteigt und Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Straßenverkehrslärm erfordert, um einer im Hinblick auf Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG relevanten Gesundheitsgefährdung zu begegnen.

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 bestimmen ausdrücklich, dass örtliche Schallmessungen nicht zu berücksichtigen sind, sondern die relevanten Beurteilungspegel nach den RLS-90 zu berechnen sind. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes setzt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 weiter voraus, dass neben der Höhe des Lärmpegels unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs alle Umstände des Einzelfalles in die Abwägung einbezogen werden, wie z. B. die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit, die Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung, die Funktion der Straße, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen usw. Demnach müssten die oben genannten Richtwerte an Wohnbebauung von erheblichem Umfang erreicht werden. Außerdem muss durch die verkehrsrechtliche Maßnahme eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bewirkt werden (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241; BayVGH, Beschluss vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241). Anderenfalls ist eine verkehrsbeschränkende Maßnahme nicht geeignet, den verfolgten Lärmschutzzweck zu erreichen und damit unverhältnismäßig.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsverfahren ist nicht notwendig. Für die Planung der Nordumfahrung Bad Tölz wurde sowohl eine Untersuchung der Lärmimmissionen als auch eine lufthygienische Untersuchung auf Basis der Verkehrsprognose 2030 (VU Kurzak 2013) durchgeführt. Dabei wurden jeweils an der Bebauung, die am nächsten zur Trasse liegt Immissionsorte festgelegt und deren zu erwartende Belastung durch die Nordumfahrung Bad Tölz auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen und Richtlinien (16. BImSchV i. V. m. RLS-90 bzw. 39. BImSchV i. V. m. RLUS) berechnet. Die Ergebnisse sind in der Unterlage 7 dargestellt. Das vorgesehene Lärmschutz-konzept des Vorhabensträgers garantiert hier die Einhaltung der Lärmvorsorge-grenzwerte der 16. BImSchV auch ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen. Anzumerken ist auch, dass die Berechnung auf einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h basiert. Es ist jedoch davon auszugehen, dass das zukünftige Geschwindigkeitsniveau auf Grund der Verkehrsmenge und der zu erwartenden Geschwindigkeitsbeschränkungen deutlich niedriger liegen wird. Daher ist tatsächlich eher von geringeren Immissionsbelastungen als in den Untersuchungen aufgezeigt auszugehen.

Auch erfolgen Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Regel nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben, es sei denn, dies wäre zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i. S. v. § 41 Abs. 1 BImSchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben. Verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen nur als Übergangslösungen dienen, bis ein baulicher dauerhafter Lärmschutz realisiert ist. Lösungen mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär. Planerische und bauliche Maßnahmen haben Vorrang. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen auch nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden. Sie sollen insbesondere kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche Maßnahmen sein. Auf eine entsprechende Auflage, welche die beschriebenen zu erwartenden Geschwindigkeitsbeschränkungen dem Vorhabensträger aufgeben, konnte verzichtet werden. Denn eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig, wenn dem Lärm schon durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes begegnet werden kann (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241 sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007). Letzteres ist hier mit den in der Planung vorgesehenen Maßnahmen

gerade der Fall. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegt deshalb dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Straßenverkehrsbehörde.

#### Verkehrsaufkommen, Fahrverbote

Es wurde im Verfahren aufgrund der zu erwartenden Erhöhung des Verkehrsaufkommens (B 472 = rd. 26.300 Kfz/24 h) die Anordnung eines Nachtfahrverbotes (wie z. B. im Tegernseer Tal) gefordert

Die Forderung wird abgelehnt. Die Planung des Vorhabensträgers bewältigt die durch das Bauvorhaben verursachten Verkehrsimmissionen mit den hier festgestellten und weiter oben beschriebenen Maßnahmen. Weitere Maßnahmen sind daher nicht erforderlich. Die Anordnung von Fahrverboten obliegt zudem dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Straßenverkehrsbehörde, und ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

#### Gleichbehandlungsgrundsatz

Es wurde ferner eingewandt, dass die gewählten Lärmschutzmaßnahmen gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz nach Art. 3 Abs. 1 GG verstoßen würden, da nicht alle betroffenen Anwesen gleich geschützt würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Einen Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz entsprechend dem Grundgesetz (Art. 3 Abs.1 GG) ist nicht erkennbar, da für die Lärmschutzkonzepte die gleichen gesetzlichen Vorgaben des BImSchG, insbesondere § 41 Abs. 2 BImSchG, angewendet wurden. Aus dem Gleichbehandlungsgrundsatz kann nicht abgeleitet werden, dass für jeden Betroffenen und in jedem Fall grundsätzlich Tunnel, Einhausungen, Galerien oder Lärmschutzwände oder -wälle errichtet werden müssen. Das geplante Lärmschutzkonzept entspricht den gesetzlichen Vorgaben, die für alle in einem Verfahren gleichermaßen angewendet werden, aber zu verschiedenen Ergebnissen bei der Lösung der Lärmschutzproblematik führen kann.

#### Besondere Lebensumstände

Die einzuhaltenden gesetzlichen Vorschriften, nach denen sich die Zulässigkeit eines Bauvorhabens bestimmt, berücksichtigen das Interesse der gesamten Bevölkerung. Sie gelten somit auch für alle Personen gleichmäßig ohne Rücksicht auf besondere persönliche Befindlichkeiten.

#### Baustellenverkehr

Die Gemeinde Greiling befürchtete ein stark vermehrtes Verkehrsaufkommen durch die Ortsmitte und dadurch eine enorme Belastung insbesondere mit Lärm und Feinstaub aufgrund des Baus der Nordumfahrung Bad Tölz. Deshalb sei es

unbedingt erforderlich, bei der Planung auf eine geeignete Trassenführung zu achten. Es dürfe nicht zu einer Verkehrsverlagerung, insbesondere des sehr starken Berufsverkehrs und auch des touristischen Verkehrs, durch die Ortsmitte von Greiling kommen.

Die Befürchtungen erheblicher Belastungen der Gemeinde Greiling während der Bauzeit sind unbegründet. Nachdem die Trasse der B 472 neu größtenteils abseits der B 472 alt verläuft, kann die neue Straße überwiegend ohne nennenswerte Verkehrsbeeinträchtigungen gebaut werden. Lediglich im Bereich der geplanten Verkehrsknotenpunkte und Anpassungsbereiche an den Bestand am Baubeginn und am Bauende wird der öffentliche Verkehr temporär berührt werden. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung der B 472 alt und fehlender Umleitungsstrecken muss aber in diesen Bereichen unter Verkehr gebaut werden. Die Kreisstraße TÖL 12 stellt in der Ortsdurchfahrt von Greiling keine geeignete und leistungsfähige Umleitungsstrecke dar. In der Regel wird daher in diesen Bereichen unter Einsatz von Bauprovisorien gearbeitet und so der Verkehr zeitweise kleinräumig über provisorische Baustraßen am Baufeld vorbeigeführt werden müssen. Eine konkrete Bauablauf- bzw. Verkehrsführungsplanung bleibt jedoch den weiteren Planungsphasen (Bauausführungsplanung, Ausschreibung etc.) vorbehalten.

#### Natur- und Erholungsräume

Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, fallen nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i. S. d. Immissionsschutzrechtes. Auch Tiere, gleich ob in freier Wildbahn lebend oder häuslich gehalten, unterfallen nicht dem auf den Schutz des Menschen zielenden Begriff der Nachbarschaft und der darauf abzielenden Grenzwerte für die menschliche Wohnbebauung. Für Tiere gibt es keine entsprechenden normativ festgelegten oder in Fachkreisen allgemein anerkannten Grenz- und Zumutbarkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, Az. 11 A 24.98).

#### 4.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG 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). Normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe. Die auf der Grundlage von § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende 39. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen daher nicht unmittelbar. In dieser Richtlinie wurden die aufgrund der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) beschlossenen Tochterrichtlinien 1999/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und 2000/69/EG vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft in deutsches Recht umgesetzt. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte werden deshalb neben der TA-Luft zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Ob dafür Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG gegen den Vorhabensträger einer Straßenbaumaßnahme erforderlich und zielführend sind, muss im Fall der Grenzwertüberschreitung im Einzelfall gesondert geprüft werden. Die 39. BImSchV selbst sieht als Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen durch die zuständigen Behörden vor. Diese Aufgabe richtet sich nicht unmittelbar an die Straßenbaubehörden, sondern in Bayern an das zuständige Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Art. 8 BayImSchG).

Die Berechnung der Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV für die zulässige Konzentration von Luftschadstoffen ergibt unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzanlagen folgendes:

Bezüglich des Jahresmittelwerts für  $PM_{10}$  und  $NO_2$  gilt ein identischer Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft. Der Grenzwert für  $PM_{10}$  wird um rund  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , der ab 2015 geltende Grenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $PM_{2,5}$  wird durchweg um rund  $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  unterschritten. Die Unterschreitung des Grenzwerts für  $NO_2$  liegt bei mindestens ca.  $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Im Vergleich zum Prognose-Nullfall kommt es an der Sachsenkammer Straße durch den neuen höhenfreien Knoten zu einer leichten Zunahme der  $NO_2$ - und



Feinstaubkonzentration, jedoch wie oben ausgeführt weit unter den geltenden Grenzwerten. Der umgekehrte Effekt tritt durch die Verkehrsabnahme in der Lettenholzsiedlung an der B 13/B 472 alt ein. Die Straßenrandbebauung wird bei  $PM_{10}$  um etwa  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft entlastet, bei  $PM_{2,5}$  um etwa  $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und bei  $NO_2$  um ca.  $2,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Der Grenzwert für den Tagesmittelwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei  $PM_{10}$  wird maximal 26 Mal im Jahr überschritten. Die zulässige Anzahl von 35 Überschreitungstagen wird somit unterschritten. Der Grenzwert für den Stundenmittelwert von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei  $NO_2$  wird bis zu zwei Stunden/Jahr überschritten. Zulässig sind 18 Überschreitungsstunden. Im Ergebnis sind die Anforderungen der 39. BImSchV umfassend eingehalten. Maßnahmen zur Luftreinhaltung werden demnach als Folge der Maßnahme nicht erforderlich.

#### Einwände:

##### Ausweitung der luftschadstofftechnischen Untersuchung

Die Anregung des Sachgebietes 50 Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberbayern in den Fällen, wo im näheren Umfeld der Straße noch keine Wohnbevölkerung existiere (z. B. Wald, Wiesen oder Felder), zu untersuchen, ab welchem Abstand von der Nordumgehung Bad Tölz die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, können wir dem Vorhabensträger nicht auferlegen. Die Untersuchung der Auswirkungen von Luftschadstoffen auf eine im Rahmen der Stadtentwicklung möglicherweise zukünftig an die Nordumgehung Bad Tölz heranrückende Bebauung liegt nicht im Aufgabenbereich des Vorhabensträgers.

Im Rahmen der lufthygienischen Untersuchung wurden die IO 5 (Aigenfeld) und IO 7 (Mühlleiten) im Gemeindebereich Greiling beispielhaft untersucht, nachdem diese am nächsten zur geplanten Trasse liegen und damit u.U. den höchsten Belastungen ausgesetzt sind. Die Ergebnisse sind in Unterlage 7.3 T, Anlage 1.8 und Anlage 1.10 i. V. m. mit Unterlage 7.4 T dargestellt. Demnach ist die zusätzliche lufthygienische Belastung, die aus dem Bau bzw. Betrieb der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz zu erwarten ist, gemessen an der bestehenden Belastung äußerst gering. So wird z. B. im Bereich Greiling der 1h-Mittelwert  $NO_2$  maximal 1mal im Jahr überschritten. Gesetzl. zulässig wären 18 Überschreitungen. Der 24h-Mittelwert  $PM_{10}$  (Feinstaub) wird maximal 23mal im Jahr überschritten. Gesetzl. zulässig wären 35 Überschreitungen. Der VHT kann daher auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben keinen zusätzlichen Schutz vor Lärm- und Feinstaub in Aussicht stellen.

##### Lufthygienische Untersuchung

Es wurde bemängelt, dass die lufthygienische Untersuchung nicht den Anforderungen entspreche. Das der lufthygienischen Untersuchung zu Grunde liegende Prognosematerial sei veraltet und es würden falsche Bewertungsparameter

angesetzt. Es wurde daher eine neue, nachprüfbare, auf aktuellem Datenmaterial beruhende und dem aktuellen Stand der Technik entsprechende lufthygienische Untersuchung auf Schadstoffe (Feinstaub, Blei und anorganische Bleiverbindungen als Bestandteile des Feinstaubes, Kadmium und anorganische Kadmiumverbindungen, Chlor und Chlorwasserstoff, Kohlenmonoxyd, Schwefeldioxyd, Stickstoffdioxyde, Stickstoffoxyde, Arsenverbindungen (anorganisch), Asbestfasern, Benzol, Dieselrußpartikel, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Ozon) durch ein unabhängiges Fachbüro gefordert. Es sei auch nicht denklogisch nachvollziehbar, dass die Verkehrsbelastung laut Luftschadstoffgutachten im Planungsgebiet in Zukunft zunehmen werde, gleichzeitig aber die Luftschadstoffbelastung identisch bleiben solle.

Wir lehnen diese Forderung ab. Der Vorhabensträger hat eine lufthygienische Untersuchung auf Grundlage des prognostizierten Verkehrs im Prognosehorizont 2030 veranlasst. Die detaillierten Ergebnisse sind in Unterlage 7.3 T ersichtlich. Im Ergebnis sind die Anforderungen der 39. BImSchV umfassend eingehalten. Die Ergebnisse wurden vom Sachgebiet 50 Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberbayern überprüft und im Ergebnis nicht beanstandet. Weitere Untersuchungen oder Maßnahmen zur Luftreinhaltung sind daher nicht erforderlich. Der Neubau der B 472 neu hat nur geringe Auswirkungen auf die bestehende bzw. prognostizierte lufthygienische Situation im Bestand. Das Regelwerk der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012) geht von einem Bezugsjahr 2006 aus, da hierfür gesicherte Daten vorliegen. Die zur Verfügung gestellten Reduktionsfaktoren sind in der RLuS fest verankert und erlauben es, für Prognosehorizonte ausgehend vom Jahr 2006 bis zum Jahr 2030 eine definierte Hintergrundbelastung für einzelne Schadstoffe und Umgebungssituationen in Ansatz zu bringen. Durch diesen Mechanismus sind die Werte nicht veraltet, sondern lediglich ein Bezugshorizont, in dem Fall 2006, definiert. Daher sind die hierauf aufbauenden Berechnungen im Richtlinienkontext korrekt ausgeführt. Von „Folgefehlern“ kann keine Rede sein. Die lufthygienische Untersuchung stellt ferner korrekt auf die verkehrlichen Leitschadstoffe ab. Es sind dies Feinstaub und Stickstoffoxide. Sind die Grenzwerte für diese Schadstoffe eingehalten, ist dies mit Sicherheit auch für die übrigen emittierten Schadstoffe der Fall. Es wird z. B. auch bei allen Luftreinhalteplänen methodisch dergestalt verfahren. Auch kommen nicht alle genannten Schadstoffe im Kfz-Abgas vor. Viele der genannten Schadstoffe entfalten lediglich Relevanz im Regelungskontext der TA Luft bezüglich Anlagenemissionen.

Das Sachgebiet 50 Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberbayern wies zwar darauf hin, dass sich die Emissionsparameter inzwischen auf das Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA Version 3.3 beziehen. Das HBEFA 3.3 ist zwar seit einiger Zeit veröffentlicht, war aber noch nicht in die geltende Regelwerk der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012) integriert. Insofern konnte das HBEFA 3.3 noch nicht zur Berechnung herangezogen werden. Die Nichtverwendung wird in diesem Fall aber als unschädlich angesehen. Die Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität blieben unter Berücksichtigung der ermittelten niedrigen Immissionskonzentrationen im Planungsfall weiterhin gültig, zumal die RLuS unter ungünstigsten Ausbreitungsbedingungen konservativ berechnet wird.

Das zugrunde gelegte lufthygienische Gutachten ist auch nachvollziehbar. Tatsächlich sagt das lufthygienische Gutachten aus, dass im Bereich der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz Zunahmen und im Bereich der B 472 alt Abnahmen gegenüber den Hintergrundbelastungen auftreten werden. Das hängt damit zusammen, dass sich Verkehre von der B 472 alt auf die B 472 neu verlagern werden. In einfacher Weise kann dies nachvollzogen werden durch den Vergleich der Tabellen 5 und 4 der lufthygienischen Untersuchung (Unterlage 7.3 T).

#### Abgasskandal in der Autoindustrie

Es wurde ferner von mehreren Verfahrensbeteiligten kritisiert, dass die Bewertungen und zukünftigen Prognosen der lufthygienischen Untersuchung aufgrund fehlerhafter Angaben aus der Automobilindustrie zu CO<sub>2</sub>-Werten nicht den tatsächlich zu messenden Werten entsprechen würden. Es wurde beantragt, die lufthygienischen Gutachten auf Basis der aktuellen Werte (u.U. Messungen, keine errechneten Werte) neu zu erstellen.

Wir lehnen diese Forderung ab. Der Vorhabensträger hat eine lufthygienische Untersuchung auf Grundlage des prognostizierten Verkehrs (2030) veranlasst. Die detaillierten Ergebnisse sind in Unterlage 7.3 T ersichtlich. Im Ergebnis sind die Anforderungen der 39. BImSchV umfassend eingehalten. Die Berechnung der Luftschadstoffe wurde nach dem für Fernstraßen eingeführten Regelwerk, den RLuS 2012 in der Version 1.4 vorgenommen. Dies ist die neueste verfügbare Version, welche den Stand der Technik zum Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung abbildet. Die gegenwärtige Problematik bezüglich der Manipulation von Abgaswerten an manchen Kraftfahrzeugen ist naturgemäß nicht Gegenstand des Regelwerks, da es nicht davon ausgehen kann, dass Abgasmanipulationen stattfinden. Da der Prognosehorizont in 2030 liegt, ist davon auszugehen, dass zu diesem Zeitpunkt keine Kraftfahrzeuge mehr in Verkehr sein werden, die solche manipulierten Abgaswerte

aufweisen. Es existieren derzeit auch keine Erkenntnisse, wie viele manipulierte Fahrzeuge in der Fahrzeugflotte vorhanden sind und was deren Anteil am Emissionsmix der Fahrzeugflotte insgesamt ist. Es kann auch nicht Ziel einer seriösen Prognose sein davon auszugehen, dass langfristig manipulierte Fahrzeuge in Verkehr sind. Insofern darf für den Prognosehorizont davon ausgegangen werden, dass die Schadstoffkonzentrationen nach dem heutigen Stand der Technik für den Prognosehorizont korrekt abgebildet sind. Nachdem alle berechneten Konzentrationswerte im Untersuchungsraum weit unter den Grenzwerten der 39. BImSchV liegen, ist nicht davon auszugehen, dass die Grenzwerte im Rahmen einer geänderten Betrachtung mit höheren Emissionswerten einzelner Kraftfahrzeuge nicht eingehalten wären.

#### Luftschadstoffmessungen

Es wurde beantragt, Luftschadstoffmessungen anzuordnen, da eine wesentliche Verschlechterung der lufthygienischen Situation zu befürchten sei.

Diese Forderung wird abgelehnt. Messungen im Bestand sind zur Beurteilung der lufthygienischen Situation nicht erforderlich und auch ungeeignet, da sich durch die heute bestehende Situation die Emissionssituation im Prognosehorizont nur unzureichend abbilden lässt. Im Prognosehorizont 2030 werden erhebliche Änderungen in der Fahrzeugflotte und demzufolge in der Emissionsfracht als solches prognostiziert. Messungen im Bestand sind daher nicht repräsentativ und nicht geeignet, den Planfall seriös zu prognostizieren.

#### Weitere Schutzmaßnahmen vor Luftschadstoffen für die Gemeinde Greiling

Die Gemeinde Greiling forderte vom Vorhabensträger wirksame Schutzmaßnahmen vor Luftschadstoffen hinsichtlich seiner Anwohner (Aigenfeld, Mühlleiten, Sonnental und Karwendelweg, Enzianweg, Mühlreiterweg, Schererweg) wegen der gesteigerten Attraktivität und der daraus resultierenden Verkehrszunahme auf der B 472 neu.

Der Einwand hinsichtlich der Zunahme von gesundheitsgefährdenden Schadstoffen in der Gemeinde Greiling wird zurückgewiesen. Die Grenzwerte der 39. BImSchV zur Bewertung der Luftqualität werden außerhalb der Verkehrsflächen flächendeckend eingehalten. Die Berechnung wurde geprüft und für korrekt bewertet. Mit fortschreitendem Abstand von der Straße nehmen die verkehrsbedingten Immissionen ab. Im Rahmen der lufthygienischen Untersuchung wurden die IO 5 (Aigenfeld) und IO 7 (Mühlleiten) im Gemeindebereich Greiling beispielhaft untersucht, nachdem diese am nächsten zur geplanten Trasse liegen und damit u. U. den höchsten Belastungen ausgesetzt sind. Die Ergebnisse sind in Unterlage 7.3 T, Anlage 1.8 und Anlage 1.10 i. V. m. Unterlage 7.4 T dargestellt.

Demnach ist die zusätzliche lufthygienische Belastung, die aus dem Bau bzw. Betrieb der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz zu erwarten ist, gemessen an der bestehenden Belastung äußerst gering. So wird z. B. im Bereich Greiling der 1h-Mittelwert NO<sub>2</sub> maximal einmal im Jahr überschritten. Gesetzl. zulässig wären 18 Überschreitungen. Der 24h-Mittelwert PM<sub>10</sub> (Feinstaub) wird maximal 23mal im Jahr überschritten. Gesetzlich wären 35 Überschreitungen zulässig. Daher ergeben sich keinerlei Anhaltspunkte, dass etwaige Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit zu befürchten seien. Wir können den Vorhabensträger daher zu keinen weiteren Schutzmaßnahmen vor Luftschadstoffen verpflichten.

#### 4.3.4.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der je nach Straßenabschnitt mit ca. 26.500 Kfz/24 h bzw. ca. 16.900 Kfz/24 h Fahrzeugen/Tag belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen.

#### Einwände:

Es wurde eingewandt, dass sowohl die im Planungsgebiet liegenden Biotopflächen als auch die landwirtschaftlichen Flächen einer verstärkten Verunreinigung durch zusätzlich anfallendes Oberflächenwasser ausgesetzt sein würden. Das geplante Entwässerungssystem sei zur Bewältigung der Probleme vor Ort ungeeignet.

Der Vorwurf wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger stellt mit seiner dem Stand der Technik entsprechenden Planung der Entwässerungseinrichtungen sicher, dass es zu keiner Verunreinigung der Böden durch Oberflächenwasser kommen wird. Durch die Anlage von Regenrückhalteeinrichtungen für Leichtflüssigkeiten, durch die Sammlung von Straßenwasser in Rückhaltebecken und durch flächige Versickerung im Bereich der Straßenböschungen wird der direkte Eintrag von verschmutztem Oberflächenwasser in die Vorfluter vermieden. Die Absetz- und Regenrückhaltebecken der Straßenentwässerung werden als zweigeteilte Becken mit Rückhalte-

einrichtungen für Leichtflüssigkeiten geplant und so bemessen, dass auch bei Starkregenereignissen kein unreguliertes Überfließen möglich ist und eine geregelte Entwässerung dauerhaft gewährleistet bleibt. Folglich werden auch Nebenflächen und Lebensräume von Arten nicht beeinträchtigt. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim und das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen haben die Planung überprüft und insofern keine Bedenken erhoben. Im Übrigen wird bei der Bauausführung im Nahbereich zu Moor- und anderen Feuchtsflächen sowie in den Landschaftsausschnitten um die Lettenholzsiedlung, die direkt über Bäche und Gräben in die sensiblen Lebensräume am Ellbach, im Ellbach- und Kirchseemoor und um die naturnahen Weiher und Moorflächen am Freibad Eichmühle entwässern, auf gewässergefährdende Betriebsstoffe, Schmiermittel, etc. und Betankung im Nahbereich zu den Gewässern verzichtet.

#### 4.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 4.3.5.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Wie schon oben unter C.3.1 dieses Beschlusses und in Unterlage 19.4 T ausführlich dargestellt führt das Vorhaben mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele, der Lebensraumtypen nach Anhang I und der Arten nach Anhang II der FFH-RL für das nördlich gelegene FFH-Gebiet DE Nr. 8235-301 „Ellbach- und Kirchseemoor“ (kürzeste Entfernung zur Umgehung ca. 65 m und 215 m).

Das nach § 23 BNatSchG geschützte Naturschutzgebiet „Ellbach- und Kirchseemoor“ und nach § 28 BNatSchG geschützte Naturdenkmäler werden ebenfalls nicht von dem Bauvorhaben berührt. Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG sind nicht vorhanden.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope (vgl. Unterlage 19.1 T, Kap. 3.2.2, Tab. 2, Kap. 4.5.2, Tab. 6) lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Kompensierbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG (vgl. C.4.3.4.4 dieses Beschlusses) eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung unter C.4.2 dieses Beschlusses. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

### Unzureichende Entwässerungsanlagen

Die Gemeinde Greiling kritisierte, dass sich der Eintrag von Schadstoffen wie Reifen- und Bremsenabrieb sowie Ölresten auf zum Teil ökologisch wertvolle Teilflächen (südlicher Teil der Fl. Nrn. 810 und 811/1, Gemarkung Greiling, und alter Torfstich) wegen der unzureichenden Entwässerungsanlagen weiter forcieren werde. Es werde darauf hingewiesen, dass es sich dabei im Gros um sog. FFH-Flächen handle.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Die geplanten Einrichtungen für die Behandlung des Niederschlagswassers (Absetz- und Rückhalteanlagen) entsprechen den Regeln der Technik und führen zu keiner Verschlechterung der Entwässerungssituation. Der überwiegende Teil des anfallenden Straßenwassers und aus den angrenzenden Flächen wird gesammelt, gereinigt (Absetzbecken), zwischengespeichert und gedrosselt an den Vorfluter abgegeben wird. Die geplante Entwässerung ist in der Unterlage 1 und in der Unterlage 18 T beschrieben. Insofern ist auch hinsichtlich des Schadstoffeintrages in die FFH-Flächen auf den genannten Grundstücken von einer Verbesserung der heutigen Situation auszugehen.

### Eingriffe in kartierte Biotop

Es wurde eingewandt, dass das Bauvorhaben an mehreren Stellen in kartierte Biotopbereiche unzulässig eingreife und eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG bzw. § 67 Abs. 1 BNatSchG nicht möglich sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Eingriffe in Biotop sind unter Hinweis auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses gerechtfertigt und geringfügig und können mit den hier festgesetzten naturschutzfachlichen Maßnahmen auch wieder kompensiert werden. Auf die Ausführungen unter C.4.3.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

### Lage und Wirkung der Absetz- und Regenrückhalteeinrichtung 2 (RRB 2)

Es wurde eingewandt, dass der Moorbereich zukünftig durch das geplante Absetz- und Regenrückhaltebecken 2 einer stärkeren Verschmutzung durch Öl, Chemikalien, Abrieb, Salz und Feinstaub beeinträchtigt werde und ein gefahrenfreies Spielen für Kinder unmöglich mache.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Die B 472 neu entwässert im Moorbereich zwischen Bau-km 2+500 bis Bau-km 2+700 wie bisher auch breitflächig über Bankette und Böschungen. Das geplante Absetz- und Regenrückhaltebecken 2 befindet sich bei Bau-km 2+300 (Unterlage 5/3 T, außerhalb des Moorbereiches oder Naturschutzgebieten (Unterlage 19.2/2) und ist zudem durch die Gemeindestraße Mühlleiten und die Kreisstraße TÖL 12 vom Moorbereich getrennt. Das geplante Absetzbecken mit Leichtstoffabscheider dient dazu, die vorhandenen, im Wasser ungelösten

Verschmutzungen (z. B. Abrieb, Öl etc.) aus dem anfallenden Oberflächenwasser abzuscheiden. Damit kann von keiner erhöhten Gefährdung für die angrenzenden Biotope oder deren Nutzer ausgegangen werden. Die Regen-rückhalteanlage selbst befindet sich außerhalb von Biotopen.

#### 4.3.5.2 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen dem geplanten Vorhaben nicht entgegen.

##### 4.3.5.2.1 Rechtsgrundlagen

###### Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)

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 Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind. Ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bei in Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL aufgeführten Tierarten, europäischen Vogelarten oder Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 aufgeführt sind, liegt nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Art nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (§ 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG). Ein Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt hinsichtlich o.g. Arten 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- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind (§ 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 2 BNatSchG).

###### Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)

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, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Dementsprechend geht die EU-Kommission im Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-RL 92/43/EWG, Stand Februar 2007, davon aus, dass relevante (tatbestandsmäßige) Störungen zu konstatieren sind, wenn sie eine bestimmte Intensität, Dauer und Frequenz aufweisen und dadurch z.B. die Überlebenschancen oder der Brut- bzw. der Reproduktionserfolg gemindert wird. Punktueller Störungen ohne negativen Einfluss auf die Art unterfallen hingegen nicht dem Verbot. Unbeachtlich ist, ob die Störungen durch direkt oder indirekt wirkende Projektauswirkungen verursacht werden. Dementsprechend wurden von uns auch indirekte Wirkfaktoren des Vorhabens, die zu einer Beunruhigung von Individuen führen können, untersucht. Darunter fallen Wirkungen wie Schall/Lärm, Licht, andere visuelle Effekte (z.B. Silhouettenwirkung) und Erschütterungen. Wir erfassen ferner unter dem Begriff des erheblichen Störens auch Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der lokalen Population mobiler Arten (v. a. Vögel, Amphibien, Fledermäuse) durch Zerschneidungswirkungen (vgl. BVerwG aaO, Rd. Nr. 105). Dies kann z.B. der Fall sein, wenn Flugkorridore einer strukturgebundenen Fledermausart während der Jungenaufzucht oder Landlebensraum und Laichgewässer einer Amphibienart durch eine Straße neu zerschnitten werden und dadurch der Reproduktionserfolg der lokalen Population nachhaltig gemindert wird.

#### Schutz der Lebensstätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)

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.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, wenn bezogen auf o.g. Arten die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Damit wird

der Sache nach in eingeschränktem Umfang eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle eingeführt (BVerwG vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07). Dies ist aus europarechtlicher Sicht nicht zu beanstanden, weil der in § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG vorausgesetzte volle Funktionserhalt nicht schon dann gegeben ist, wenn der Eingriff keine messbaren Auswirkungen auf die Reproduktionsbedingungen bzw. Rückzugsmöglichkeiten der lokalen Population als ganzer hat, sondern erst dann, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleibt, also z. B. dem in einem Brutrevier ansässigen Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Revier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, 9 A 39.07). Den Schutz von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG genießen regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch während der Abwesenheit der Tiere. Dagegen entfällt der Schutz, wenn Fortpflanzungs- und Ruhestätten ihre Funktion endgültig verloren haben. Dies trifft z.B. auf Nester von Vögeln zu, die in jedem Jahr an anderer Stelle eine neue Brutstätte anlegen. Bloß potenzielle Lebensstätten sowie Nahrungshabitate und Wanderkorridore fallen grundsätzlich nicht in den Schutzbereich des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (BVerwG vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07).

#### Schutz der Pflanzen (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG)

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. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt § 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG entsprechend (§ 44 Abs. 5 S. 4 BNatSchG).

Der Prüfumfang der besonderen artenschutzrechtlichen Verbote beschränkt sich auf die europäisch geschützten Anhang IV-Arten der FFH-RL und die europäischen Vogelarten. Die „nur“ national geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt und werden wie alle übrigen Arten grundsätzlich nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt. Eine Verordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (sog. „Verantwortungsarten“) liegt noch nicht vor.

#### 4.3.5.2.2 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).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit dem Schreiben der Obersten Baubehörde vom 19.01.2015, Az. IIZ7-4022.2-001/05, eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ (Oberste Baubehörde am Bayer. StMI 01/2015). Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 19.3 T dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Um das Vorkommen geschützter Tier- und Pflanzenarten im Untersuchungsraum zu erfassen wurden zahlreiche Begehungen vor Ort durchgeführt. Wir erachten die gutachtlichen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07). Für solche Arten, über deren Vorkommen im Untersuchungsraum trotz der umfangreichen Bestandserhebungen und der Auswertung der entsprechenden Fachliteratur gewisse Unsicherheiten nicht ausgeschlossen werden können, werden die Betroffenheiten im Rahmen von „worst case-Betrachtungen“ geprüft.

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG haben können. Auf Unterlage 19.3 T wird verwiesen.

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung finden ferner sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen Berücksichtigung, die in den festgestellten Planunterlagen enthalten sind (vgl. Unterlage 19.3 T). Gleichfalls im Rahmen der Prüfung der Projektwirkungen finden auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG Berücksichtigung, wenn sie gewährleisten, dass die Verwirklichung eines

Verbotstatbestands von vornherein vermieden wird (vgl. Unterlage 19.3 T). Die Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen ist gemeinschaftsrechtskonform, weil solche Maßnahmen - nicht weniger als Vermeidungsmaßnahmen - die ununterbrochene Funktionserfüllung gewährleisten müssen und sich damit in der Terminologie der Kommission (vgl. „Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43 EWG“ (im Folgenden: Leitfaden) vom Februar 2007, Kapitel II.3.4.d) gleichfalls als funktionserhaltende Maßnahmen darstellen (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, Az. 9 A 39.07; BayVGH vom 24.11.2010, Az. 8 A 10.40007, UA Seite 86, Rdnr. 131 m.w.N.).

#### 4.3.5.2.3 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Folgende Vorkehrungen zur Vermeidung werden durchgeführt, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von europäischen Vogelarten zu vermeiden oder zu mindern. Die Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung folgender Vorkehrungen:

- V1: Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch zeitliche Steuerung von Rodung, Baufeldräumung und Gebäudeabriss

Alle Rodungs- und Gehölzschnittmaßnahmen werden in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison, ausschließlich in der Zeit von 01. Oktober bis 28. Februar außerhalb der Brut-, Nist- und Fortpflanzungszeiten durchgeführt. Der Abriss von im Baufeld befindlichen Gebäuden erfolgt außerhalb der Brut- und Nistzeiten im Winterhalbjahr. Im gleichen Zeitraum erfolgt in fast allen Bauabschnitten die Räumung des Baufeldes und somit die Entfernung aller möglicherweise als Nistplatz, Quartier oder Unterschlupf dienender Strukturen, sowohl im Bereich von Gehölzen und Gräben als auch im Offenland. Als Ausnahme wird die Baufeldräumung im unmittelbaren Nahbereich zur Bahnlinie außerhalb der Winterstarre der Zauneidechse durchgeführt (vgl. V9) und Baumaßnahmen im Offenland im Umfeld des Flugplatzes werden nicht in der Zeit zwischen 01.03. bis 30.06. begonnen, um direkte Verluste von bodenbrütenden Vogelarten der Feldflur bzw. deren Eier, Nester und Jungvögel zu vermeiden. Bei einem früheren oder späteren Baubeginn bzw. bei kontinuierlicher „Belastung“ des Raumes nach Baufeldräumung ist nicht mit der Etablierung von Brutvorkommen im Trassenraum zu rechnen und direkte Gelegeverluste können ausgeschlossen werden. Bei längeren Unterbrechungen der Baumaßnahmen und insbesondere bei geplantem Baubeginn in der Brutzeit nach vorheriger Baufeldräumung ist eine Kontrolle mit Freigabe der Maßnahmen durch die UBB, sofern keine Brutvorkommen nachgewiesen werden konnten, erforderlich. Bei geplantem Baubeginn zwischen

01.03. bis 15.08. ist vorsorglich zur Verhinderung einer Einnistung bzw. Brut die Durchführung von geeigneten Vergrümnungsmaßnahmen noch vor Brutbeginn relevanter Arten (ab Ende Februar) in Abstimmung mit der UBB erforderlich.

- V2: Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen

Der Arbeitsstreifen wird auf das mindest notwendige Maß (falls möglich Vorkopf-Bauweise) begrenzt, um angrenzende Vegetationsbestände möglichst zu erhalten, insbesondere im Bereich von Biotop-, Gehölz- und von Lebensräumen wertgebender Arten. Für an das Baufeld angrenzende Gehölzflächen und zu erhaltende Einzelbäume und Baumbestände sowie sensible Lebensräume werden Schutzmaßnahmen durch das Errichten von Bauzäunen gem. der Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4 i.V.m. DIN 18920) oder ähnlich geeignete Maßnahmen ergriffen. Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten werden grundlegend außerhalb von Biotop-, Gehölzflächen und Lebensräumen relevanter Arten und nicht im Nahbereich der Gräben und Bäche, sondern bevorzugt auf bestehenden und rückzubauenden Straßenflächen angelegt.

- V3: Anlage von Regenrückhalteeinrichtungen für Leichtflüssigkeiten

Ein direkter Eintrag von verschmutztem Oberflächenwasser in die Vorfluter wird durch flächige Versickerung im Bereich der Straßenböschungen und durch die Sammlung in Rückhaltebecken vermieden. Die Absetz- und Regenrückhaltebecken der Straßenentwässerung werden als zweigeteilte Becken mit Rückhalteeinrichtungen für Leichtflüssigkeiten geplant und so bemessen, dass auch bei Starkregenereignissen kein unregelmäßiges Überfließen möglich ist und eine geregelte Entwässerung dauerhaft gewährleistet bleibt.

- V4: Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers vor Verunreinigungen in der Bauphase

Im Nahbereich zu Moor- und anderen Feuchtsflächen sowie in den Landschaftsausschnitten um die Lettenholzsiedlung, die direkt über Bäche und Gräben in die sensiblen Lebensräume am Eilbach, im Eilbach- und Kirchseemoor und um die naturnahen Weiher und Moorflächen am Freibad Eichmühle entwässern, wird auf gewässergefährdende Betriebsstoffe, Schmiermittel, etc. und Betankung im Nahbereich zu den Gewässern verzichtet.

- V5: Anlage von Leiteinrichtungen für Fledermäuse und Abrücken der Bepflanzung zum Straßenkörper

Zum Erhalt und zur langfristigen Sicherung von Flugkorridoren verschiedener Fledermausarten entlang von Leitlinien (lineare Strukturelemente) und von

Austauschbeziehungen und Flugrouten weiterer wertgebender Arten ist die Errichtung von Leitstrukturen durch entsprechende Bepflanzung vorgesehen, welche u.a. auch die Funktionalität von Unterführungen als sichere Querungsmöglichkeit für Fledermäuse erhöhen sollen. Bereits vorhandene Leitstrukturen im Umfeld bleiben soweit möglich erhalten. Fehlende bzw. aus bautechnischen Erfordernissen entfernte Strukturelemente werden kurz- bis spätestens mittelfristig ergänzt. Besonders in Abschnitten, in denen eine Anbindung an angrenzende Gehölzbestände besteht wird hierbei auf einen ausreichenden Abstand straßenbegleitender Gehölzbestände zur Fahrbahn geachtet, um „Tunneleffekte“ auszuschließen und parallel zur Fahrbahn fliegende Tiere nicht in den Gefahrenbereich zu leiten. Dazu wird beiderseits der Fahrbahn ein jeweils mindestens 4,0 bis 5,0 m breiter Saumstreifen dauerhaft von Gehölzen frei gehalten und damit ein Ausweichen ermöglicht.

- V6: Erhalt funktionaler Beziehungen entlang des Bahnkörpers

Entlang der Bahnlinie, insbesondere auch in ihren östlichen Dammbereichen, werden Wandermöglichkeiten für bodengebunden lebende Tierarten dauerhaft erhalten. In die Böschungskörper der Bahnlinie wird nicht eingegriffen. Auch am Böschungsfuß bleiben lineare Strukturen, über die ein Austausch erfolgen könnte, erhalten. Um die Leitfunktion für Fledermäuse darüber hinaus zu erhalten und zu verbessern, werden Gehölze und Einzelbäume gepflanzt, welche die Lücken in den bestehenden Leitlinien schließen.

- V7: Lebensraumneuschaffung für die Zauneidechse auf Nebenflächen und Straßenböschungen im Nahbereich zur Bahnlinie

Die (möglichen) Verluste an Lebensraum und Lebensstätten der Zauneidechse werden durch eine artgerechte Gestaltung der angrenzenden westlichen Straßenböschungen und auf zwischen Bahndamm und künftiger Trasse gelegenen Restflächen kompensiert. Bereits frühzeitig - bestenfalls parallel zur Baufeldräumung bzw. Rodung - erfolgt eine Optimierung von nicht für die Baumaßnahmen benötigter Rest- und Zwischenflächen zwischen Bahnkörper bzw. Bahnböschung und geplantem Baufeld, insbesondere durch Anlage günstiger Versteck- und Ruheplätze (Steinhaufen, liegendes Totholz, Schnittguthaufen), die eine gewisse Lockwirkung auf die Art ausüben können. Genaue Ausformung und Lage der neuen Kleinstrukturen werden vor Ort in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung (UBB) festgelegt. Darüber hinaus werden kurz- bis mittelfristig in den geeigneten Böschungsabschnitten neue potenzielle Habitate geschaffen. Hierbei wird auf eine dichte Bepflanzung und Ansaat verzichtet. Ziel ist die Schaffung eines kleinräumigen Mosaiks aus teils grabbaren Rohbodenstandorten, mageren Gras- und Krautfluren

und Gebüschgruppen mit Einzelbäumen als weiterer Lebensraum der Reptilienart. Weiterhin werden auf der straßenabgewandten Böschungsseite günstige Kleinsthabitate als Versteck- und Ruheplätze eingebracht (kleinere Stein- und Holzhaufen, etc.). Die Verbindung zu den ebenfalls für die Zauneidechse gestalteten und als Ausgleich für flächige Lebensraumverluste dienenden Randflächen der benachbarten neuen Gewerbefläche sowie entlang der Bahnböschungen wird erhalten.

- V8: Vermeidung möglicher Lockeckeffekte für Amphibien und Reptilien in den Baustellenbereich bzw. auf Lagerflächen

Die Entstehung von ephemeren oder dauerhaften Kleingewässern im Baufeld im Bereich östlich des Moor- und Feuchtgebietskomplex am Freibad Eichmühle, insbesondere während der Laichzeiten von Amphibien zwischen März und August wird vermieden. Es erfolgt eine regelmäßige Kontrolle ggf. vorhandener Kleinstgewässer auf Amphibienvorkommen (Adulte, Laich, Kaulquappen) durch die Umweltbaubegleitung und falls erforderlich eine Verbringung von vorgefundener Individuen in geeignete Habitate abseits der Baumaßnahmen. Um keine Versteck- oder Eiablagemöglichkeiten für Reptilien im Baufeld zu schaffen und dadurch die Gefahr von Individuenverlusten auszuschließen ist die längerfristige Zwischenlagerung von (lockerem) Gesteins- und Holzmaterial im Umfeld der Zauneidechsenlebensräume am Bahnkörper zu vermeiden. Die Lagerung erfolgt ggf. in Abstimmung mit der UBB in deutlichem Abstand von Reptilienlebensräumen. Zwingend erforderliche Lagerflächen und Flächen der Baustelleneinrichtung im Nahbereich zu Zauneidechsenlebensräumen werden weiterhin regelmäßig (mehrfach wöchentlich) auf mögliche Strukturen mit Lockwirkung für die Zauneidechse durch fachkundige Personen im Zuge der UBB kontrolliert. Nach Maßgabe der UBB werden diese ggf. kurzfristig entfernt. Es können auch Sperreinrichtungen (z. B. Amphibien- und Reptiliensperreinrichtungen mit Überkletterungsschutz), die eine Einwanderung verhindern, erforderlich werden

- V9: Schutz der Zauneidechse während der Baumaßnahme

Zum Schutz der Zauneidechse werden Fäll- und Schnittmaßnahmen an Gehölzen im Anschluss an die bekannten, dauerhaft besiedelten Zauneidechsenlebensräume (Umfeld des Bahndammes und den Südbahnhof) im Winterhalbjahr außerhalb der Aktivitätsphase durchgeführt (vgl. V1). Vor Beginn der Aktivitätsphase erfolgt eine „Strukturelle Vergrämung“ mit Mahd der Vegetation auf wenige Zentimeter. Innerhalb der Aktivitätsphase (Mitte April bis Mitte August, maximal Mitte September) werden alle noch vorhandenen Versteckmöglichkeiten (Handarbeit), insbesondere auch im Bereich der Kleingärten, unter Aufsicht des Landratsamtes Bad Tölz-Wolfratshausen, schonend entfernt. Zur Vermeidung einer Wiedereinwanderung in

das Baufeld wird in entsprechenden Bereichen nach erfolgter Vergrämung ein temporärer Sperr- und Schutzzaun errichtet. Der Zaun wird während der gesamten Aktivitätsphase der Zauneidechse von Mitte April bis Mitte September vorgehalten und regelmäßig durch fachkundige Personen im Rahmen der UBB auf seine Wirksamkeit überprüft. Nach Kontrolle der Eingriffsflächen durch die UBB und Freigabe der Flächen kann dann mit erdbaulichen Maßnahmen begonnen werden. Die zeitliche Abfolge der Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit der UBB.

#### 4.3.5.2.4 Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nach § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht gegeben, wenn die ökologische Funktion der beeinträchtigten Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies kann gem. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erreicht werden. Bei diesen so genannten CEF-Maßnahmen handelt es sich nicht um reine Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung, sondern um Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Diese können zum Teil auch auf Ausgleichsflächen erfolgen. Diese Maßnahmen dürfen hier berücksichtigt werden (Leitfaden der EU-Kommission zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse, Kap. II.3.4d und BVerwG vom 18.3.2009, Az. 9 A 39.07).

Folgende CEF-Maßnahme ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen, um Gefährdungen lokaler Populationen zu vermeiden. Die Ermittlung der Verbotstatbestände erfolgt unter Berücksichtigung dieser Vorkehrungen:

- A<sub>CEF-T</sub>: Schaffung von Rückzugshabitaten für die Feldlerche

Die Feldlerche wird durch die geplante Trasse der Ortsumfahrung direkt im Bereich des Flugplatzes betroffen. Aufgrund der intensiven Grünlandwirtschaft in der Umgebung sind keine Ausweichmöglichkeiten vorhanden. Um die Belastungen und Flächenverluste für die Feldlerche in einem Bereich, der eines der wenigen Bruthabitats der Art im Umkreis von Bad Tölz darstellt, zu kompensieren, werden vorab Flächen im direkten räumlichen Zusammenhang (Umfeld des Flugplatzes) durch Entsiegelung und gleichzeitiger Schaffung von kiesigen Rohbodenstandorten, Entfernung der Einfriedung und der angrenzenden hochaufragenden Heckenstrukturen aufgewertet und als Ausweichhabitate für betroffene Paare bereitgestellt.

Geplant sind eine Entsiegelungsmaßnahme und die Schaffung von kiesigen Rohbodenstandorten, eine Ansaat der Flächen mit Heudrusch aus benachbarten Biotopflächen, die Nutzungsextensivierung von Grünlandflächen und das Entfernen Einfriedung Hundetrainingsplatz und von aufragenden Hecken- und Gehölz-



strukturen. Zudem werden magere Altgrasbestände (Pufferstreifen 5,0 m zu intensiv genutzten Nachbarflächen) belassen. Die Entsiegelung erfolgt außerhalb der Brutzeit der Feldlerche.

#### 4.3.5.2.5 Verstoß gegen Verbote (allgemeine Ausführungen)

Durch das Bauvorhaben sind sowohl europarechtlich geschützte Arten gem. Anhang IV a) der FFH-RL aus den Gruppen Fledermäuse (Großer Abendsegler, Braunes Langohr, Große Bartfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus), Reptilien (Zauneidechse), Amphibien (Gelbbauchunke, Kleiner Wasserfrosch/Teichfrosch/Zwergwasserfrosch), Tagfalter (Dunkler Wiesenkopf-Ameisenbläuling) und Libellen (Sibirische Winterlibelle), als auch europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 der V-RL (Feldlerche, Steinschmätzer, Braunkehlchen, Bekassine, Graureiher, Teichrohrsänger, Wachtelkönig, Wiesenpieper, Flussregenpfeifer, Krickente, Teichhuhn, Waldwasserläufer, Wasseramsel, Zwergtaucher, Goldammer, Feldsperling, Grünspecht, Neuntöter, Klappergrasmücke, Kuckuck, Mäusebussard, Turmfalke, Rotmilan, Schwarzmilan, Habicht, Sperber, Schwarzspecht, Kolkrabe, Waldkauz, Wespenbussard, Haussperling, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe) nachweislich oder potenziell betroffen. Hingegen kann eine Betroffenheit von europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten oder weiteren europarechtlich geschützten Tierarten aus anderen Tierklassen bereits vorab ausgeschlossen werden.

In Kenntnis der Arten, die im Untersuchungsraum nachweislich vorkommen oder deren Vorkommen aufgrund der fachlichen Kenntnisse über ihre Verbreitung und Lebensraumansprüche nicht sicher ausgeschlossen werden kann, hat der Vorhabensträger untersucht, ob und welche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 4 BNatSchG infolge der Wirkungen des Vorhabens erfüllt werden.

#### Tötungsverbot § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Der Tötungstatbestand ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d. h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem

bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az. 9 A 14/07).

Die Berücksichtigung einer Signifikanzschwelle im Rahmen der Prüfung des Tötungsverbots begegnet keinen europarechtlichen Bedenken. Ein Konflikt mit Art. 12 Abs. 1 lit. a der FFH-RL bzw. Art. 5 lit. a der V-RL besteht nicht, weil kollisionsbedingte Tötungen im Straßenverkehr den europarechtlichen Tötungstatbestand nicht erfüllen, da es sich dabei um unbeabsichtigte Tötungen handelt (vgl. EuGH vom 20.05.2010, Rs. C-308/08, Rn. 56 ff.).

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos konnte für alle betroffenen Arten ausgeschlossen werden. Hierfür sind u.a. spezielle Gestaltungsmaßnahmen z. B. für Fledermäuse entlang der Trasse maßgeblich (V5). Da die Trasse in Teilbereichen vorhabensbedingt Flächen direkt beansprucht, die der Zauneidechse als Lebensraum dienen, sind für diese Art besondere Maßnahmen erforderlich, um Verluste von Individuen oder deren Entwicklungsformen zu vermeiden. Dabei ist die Berücksichtigung der Aktivitätsphase der Art im Bauablauf bzw. bei der Durchführung der entsprechenden Maßnahmen zwingend erforderlich (V1, V6, V7, V8, V9).

Deshalb ist davon auszugehen, dass sich das individuenbezogene Kollisionsrisiko i. S. des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen gegenüber der derzeitigen Situation nicht signifikant (deutlich bzw. nachweislich) erhöht.

#### § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Für sämtliche streng geschützte Tierarten und europäische Vogelarten können Störungen mit negativen Auswirkungen auf die lokalen Populationen durch das Vorhaben während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeit durch entsprechende Maßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduziert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Für Verluste an Nahrungshabitatsflächen und die verbleibenden bau- und betriebsbedingten Störwirkungen stehen den (potenziell) betroffenen Arten vergleichbare oder günstigere Ausweichräume in räumlicher Nähe zur Verfügung oder werden im Fall der Feldlerche in ruhigeren Bereichen geschaffen, so dass keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand potenziell betroffener Arten zu

konstatieren sind. Hinsichtlich aller betroffenen Tierarten ist zu erwarten, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen nicht verschlechtert.

#### Schadigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG

Unter Berücksichtigung der festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung bleibt für alle vom Vorhaben betroffenen Arten gem. Anhang IV FFH-RL und fast alle Vogelarten i. S. v. Art. 1 der V-RL, trotz teils direkter Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die Funktionalität betroffener Lebensstätten im räumlichen und funktionalen Zusammenhang gewahrt. Wesentlich sind hierfür der Schutz angrenzender, zu erhaltender Lebensräume (V2), der Ausschluss von Fernwirkungen insbesondere über den Wirkpfad Wasser (V3 und V4) sowie die zeitliche Begrenzung der Rodungs- und Schnittzeiten und der Zeiten für die Baufeldräumung (V1). Lediglich für die Feldlerche, die im Bereich des Flugplatzes eines ihrer bedeutendsten Bruthabitate im Raum besitzt und die direkt von Flächenverlusten und zusätzlichen Störungen in größerem Umfang betroffen ist, kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese Belastungen unter den derzeit herrschenden Bedingungen (durch kleinräumige Umsiedlung) kompensiert werden können. Entsprechend ist für sie die Schaffung geeigneter Ausweichhabitate (CEF-Maßnahmen CEF1) eine Grundvoraussetzung zur Wahrung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang.

Die ökologische Funktion der beeinträchtigten Lebensstätten kann daher im räumlichen Zusammenhang weiterhin aufrechterhalten werden und auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist somit nicht erfüllt.

#### § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Bereits aufgrund ihrer bayerischen Verbreitung und der arttypischen Lebensraumansprüche der Pflanzenarten gem. Anhang IV b) der FFH-RL können Vorkommen einer oder mehrerer relevanter Pflanzenarten im Untersuchungsgebiet und damit die Erfüllung des Verbotstatbestandes gem. § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ausgeschlossen werden.

#### 4.3.5.2.6 Ergebnis

Unter Berücksichtigung der unter C.4.3.5.2.3 dieses Beschlusses genannten Minimierungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme unter C.4.3.5.2.4 dieses Beschlusses kann letztlich bei allen nach Europarecht geschützten Arten nach den Untersuchungen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 19.3 T) die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 BNatSchG ausgeschlossen werden. Die Erteilung von Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

#### 4.3.5.2.7 Einwände

##### Defizitäre artenschutzfachliche Untersuchungen

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wandte allgemein zu den artenschutzfachlichen Unterlagen ein, dass die Methodik der Bestandserfassungen der verschiedenen Tier- und Pflanzenarten aus den vorliegenden Unterlagen nicht hervorgehe. Insbesondere die Liste der Vögel sei lückenhaft. Weder werde die Häufigkeit noch der Zeitpunkt der Begehungen bekanntgegeben.

Diese z.T. grundsätzliche Kritik an den artenschutzfachlichen Unterlagen weisen wir zurück. Die Methodik der Bestandsaufnahmen der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Tier- und Pflanzenarten ist in den Unterlagen des Vorhabensträgers und im Abschlussbericht der faunistischen Untersuchungen 2013 detailliert dargestellt und aus unserer Sicht fachgerecht und ausreichend, um die Auswirkungen des Bauvorhabens hinsichtlich der Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG beurteilen zu können. Das Untersuchungsprogramm wurde mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, und der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, abgestimmt. Die Auswahl der zu untersuchenden Tier- und Pflanzengruppen richtet sich hierbei in der Regel nach der Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes sowie in bestehenden Datengrundlagen vorhandenen Hinweisen auf Vorkommen von bedeutenden Arten der betreffenden Artengruppe. Neben den umfangreichen Bestandsaufnahmen vor Ort wurden die vorhandenen Erkenntnisse aus Datenbanken und der Fachliteratur ausgewertet. Alle im Zusammenhang mit dem Projekt durchgeführten Sonderuntersuchungen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung aufgeführt. Darüber hinaus wurde ein Abschlussbericht der faunistischen Untersuchungen 2013 mit detaillierten Daten zur Methodik und Begehungen erstellt. Für solche Arten, über deren Vorkommen im Untersuchungsraum trotz der umfangreichen Bestandserhebungen und der Auswertung der entsprechenden Fachliteratur gewisse Unsicherheiten nicht ausgeschlossen werden konnten, wurden die Betroffenheiten im Rahmen von „Worst-Case-Betrachtungen“ geprüft. Insbesondere kann das Untersuchungsgebiet mit insgesamt 81 nachgewiesenen Vogelarten trotz der erheblichen Vorbelastungen durch Siedlung, Verkehr, Landwirtschaft und Erholungsnutzung als äußerst artenreich eingestuft werden. Lücken, die auf Erfassungsmängel hindeuten könnten, sind dabei nicht zu erkennen. Insbesondere die Vogelvorkommen wurden umfassend erhoben. Die Gesamtartenliste ist im faunistischen Abschlussbericht dokumentiert.

Buntspecht, Eichelhäher, Kleiber, Haubenmeise, Kohlmeise, Blaumeise

Es wurde kritisiert, dass die Auswirkungen des Bauvorhabens auf Buntspecht, Eichelhäher, Kleiber, Haubenmeise, Kohlmeise und Blaumeise in der artenschutzrechtlichen Untersuchung nicht dargestellt sei.

Diese Kritik wird zurückgewiesen. Die Arten Kleiber, Buntspecht, Eichelhäher und diverse Meisenarten sind nachgewiesen und auch in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung behandelt worden. Die Vogelarten sind weit verbreitet und allgemein häufig. Sie sind sowohl in Bayern als auch in Deutschland in den Roten Listen als ungefährdet eingestuft. Diese Vogelarten wurden daher in der Unterlage 19.3 T als hier nicht prüfungsrelevant dargestellt.

Singdrossel

Es wurde kritisiert, dass in der Fichtenhecke, neben der die geplante Trasse der B 472 neu verlaufe, regelmäßig geschützte Zugvögel wie etwa Singdrossel brüten würden. Durch das massive Verkehrsaufkommen wären die Brutgeschäfte der Vögel erheblich gestört, der Bruterfolg würde schließlich und endlich ganz ausbleiben. Darüber hinaus befindet sich seit Jahrzehnten in der Hecke eine beachtliche Population von ebenfalls geschützten Weinbergschnecken. Auch diese wären durch die neue Trassenführung dem Untergang geweiht.

Diese Kritik wird zurückgewiesen. Die Singdrossel wurde im Untersuchungsgebiet erfasst und ist weit verbreitet und allgemein häufig. Sie ist sowohl in Bayern als auch in Deutschland in den Roten Listen als ungefährdet eingestuft. Die Singdrossel wurde daher in der Unterlage 19.3 T als hier nicht prüfungsrelevante Art dargestellt.

Rotmilan

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. forderte eine Neubewertung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Brutvogelvorkommen des Rotmilans. Dieser habe im Jahr 2012 in einer hohen Linde auf einem Privatgrundstück bei Greiling nur 100 m neben der geplanten Trasse gebrütet.

Wir halten die Kritik hinsichtlich des Rotmilans für ungerechtfertigt. Das Neuaufreten der Art wurde sowohl im Abschlussbericht zur faunistischen Untersuchung als auch in der artenschutzrechtlichen Unterlage 19.3 T umfassend dokumentiert und gewürdigt. Während 2006 noch keine Beobachtung des in Oberbayern von Osten in Ausbreitung befindlichen Rotmilans gelangen, wurden im Jahr 2013 regelmäßige Beobachtungen der Art bei der Jagd im Offenland westlich und östlich des Flugplatzes und im Moor- und Streuwiesenkomplex bei Greiling gemacht. Hinweise auf Brutvorkommen im Untersuchungsgebiet, etwa Balzverhalten, die Anwesenheit von zwei Tieren gleichzeitig oder auch Einfüge in

potenzielle Bruthabitate, ergaben sich 2013 aus diesen Beobachtungen jedoch nicht. Der Rotmilan wurde dem entsprechend unter Berücksichtigung der Kriterien nach Südbeck et al (2005) im o. g. Bereich als Nahrungsgast eingestuft, wobei grundlegend von einem Revierpaar mit Brutplatz außerhalb des Untersuchungsgebietes ausgegangen wurde. Im TK 8235 sind lt. Rödl et al. keine Vorkommen des Rotmilans vorhanden, auch in der ASK mit Stand 2013 sind keine Nachweise gemeldet. Dem entsprechend lagen keine substantiierten Hinweise auf ein dauerhaftes Vorkommen der Art im Wirkraum des Vorhabens vor, denen gesondert nachgegangen hätte müssen. Ein Brutplatz/Horstplatz der Greifvogelart im Siedlungsbereich erscheint zudem zweifelhaft. Die Art nutzt zwar zur Nahrungssuche durchaus auch Straßen und z. T. Siedlungsränder, v. a. in Ostdeutschland im zunehmenden Maße auch Brachflächen im Siedlungsraum, ist jedoch an den Brutplätzen sehr störungsempfindlich. Vorbelastete Flächen, v. a. auch an Verkehrswegen und insbesondere auch Siedlungsraum werden aufgrund der regelmäßig auftretenden Störungen i. d. R. nicht zur Brut gewählt. Die Fluchtdistanz beträgt hierbei 300 m und ist auch im Vergleich zu anderen Greifvogelarten, z. B. Mäusebussard, der hinsichtlich der Landnutzung ein vergleichbares Verhalten zeigt (Brut an störungsfreien Waldrändern und Baumbeständen/Feldgehölzen, Jagd im Offenland auch an Straßen und siedlungsnah), erhöht. Berücksichtigt man zudem die geringe Siedlungsdichte infolge der Neuetablierung im Raum und das breite Angebot an geeigneten Brutstandorten (Wald- und gehölzreiche Landschaft) in deutlich günstigeren Lagen, so erscheint eine tatsächliche Brut in einem Hausgarten mehr als fragwürdig. Sollte der Rotmilan dennoch im Jahr 2012 an dieser erheblich vorbelasteten Stelle im Untersuchungsgebiet gebrütet haben, so ändert sich nichts Wesentliches an den Angaben in der Unterlage 19.3. Eine direkte Beanspruchung des Horstplatzes und damit der Fortpflanzungsstätte ist auch weiterhin auszuschließen. Unter Berücksichtigung der durch die Lage bedingten Vorbelastungen (bereits jetzt im Einflussbereich einer Bundesstraße und kleinerer Verkehrswege; maßgebliche Belastungen durch Wohn- und Freizeitnutzung) ist auch bei geringfügiger Verschiebung der bestehenden Belastungsbänder nicht mit einer Brutaufgabe zu rechnen. Hinsichtlich der Angaben zu Störungen in Jagdgebieten und zur Kollisionsgefährdung ergeben sich somit keine wesentlichen Änderungen. Bereits jetzt wurde von einem regelmäßigen Auftreten ausgegangen. Auch bei einem zweifelhaften Brutvorkommen im Siedlungsbereich sind aber keine Neubewertungen hinsichtlich der Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG vorzunehmen. Es kommt zu keinem Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Aufgrund des Auftretens von Kleinsäugetieren und Aas im Mittel- und Randstreifen von Straßen gehen Rotmilane häufig auch in diesen

Bereichen auf Nahrungssuche. Daraus resultiert grundsätzlich eine Kollisionsgefährdung insbesondere im Bereich stark befahrener Straßen. Die Art jagt ausschließlich aus dem Suchflug heraus senkrecht nach unten stoßend und nimmt die erspähte Beute im Überflug, blitzschnell zugreifend, mit. Der Rotmilan ist als Beutesammler nur an Stücken interessiert, die er mitnehmen kann und verweilt daher bei der Beuteaufnahme nicht auf dem Boden. Hinsichtlich des Kollisionsrisikos von Rotmilanen mit Kfz besteht eine Vorbelastung durch das bereits vorhandene Straßensystem (B 472, B 13). Einflüge in den kollisionsgefährdeten Trassenbereich sind abschnittsweise aufgrund geplanter Blendschutzwälle nicht möglich. Des Weiteren hält der Rotmilan Abstand zu Siedlungen. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos kann ausgeschlossen werden. Da keine Lebensstätten vom Vorhaben beansprucht werden, besteht auch keine baubedingte Gefahr für Individuen oder Entwicklungsformen. Für die Beanspruchung von Nahrungshabitaten stehen in räumlicher Nähe hinsichtlich Qualität und Flächengröße vergleichbare Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung. Für den lediglich als Nahrungsgast im Untersuchungsgebiet auftretenden Rotmilan (abseits der Horstplätze nicht störungsempfindlich) sind keine vorhabensbedingten Störungen zu vermelden, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population und zu einem Verstoß gegen das Störungsverbot nach 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatschG führen könnten. Eine vorhabensbedingte Schädigung von Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG durch Rodung von Horstbäumen kann ebenfalls ausgeschlossen werden. Brutplätze sind in den kleineren Waldflächen im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Sie liegen außerhalb des Untersuchungsgebiets und werden somit vom Vorhaben nicht berührt. Auch Hinweise für Schlafplätze ergaben sich nicht. Eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann ausgeschlossen werden

### Fledermäuse

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. kritisierte an den artenschutzfachlichen Ermittlungen, dass die Fledermauspopulation ausschließlich im Südwesten der Trasse untersucht wurde. Bekannte Vorkommen (wie z. B. im Aigenfeld, Bau-km 1+700) seien dagegen nicht berücksichtigt worden. Es sei auch nicht aus den vorliegenden Unterlagen ersichtlich, wie viele Begehungen zur Erfassung der Fledermauspopulationen durchgeführt wurden. Außerdem erscheine die Datenlage veraltet, da die Begehung zur Erfassung der Fledermauspopulation bereits im Jahr 2009 stattfand.

Wir weisen auch die im Verfahren erhobene Kritik zurück, dass nicht sämtliche relevanten und betroffenen Fledermausarten untersucht worden wären. Es wird auf die Ausführungen zur Betroffenheit von Fledermausarten in Unterlage 19.3 T, Kap.

4.1.2.1, verwiesen. Es wurde in der Sonderuntersuchung 2009 der Großbereich Lettenholzsiedlung mit detaillierten Daten zur Methodik und Begehungen untersucht, in dem es in nennenswerten Umfang zu Neuzerschneidungen von Gehölz- und Waldflächen kommt, sowie alle vorhandenen ASK-Punkte einschließlich Fledermausdatenbank im gesamten Untersuchungsgebiet ausgewertet. Trotz fehlender flächendeckender Kartierung entlang der gesamten Trasse kann davon aufgegangen werden, dass das gesamte Artenspektrum der Fledermäuse erfasst wurde. Alle nachgewiesenen Arten wurden als vorkommend im gesamten Untersuchungsgebiet betrachtet. Für alle weiteren möglichen Fledermausarten wurde eine Potenzialabschätzung durchgeführt. Als prüfungsrelevant wurden danach neun Fledermausarten (Großer Abendsegler, Braunes Langohr, Große Bartfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Rauhauffledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus) angesehen. Vorsorglich wurden im Sinne einer worst-case-Betrachtung entlang der gesamten Baumaßnahme Vermeidungsmaßnahmen (V5, V6) für die Fledermausarten festgelegt. Wenn darüber hinaus durch zusätzliche Untersuchungen des gesamten Untersuchungsgebiet noch weitere Fledermäuse erfasst worden wären, würde dadurch zwar weitere Begründungen für die Durchführung entsprechender Vermeidungsmaßnahmen geliefert, jedoch käme es dadurch mit Sicherheit aber nicht zu Änderungen der Vermeidungsmaßnahmen. Als veraltet sind Daten zudem nach allgemeiner Übereinkunft erst ab einem Alter von sieben bis zehn Jahren einzustufen. Die verwendeten Erfassungsergebnisse sind seit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens lediglich fünf Jahre alt und gelten daher noch als aktuell, zumal sich an den Lebensräumen keine wesentlichen Veränderungen ergeben haben, die sich möglicherweise auf die Artzusammensetzung der Fledermäuse ausgewirkt haben könnten. Die Auswahl der Transekte und Bestandsaufnahmen zur Erfassung des vorhandenen Artenspektrums sind ausreichend. Vorkommen im Aigenfeld in Gebäuden oder Bäumen haben keine Anbindung in Form von Leitstrukturen an potenzielle Jagdhabitats. Deshalb wird keine Erfassung als erforderlich erachtet. Es kann sich also nur um Fledermausarten handeln, die wenig strukturgebunden in großer Höhe über Offenland jagen. Es sind somit keine Beeinträchtigung von Lebensstätten, keine erhebliche Störung sowie keine Erhöhung des Tötungsrisikos nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 3 BNatSchG unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen für die relevanten Fledermausarten zu konstatieren. Es wird auf die Ausführungen in Unterlage 19.3 T, Kap. 4.1.2.1, verwiesen.



### Haselmaus

Es wurde eingewandt, dass die Haselmaus nicht näher untersucht worden wäre bzw. ein Vorkommen nicht ausgeschlossen werden könne.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es werden keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 3 BNatSchG hinsichtlich der Haselmaus erfüllt, weil die artenschutzrechtlichen Untersuchungen keinerlei Nachweise eines Vorkommens der Haselmaus bestätigt haben. Ein Vorkommen der Haselmaus sei weder durch Fraßspuren noch durch Exkrementproben nachgewiesen worden. Aus diesen Gründen habe man ein Vorkommen mit Sicherheit ausschließen können.

### Zauneidechsen

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wandte ein, dass für die erfassten Zauneidechsenvorkommen keine CEF-Maßnahme vorgesehen sei. Die geplanten Vergrümnungsmaßnahmen seien keinesfalls ausreichend, da sich der aktuell bereits "ungünstige bis unzureichende" Erhaltungszustand der Population nicht weiter verschlechtern dürfe.

Wir weisen die Kritik an den vorgenommenen artenschutzfachlichen Untersuchungen zur Zauneidechse und dem Fehlen einer CEF-Maßnahme nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG zurück. Bei einer Betroffenheit der Zauneidechse, auch bei kleinräumigen Verlusten von potenziellen suboptimalen Habitaten, wäre eine CEF-Maßnahme nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG erst dann erforderlich, wenn durch die Beanspruchung von Lebensstätten der Art deren ökologische Funktionalität im räumlichen Zusammenhang nicht mehr gewährleistet werden könnte. Dies ist jedoch nicht der Fall, da trotz direkter Eingriffe in (potenzielle) Habitate der Art und damit verbundener möglicher direkter Verluste von Lebensstätten, insbesondere von Ruhestätten deren ökologische Funktionalität im räumlichen Kontext gewahrt bleibt. Weitaus günstigere Ausweichhabitate sind entlang der Bahnlinie auf großer Fläche vorhanden. Daher ergibt sich keine Erfordernis von CEF-Maßnahmen. Die Prüfung, dass das Vorhaben zu keiner, im Endergebnis weiteren Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes der Populationen (auf lokaler und biogeographischer Ebene) führt, hat erst im Rahmen der Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen zu erfolgen. Diese ist hier jedoch nicht erforderlich, weil keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 3 BNatSchG erfüllt werden und keine Ausnahme beantragt werden muss. Es wird auf die Ausführungen in Unterlage 19.3 T, Kap. 4.1.2.2, verwiesen. Nichts desto trotz wird, ohne ein zwingendes Erfordernis ein zeitnaher funktionaler Ausgleich für mögliche Verluste an suboptimalen Lebensräumen angestrebt. Hierzu sollen die zukünftigen Straßennebenflächen und Flächen im Baufeld auch für die

Zauneidechse gestaltet und optimiert werden. Ziel ist es hierbei eine Verbesserung der Lebensbedingungen und des Erhaltungszustands der lokalen Population zu ermöglichen, was jedoch kein zwingendes Erfordernis für den Eingriffsverursacher ist. Unabhängig davon wurden Vermeidungsmaßnahmen konzipiert, die mögliche baubedingte Tötungen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausschließen. Sie werden lediglich vorsorglich im geeigneten Zeitraum durchgeführt, da ein Vorkommen in Teilen des Baufelds nicht mit abschließender Sicherheit ausgeschlossen werden kann, auch wenn keine konkreten Vorkommenshinweise vorliegen (worst-case-Ansatz). Diese Vergrämungsmaßnahmen (V1, V7, V8, V9) stellen eine sogenannte „Strukturelle Vergrämung“ (vgl. Peschel et al. 2013) dar und sind entsprechend konzipiert. Bei allenfalls randlichen Eingriffen in größere zusammenhängende Lebensräume (Bahnlinie mit Nebenflächen) sind sie nach fachlicher Übereinkunft ausreichend. Unter Berücksichtigung der konzipierten Maßnahmen verbleiben für die lokale Zauneidechsenpopulation keine Störungen, die sich negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken könnte. Die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht verhindert.

#### Kreuzotter (*Vipera berus*)

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wies daraufhin, dass durch das Bauvorhaben wertvolle Mager-Lebensräume wie das Flugplatzgelände mit potentiellen Lebensräumen der Kreuzotter durchschnitten bzw. überbau würden. Hier sei eine gezielte Nachkartierung erforderlich.

Die Forderung auf weitere naturschutzfachliche Nachforschungen für die Kreuzotter wird abgelehnt. Im Zuge der faunistischen Untersuchungen ließen sich keine Hinweise auf das Vorkommen der Kreuzotter im Untersuchungsgebiet feststellen. Die Kreuzotter ist keine nach Anhang IV a) der FFH-RL streng geschützte Tierart. Das europäische Artenschutzrecht ist durch eine starke Formalisierung geprägt, welches lediglich genau bestimmte Handlungen zu Lasten genau bestimmter Arten verbietet und nicht zu einem umfassenden Schutz dahin führt, dass Eingriffe bei anderen besonders geschützten Arten zu unterlassen sind. Die naturschutzfachliche Behandlung der besonders geschützten Arten im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist anerkannt. Der ASK Nachweis der Kreuzotter wurde in der Artenliste in der Unterlage 19.1 T, Kap. 3.2.3, Anhang 2, erfasst. Weiter wurde die Kreuzotter im Abschlussbericht der faunistischen Untersuchungen 2009 behandelt. Es ergeben sich durch das Bauvorhaben aber keine populationsökologischen Folgen für diese. Ein grundlegendes potentielles Vorkommen unter Berücksichtigung der großräumigen Verbreitung von Kreuzotter wurde hier betrachtet, da für ein Vorkommen der aus dem benachbarten Ellbach- und Kirchseemoor bekannten Kreuzotter spricht, dass für deren Vorkommen in den

Moorflächen um das Freibad Eichmühle potenziell durchaus geeignete Lebensräume im Untersuchungsgebiet existieren. Die Flächen auf und um den Segelflughafen stellen zwar aus struktureller Sicht einen potenziellen Lebensraum für die Kreuzotter dar. Konkrete Hinweise auf ein Vorkommen in diesen flächenmäßig für eine eigenständige Population deutlich zu kleinem und von weiteren Potenziallebensräumen durch zwischenliegende Intensivnutzungen isolierten Lebensraumkomplex liegen jedoch nicht vor.

### Amphibien

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. bezeichnete die Untersuchungen zu den Wanderbewegungen von Amphibien, insbesondere wegen der Vorkommen der streng geschützten Gelbbauchunke, als unzureichend. Es sei noch zu prüfen, ob es Wanderbewegungen zwischen dem "Hochstauden- und Magerrasenkomplex der Lettenholzsiedlung" (LR 7) und dem Kernlebensraum der nachgewiesenen Amphibien im Feuchtgebietskomplex bei Eichmühle gebe. Entsprechend würden die gegebenenfalls erforderlichen Amphibien-Leiteinrichtungen fehlen.

Wir weisen die Kritik an den artenschutzfachlichen Untersuchungen zu Amphibien als unberechtigt zurück. Eine Untersuchung zu möglichen Wanderbewegungen von Amphibien in diesem Raum liegt vor. Hierbei wurde über eine Saison mit Fangzäunen gearbeitet (Ökokart Jahr 2001). Im Zuge dieser Untersuchungen konnte ein Austausch zwischen dem Feuchtgebietskomplex Eichmühle und den naturnahen Beständen am Lettenholz in geringem Umfang belegt werden. Auch liegen aus dieser Untersuchung Funde von fernwandernden Einzeltieren der Gelbbauchunke vor. Zur Verbreitung der Art im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen kann auch auf die eigenen Daten des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. zurückgegriffen werden. Danach existieren auf den Wanderwegen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen keine Nachweise der Gelbbauchunke seit 1979. Die einzigen vorliegenden aktuellen Hinweise auf Vorkommen, Leitlinien und Austauschbeziehungen (Bau-km 0+850) der Gelbbauchunke stammen aus den faunistischen Sonderuntersuchungen und sind im Fachbericht und in der Unterlage 19.3 T, Kap. 4.1.2.3, dokumentiert und berücksichtigt. Gezielte Kontrollen im Zuge der aktuellen Bearbeitung erbrachten im Umfeld der Lettenholzsiedlung auch in potenziellen Laich- und Aufenthaltsgewässern keine Hinweise auf Vorkommen. Ein regelmäßiges Auftreten kann daher ausgeschlossen werden. Ein Erfordernis für Amphibienleit- und Amphibien-sperreinrichtungen besteht bei regelmäßigen Nachweisen erst am Rand des Ellbach- und Kirchseemoors nicht. Vorkommen der Gelbbauchunke sind bereits seit längerer Zeit aus dem Ellbach- und Kirchseemoor bekannt. Hier konnte die Art auch 2006 und 2013 durch Funde von wenigen Tieren an einem stehenden Graben am Rande des Moores sowie den Nachweis eines Einzeltieres auf ephemeren

Pfützen auf dem Parkplatz am Freibad Eichmühle bestätigt werden. Weitere Einzelnachweise liegen darüber hinaus durch die Amphibienkartierung zur Nordumfahrung (Ökokart) aus dem Bachtal nördlich der Lettenholzsiedlung vor. Mehrfache Kontrollen von Kleingewässern und Pfützen auf dem ehemaligen Parkplatz (größtenteils Gewerbe) im Jahr 2006 erbrachten jedoch ebenso wenig einen Nachweis, als auch die intensive Nachsuche in Gräben am Rand des Gewerbegebietes und auf Pfützen, Kleingewässern und Fahrspuren im Bereich zwischen Lettenholzsiedlung, Bahnlinie und Gewerbe im Jahr 2013. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass es sich bei diesen Tieren um „Fernwanderer“ dieser Pionierart gehandelt hat. Eine regelmäßige aktuelle Nutzung des Raums durch die Art kann ausgeschlossen werden, auch wenn ein sporadisches Auftreten von fernwandernden Einzeltieren, ausgehend von den Vorkommen in der benachbarten Moorlandschaft weiterhin möglich ist. Die Funde in den Randbereichen des Moorkomplexes weisen auf eine weitere lokale Verbreitung der Art im Raum, d. h. in geeigneten Habitaten im Moorgebiet, hin. Da die Pionierart neben regelmäßigen Wanderungen zwischen Teilpopulationen und verschiedenen Teilhabitaten des Gesamtlebensraumes auch regelmäßig ungerichtete Fernwanderungen durchführt, ist ein unregelmäßiges Erscheinen von Einzeltieren trotz zwischenliegender Bahnlinie auch im Baufeld und im Trassenbereich nicht auszuschließen. Dies belegen die Nachweise von Einzeltieren im Bereich des Bachtals an der Lettenholzsiedlung im Zuge der Amphibienkartierung zur Nordumfahrung Bad Tölz. Ein regelmäßiges Auftreten ist unter Berücksichtigung der bekannten und besiedelten sowie der weiteren potenziellen Laichgewässer nicht zu unterstellen. Des Weiteren sind keine Wander- oder Austauschbeziehungen, die zu regelmäßigen Querungsversuchen führen könnten, über die Trasse hinweg bekannt. Die Gefahr direkter vorhabensbedingter Individuenverluste infolge Kollision ist damit äußerst minimal und erfüllt folglich keinen Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Das Risiko liegt im Rahmen der allgemeinen Mortalität im Naturraum für diese Art, zumal wenn man berücksichtigt, dass eine Überwindung der 3 m hohen Lärmschutzwand durch die nicht kletterfreudige Art ausgeschlossen werden kann.

Auch für die übrigen prüfungsrelevanten Amphibienarten Kleiner Wasserfrosch/Teichfrosch und den Laubfrosch (Unterlage 19.3 T, Kap. 4.1.2.3) ist nicht davon auszugehen, dass es zur Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 3 BNatSchG kommen wird.

#### Weinbergschnecke

Es wurde kritisiert, dass in der Fichtenhecke, neben der die geplante Trasse der B 472 neu verlaufe, eine beachtliche Population von ebenfalls geschützten

Weinbergschnecken lebe. Diese wären durch die neue Trassenführung dem Untergang geweiht.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Weinbergschnecke ist weit verbreitet und allgemein häufig. Sie ist sowohl in Bayern als auch in Deutschland in den Roten Listen als ungefährdet eingestuft. Sie ist aber keine nach Anhang IV a) der FFH-RL streng geschützte Tierart. Das europäische Artenschutzrecht ist durch eine starke Formalisierung geprägt, welches lediglich genau bestimmte Handlungen zu Lasten genau bestimmter Arten verbietet und nicht zu einem umfassenden Schutz dahin führt, dass Eingriffe bei anderen besonders geschützten Arten zu unterlassen sind. Die naturschutzfachliche Behandlung der besonders geschützten Arten im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist anerkannt. Die Unterlage 19.1 T befasst sich im Kap. 3.2.3, Anhang 2, auch mit besonders geschützten Tierarten. Es ergeben sich durch das Bauvorhaben keine populationsökologischen Folgen für diese. Unter Berücksichtigung aller Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minimierung von Beeinträchtigungen der Habitate und Funktionen sowie einer landschaftsgerechten Gestaltung der Straßennebenflächen die Eingriffe als ausgleichbar zu werten.

#### Lerche

Der Bayerische Bauernverband kritisierte die Ausgestaltung der Ausgleichsflächen auf Fl. Nr. 407 der Gemarkung Greiling. Die Maßnahme würde neben der Entsiegelung der Fläche auch die Schaffung von Rohbodenstandorten vorsehen. Dies widerspreche den Vorgaben des § 5 BBodSchG. Im Falle von Entsiegelung sei danach die ursprüngliche Bodenfunktion wiederherzustellen. Im konkreten Fall also auch der Auftrag von Mutterboden in der ursprünglichen Schichthöhe. Ein Konflikt zur angedachten CEF-Maßnahme sei hierdurch nicht erkennbar, da Feldlerchen bekanntermaßen nicht nur auf Rohbodenstandorten brüten, sondern vielmehr eine abwechslungsreiche und kleinstrukturierte landwirtschaftliche Nutzung bevorzugen würden. Eine Habitatverbesserung für die Feldlerche wäre daher ebenso durch produktionsintegrierte Maßnahmen möglich. Der Entzug an landwirtschaftlicher Nutzfläche wäre somit weiter verringert und die örtliche Agrarstruktur weniger belastet.

Die Forderung wird abgelehnt. Die Zielsetzung der Maßnahme zur Kompensation nach Eingriffsregelung und nach Artenschutzrecht ist auf die Bedürfnisse der Feldlerche mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt. Durch die Entsiegelung kommt es zu einer Neuschaffung von Lebensraum. Die Entsiegelungsflächen entsprechen etwa 20 % der Gesamtfläche. Der weitaus größere Teil der Fläche ist für die Entwicklung von artenreichen

Flachlandmähwiesen oder Magerrasen vorgesehen, die sich im Gebiet im Defizit befinden und deshalb für die Kompensation flächenhafter Eingriffe besonders geeignet sind. Die Fläche wird entsiegelt, mit Mutterboden angedeckt und mit Druschgut aus angrenzenden Biotopbeständen angesät. Die ursprüngliche Bodenfunktion wird somit wiederhergestellt. Um eine abwechslungsreiches und kleinstrukturiertes Mosaik zu erzielen werden vereinzelte offene, kiesige Rohbodenbereiche geschaffen um einen lichten Aufwuchs zu erhalten und ein zu schnelles Zuwachsen der Flächen zu verhindern. Die Fläche wird zukünftig den Ansprüchen der Feldlerche angepasst gemäht und somit extensiv landwirtschaftlich und auch gem. BayKompV „Arbeitshilfe Produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen“ genutzt. Die Feldlerche ist grundsätzlich ein "Steppenvogel". Sie mag trockene, weitläufige Offenlandflächen mit niedriger und gerne auch lückiger Vegetation aus Kräutern und Gräsern. Die Feldlerche kann bei günstigen Bedingungen eine zweite und manchmal auch eine dritte Brut durchbringen. Der Maßnahmenstandort beherbergt bereits eine Feldlerchenpopulation, die gesichert und gefördert werden soll. Nur auf intensiv bewirtschafteten Ackerflächen bieten sich Feldlerchenfenster an, um den Bruterfolg für die Art zu sichern. Weitere, speziell für die artenschutzrechtliche Maßnahme geeignete Intensivflächen sind jedoch nicht notwendig, wenn eine Doppelkompensation auf derselben Fläche erzielt werden kann.

#### Busch-Nelke (*Dianthus seguieri*)

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wies daraufhin, dass durch das Bauvorhaben wertvolle Mager-Lebensräume wie der südliche Teil eines östlich parallel zur Bahn verlaufenden, wenig benutzten Dammwegs durchschnitten bzw. überbau würden, an dem etwas weiter nördlich die europaweit stark gefährdete Busch-Nelke (*Dianthus seguieri*) nachgewiesen wurde (Wuchsort Kreisstraße TÖL 11). Hier sei eine gezielte Nachkartierung erforderlich.

Die Forderung auf weitere naturschutzfachliche Nachforschungen wird abgelehnt. Bereits aufgrund ihrer bayerischen Verbreitung und der arttypischen Lebensraumansprüche der Pflanzenarten gem. Anhang IV b) der FFH-RL können Vorkommen einer oder mehrerer relevanter Pflanzenarten im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden. Insbesondere ein Vorkommen der Busch-Nelke (*Dianthus seguieri*) konnte im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden. Vegetationsbestände, etwa auch Magerrasen und entsprechende Magerstandorte, wurden bei der Bestandsermittlung berücksichtigt. Dabei konnte ein Vorkommen der Busch-Nelke (*Dianthus seguieri*) im Zuge der Geländearbeiten zum Bauvorhaben nicht erfasst werden. Die amtliche Biotopkartierung wurde im Untersuchungsgebiet ausgewertet. Ausschließlich die Teilfläche 12 der biotopkartierten Fläche 8235-0145

ist vom Bauvorhaben betroffen. In der amtlichen Biotopkartierung wird die Busch-Nelke ausschließlich auf der Teilfläche 06 ausgewiesen. Die Teilfläche 06 befindet sich ca. 1,0 km nördlich der Untersuchungsgebietsgrenze. Die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. angeführten Fundorte der Busch-Nelke beziehen sich vermutlich auf dieses Vorkommen und liegen außerhalb des Wirkraums des Bauvorhabens. Es kommt daher zu keinen Beeinträchtigungen relevanter Pflanzenarten und einer Erfüllung des Verbotstatbestandes gem. § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG.

#### Bau einer Grünbrücke

Es wurde bemängelt, dass in der Planung keine Grünbrücke vorgesehen sei.

Die Kritik an einer fehlenden Grünbrücke ist unbegründet, da aus artenschutzrechtlichen Gründen eine Grünbrücke für wildlebende Arten nicht erforderlich ist. Grünbrücken verbinden Lebensräume des Wildes, die durch Verkehrswege zerschnitten sind, um die Folgen der zunehmenden Landschaftszerschneidung zu mildern. Hier werden aber keine bedeutenden Wildtierkorridore durch das Bauvorhaben zerschnitten.

#### Fehlende Rechtfertigung nach gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG

Es wurde eingewandt, dass gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG keine Rechtfertigung vorliege, da die Ausgleichsmaßnahmen unzureichend seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die CEF-Maßnahme A<sub>CEF-T</sub> zur Schaffung von Rückzugshabitaten für die Feldlerche ist zur Vermeidung von Gefährdungen der lokalen Population geeignet. Die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sind sowohl mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, als auch mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern abgestimmt. Die Erweiterung eines bestehenden Biotopverbundkomplexes ist eine funktionierende und zielführende Maßnahme.

#### 4.3.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen.

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

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

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand oder unzumutbare Abstriche bei den mit der Planung verfolgten Zielen weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 19.1 T und in der Unterlage 9.3 T 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. Gerade die Bestandsorientierung des Ausbaus dient der größtmöglichen Schonung von Natur und Landschaft, weil sie mit den geringsten erstmaligen Beeinträchtigungen verbunden ist.

#### 4.3.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 4.3.5.4.1 Eingriffsregelung

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

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

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

#### 4.3.5.4.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Durch verschiedene Schutz-, Vermeidungs-, und Minimierungsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen, die durch den Baubetrieb hervorgerufen werden können, vermieden. Im Wesentlichen werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- V1: Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch zeitliche Steuerung von Rodung, Baufeldräumung und Gebäudeabriss
- V2: Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen
- V3: Anlage von Regenrückhalteeinrichtungen für Leichtflüssigkeiten
- V4: Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers vor Verunreinigungen in der Bauphase
- V5: Anlage von Leiteinrichtungen für Fledermäuse und Abrücken der Bepflanzung zum Straßenkörper
- V6: Erhalt funktionaler Beziehungen entlang des Bahnkörpers
- V7: Lebensraumneuschaffung für die Zauneidechse auf Nebenflächen und Straßenböschungen im Nahbereich zur Bahnlinie
- V8: Vermeidung möglicher Lockeffekte für Amphibien und Reptilien in den Baustellenbereich bzw. auf Lagerflächen
- V9: Schutz der Zauneidechse während der Baumaßnahme
- V10: Minimierung temporärer Beeinträchtigungen sensibler Böden durch Verwendung eines Geotextilvlieses und Schotterauftrag
- Sonstige Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (z. B. schonender Umgang mit Boden, Verwendung vor Ort abgetragenen Oberbodens, ökologische Umweltbaubegleitung usw.)

Es wird im Übrigen auf die näheren Erläuterungen zu den vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 19.1 T, Kap. 4.3.1, und 9.3 T) verwiesen.

#### 4.3.5.4.3 Zu kompensierende Beeinträchtigungen

Wie in Unterlagen 19.1 T und 19.2 T dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Konfliktbereich KV, gesamter Baubereich:

Neuversiegelung durch die Trasse und Nebenanlagen (6,89 ha)

- Konfliktbereich K1, Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+745:

Verlust von kurzfristig wiederherstellbaren Gras- und Krautfluren durch Überbauung oder Versiegelung (2,83 ha)

- Konfliktbereich K2, Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+750:

Verlust von mittel- bis langfristig wiederherstellbaren Gehölzflächen, die nicht den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen, durch Überbauung oder Versiegelung (0,56 ha), Verlust von neun nicht landschaftsbildprägenden Einzelbäumen

- Konfliktbereich K3, Bau-km 0+170 bis Bau-km 2+580:

Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Überbauung (5,25 ha) und Versiegelung (3,74 ha)

- Konfliktbereich K4, Bau-km 0+350 bis Bau-km 0+850, Bau-km 1+340 bis Bau-km 1+460:

Verlust von Waldflächen durch Überbauung (1,12 ha) und Versiegelung (0,85 ha)

- Konfliktbereich K5, Bau-km 0+100 bis Bau-km 2+680:

Verlust von wiederherstellbaren Biotopflächen mit einer längeren Entwicklungszeit durch Überbauung oder Versiegelung (0,78 ha), Verlust von wiederherstellbaren Biotopflächen mit einer längeren Entwicklungszeit die bereits in der Beeinträchtigungszone liegen durch Überbauung oder Versiegelung (0,86 ha), Beeinträchtigung von Biotopflächen durch Verkleinerung/Isolation (3,32 ha), Vorübergehende Inanspruchnahme von Biotopen mit einer längeren Entwicklungszeit während der Bauphase (0,21 ha), mittelbare Beeinträchtigung von Biotopflächen (0,30 ha)

- Konfliktbereich K6, Bau-km 0+100 bis Bau-km 1+000, Bau-km 1+820 bis Bau-km 2+400:

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Verlust von landschaftsbildprägenden Elementen und die technische Überformung der Landschaft, Verlust von neun landschaftsbildprägenden Einzelbäumen

- Konfliktbereich K7, gesamter Baubereich:

Beeinträchtigung von wertgebenden Tierarten durch temporäre Inanspruchnahme, Überbauung, Versiegelung, mittelbare Beeinträchtigung oder Verkleinerung/Isolation ihres Lebensraumes

- Konfliktbereich K9, Bau-km 0+550 bis Bau-km 0+850:

Beeinträchtigung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ("EBZ Bahnhof Süd" Stadt Bad Tölz, A1, A2) durch Überbauung (0,2 ha)

Es wird auf die Unterlage 19.1 T, Kap. 4.2, Kap. 4.3, Tab. 5, und 4.5.2, Tab. 6) und die Unterlage 19.2 T verwiesen.

#### 4.3.5.4.4 Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen, naturschutzfachliche Abwägung

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

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.

Das Ausgleichskonzept orientiert sich an den räumlichen und fachlichen Zielsetzungen der verschiedenen Planungsgrundlagen, dem landschaftlichen Leitbild, der Konfliktsituation und dem zur Kompensation des Eingriffes erforderlichen Ausgleichsbedarf. Es ergeben daraus sich folgende fachliche Einzelziele:

- Landschaftsgerechte Begrünung der Straßennebenflächen sowie der Rückbauflächen der neu angelegten Beckensysteme und Einbindung der Überführungs- und Anschlussbauwerke in die umgebende Landschaft mittels Gehölzpflanzungen.

- Schaffung von Lebensraumtypen wechselfeuchter naturnaher Standorte in den Beckenanlagen und im Umfeld der Regenrückhaltebecken.
- Förderung und Neuschaffung extensiver Landnutzungen zur Schaffung großflächiger extensiv genutzter Grünlandbereiche und Erweiterung von bestehenden feuchten sowie mageren Offenlandstrukturen.
- Anreicherung der Landschaft mit Gehölzstrukturen und Neuschaffung von naturnahen Waldrändern und -flächen.
- Schaffung von Ausgleichs- und Ausweichhabitaten für die vom Vorhaben betroffenen wertgebenden Tier- und Pflanzenarten (vgl. Unterlage 19.3 T) durch Neuanlage entsprechender Habitatstrukturen, Begleitstrukturen und Leitstrukturen in funktional angebotenen angrenzenden Bereichen

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in der Unterlage 19.1 T festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Die Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung - BayKompV) trat erst am 1.09.2014 in Kraft und war daher für die gegenständliche Planung noch nicht anzuwenden.

Das Vorhaben zieht einen Ausgleichsbedarf von 5,97 ha nach sich. Auf die Unterlage 19.1 T, Kap. 5.2.1, Tab. 7, Tab. 8) und die Unterlagen 9.3 T und 9.4 T wird verwiesen. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Ausgleichsmaßnahme A1 (1,14 ha, anrechenbar 0,98 ha):

Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung einer extensiven Grünlandfläche mit Trocken- und Magerstandorten, vereinzelt Heckenstrukturen und Lesesteinhaufen durch Abtrag von Oberboden und Anlage von strukturreichen, naturnahen Trocken- und Magerstandorten mittels Heumulchansaat aus angrenzenden Flächen in Absprache mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, die Anlage von Heckenstrukturen durch Pflanzung von gebietsheimischen Bäumen und Sträuchern, die Pflanzung von fünf

gebietsheimischen Hochstämmen und die Anlage von vier Lesesteinhaufen mit Natursteinen zur Erhöhung der Lebensraumvielfalt.

- Ausgleichsmaßnahme A2 (0,79 ha, anrechenbar 0,61 ha):

Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung von einem naturnahem Laubmischwald mit gestuftem Waldrand durch die Aufforstung eines naturnahen Laubmischwaldes mittels Pflanzung von gebietsheimischen Bäumen und Sträuchern frischer bis feuchter Standorte in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Miesbach, die Anlage eines gestuften Waldmantels (mindestens 10 m) durch Förderung von Strauch- und Laubbaumarten mit vorgelagertem, krautreichen Waldsaumbereichen (mindestens 5 m) mittels gebietsheimischer Ansaat, die Pflanzung von neun gebietsheimischen Hochstämmen und der Anlage eines Lesesteinhaufens mit Natursteinen zur Erhöhung der Lebensraumvielfalt.

- Ausgleichsmaßnahme A<sub>CEF-T</sub> (4,50 ha, anrechenbar 4,38 ha)

Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung von artenreichen Extensivgrünland und basenreichen Magerrasen und die Anlage von Pufferstreifen zu angrenzenden intensiv genutzten Flächen in Form von mageren Altgrasbeständen. Ferner wird eine Lebensraumfläche geschaffen und bestehende Feldlerchenhabitate optimiert. Dazu werden Flächen entsiegelt und es werden kiesige Rohbodenstandorte geschaffen. Die Entsiegelung erfolgt außerhalb der Brutzeit der Feldlerche. Die Ansaat der Flächen mit Heudrusch erfolgt aus benachbarten Biotopflächen. Grünlandflächen werden nutzungsintensiviert und die Einfriedung vom Hundetrainingsplatz entfernt. Aufragenden Hecken- und Gehölzstrukturen werden ebenfalls entfernt und magere Altgrasbestände belassen (Pufferstreifen 5 m zu intensiv genutzten Nachbarflächen).

Mit den o. g. Maßnahmen können die durch das Bauvorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig kompensiert werden, so dass eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG entfällt. Die Baumaßnahme betrifft überwiegend Lebensräume von lokaler, kleinflächig auch hoher ökologischer Bedeutung. Die durch das Vorhaben entstehenden Eingriffe können auf den Kompensationsflächen A1, A2 und A<sub>CEF-T</sub> im räumlichen Kontext zum Eingriff mit einer anrechenbaren Gesamtfläche von 5,97 ha kompensiert werden.

Die Kompensationsmaßnahmen A1, A2 und A<sub>CEF-T</sub> schaffen einen Ausgleich für Eingriffe in straßennahe Biotope sowie deren Beeinträchtigung, den Verlust von naturnahen Gehölzstrukturen und Waldflächen sowie den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen. Ziel ist weiter, die Eingriffe in das Artengefüge der

Lebensraumkomplexe entlang der Bahnlinie, im Bereich des Flugplatzes und des Moor- und Streuwiesenkomplexes bei Greiling auszugleichen. Bei den Kompensationsflächen A1 und A2 handelt es sich um derzeit landwirtschaftlich genutzte Grünlandflächen oder Weideflächen die von einer intensiven Nutzung zu einer extensiven Nutzung mit Anlage von Gehölzstrukturen umgewandelt werden sollen bzw. die Fläche A2 wird neu aufgeforstet. Die Kompensationsfläche A<sub>CEF-T</sub> gliedert sich in zwei Teilflächen, die durch die Start- und Landebahn des Flugplatzes Greiling getrennt werden. Die Fläche östlich der Start- und Landebahn wird derzeit als Hundeschule genutzt. Westlich der Hundeschule liegt ein Gehölz, das zum Teil biotopkartiert ist. Auf der Teilfläche westlich der Start- und Landebahn befindet sich ein großflächig versiegelter Bereich (der derzeit als Modellflugplatz dient). Im Umfeld der genannten Bereiche sind derzeit intensiv genutzte Grünlandflächen vorhanden, deren Nutzung extensiviert werden soll. Die Ausgleichsmaßnahmen sind im Einzelnen in Unterlage 19.1 T, Kap. 5.3, Tab. 9, und den Lageplänen der Unterlage 9.2 T dargestellt sowie in den Maßnahmenblättern der Unterlage 9.3 T detailliert erläutert.

Die Rodung von Straßenbegleitgehölzen (landschaftsbildprägend) wird im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen (G1 bis G4) durch die Pflanzung von 177 Hochstämmen und entsprechenden Gehölzpflanzungen kompensiert. Ziel dieser Maßnahmen ist die Einbindung der technischen Anlagen in die Landschaft, die Wiederherstellung der durch die Baumaßnahme in Anspruch genommenen Flächen sowie die Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Weiter werden die Regenrückhaltebecken aufgrund der fehlenden Sickerfähigkeit der Böden im Untersuchungsgebiet naturnah gestaltet (vgl. Unterlage 9.2 T). Die Gestaltung orientiert sich an den Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA). Auf die Unterlage 19.1 T, Kap. 5.5, S. 50 f., und Unterlage 9.3 T wird verwiesen.

Wie oben ausführlich dargestellt, wurde auf agrarstrukturelle Belange dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Laut landwirtschaftlicher Standortkarte (LSK) werden die Flächen A1, A2 und der westlichen Teilfläche der Fläche A<sub>CEF-T</sub> als Frischwiesen und Weiden eingestuft. Bei der östlichen Teilfläche der Fläche A<sub>CEF-T</sub> handelt es sich laut LSK um eine Fläche ohne landwirtschaftliche Nutzung (Militärisches Gelände). Die Kompensationsmaßnahmen A1 und A2 werden als Flächen mit ungünstigen Erzeugungsbedingungen gewertet, die Fläche A<sub>CEF-T</sub> mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen. Somit werden durch die Kompensationsmaßnahmen keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden in Anspruch genommen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 10.1 T und 10.2 T aufgeführt, befinden sich aber bereits weitgehend in öffentlicher Hand. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

#### 4.3.5.5 Einwände

##### Flächenverbrauch und naturschutzfachliche Kompensationsflächen

Die Gemeinde Greiling forderte, dass die erforderlichen ökologischen Ausgleichsflächen auf der Flur der Stadt Bad Tölz ausgewiesen würden. Die Planung von über 80 % der erforderlichen ökologischen Ausgleichsflächen auf Greilinger Flur sei eine erhebliche Einschränkung und zum Teil existenzielle Gefährdung der Landwirtschaft in Greiling.

Die Forderung wird abgelehnt. Es gibt keinen Anspruch der Gemeinde Greiling gegenüber dem Vorhabensträger, insbesondere nicht aus dem Recht auf kommunale Selbstverwaltung aus Art. 28 Abs. 2 GG, dass die Situierung der geplanten erforderlichen Kompensationsflächen auf dem Gebiet der Gemeinde Greiling erfolgen müsste, die die „Hauptursache“ für das Bauvorhaben setzt. Die Auswahl der geeigneten Flächen erfolgt vorrangig nach rein naturschutzfachlichen Gesichtspunkten und den diversen Anforderungen und Zielrichtungen der einschlägigen Fachgesetze (z. B. Artenschutz) in Abstimmung mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, und der Höheren Naturschutzbehörde. Die Umsetzung der naturschutzfachlichen Kompensationsflächen erfolgt im direkten Umgriff entlang der Trasse. Um im Einzelfall aber Existenzbeeinträchtigungen zu vermeiden und landwirtschaftliche Nutzflächen durch das Bauvorhaben generell zu schonen, wurde zwischenzeitlich ein landschaftspflegerisches Alternativkonzept in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutz-



behörden erarbeitet und mit der 1. Tektur vom 26.01.2018 geändert, so dass Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen deutlich reduziert werden konnten. Das Alternativkonzept sieht jetzt eine Verlegung der Ausgleichsflächen auf bundeseigene Flächen im Bereich des Flugplatzes vor, die bisher nicht landwirtschaftlich genutzt werden.

#### Heranziehung von Gestaltungsmaßnahmen als Kompensationsflächen

Das Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Ebersberg regte an zu prüfen, inwieweit die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden könnten, um den Verbrauch landwirtschaftlich gut nutzbarer Flächen zu minimieren. Mehrere der hier vorgesehenen baubegleitenden Gestaltungsmaßnahmen würden nämlich auch eine Extensivierung der Bewirtschaftung beinhalten.

Der Anregung kann nicht nachgekommen werden. Naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen sollen Eingriffe kompensieren und haben das Ziel und die Funktion den Naturhaushalt aufzuwerten und zu stärken. Straßennahe, technische Gestaltungsflächen werden daher grundsätzlich nicht als naturschutzfachlich gleichwertige Kompensationsmaßnahme für Eingriffe eines Straßenbauvorhabens anerkannt. Auch die Pflege auf diesen Flächen muss nach Verkehrssicherheitsaspekten erfolgen und nicht nach naturschutzfachlichen Vorgaben. Nur in begründeten Ausnahmefällen können innerhalb der Beeinträchtigungszone von Straßen naturschutzfachliche Kompensationsflächen durch die Naturschutzbehörden anerkannt werden, jedoch zieht dies einen verdoppelten Ausgleichsbedarf und somit einen verdoppelten Flächenbedarf nach sich. Zudem wird im Falle der A3 CEF-Maßnahmen nach den Grundsätzen (Grundsatz 61.1/„bei Maßnahmen für Tierarten mit besonderen Lebensraumanprüchen...“) ein Mindestabstand zur Straße von 50 m festgesetzt. Allerdings hat der Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 26.01.2018 das ursprünglich geplante naturschutz-fachliche Kompensationskonzept zur Vermeidung von Existenzgefährdungen und der generellen Schonung landwirtschaftlicher Böden teilweise geändert. Das Alternativkonzept sieht jetzt eine Verlegung der Ausgleichsflächen auf bundeseigene Flächen im Bereich des Flugplatzes vor, die bisher nicht landwirtschaftlich genutzt werden.

#### Ausgleichsmaßnahme A4

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. stellte die Sinnhaftigkeit der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme A4 auf Fl. Nr. 810, Gemarkung Greiling, mit der „Anlage eines Feucht-Standorts durch Abtrag des Oberbodens und Anlage einer Mulde als Überschwemmungsfläche" sowie die "Anlage von feuchten Hochstaudenfluren durch

fachgerechte Verpflanzung aus angrenzenden Flächen" in Frage, da sich in der unmittelbaren Nachbarschaft eine große, natürliche Geländemulde befände, die nach Starkregen überstaut werde und großflächig mit ungemähten Hochstaudenfluren bewachsen sei. Es sei wesentlich zielführender, die vorhandenen Streuwiesenbrachen und ungemähten Hochstaudenfluren als Ausgleich zu pflegen bzw. wieder biotopgerecht zu bewirtschaften.

Der Einwand hat sich infolge der 1. Tektur vom 26.01.2018 erledigt. Das naturschutzfachliche Kompensationskonzept wurde mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Naturschutzbehörde, und der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern noch mal neu konzipiert. Auf die bisher vorgesehene Ausgleichsfläche A4 wurde verzichtet. Auf die Unterlage 19.1 T wird verwiesen.

### Landschaftsbild

Es wurde von mehreren Verfahrensbeteiligten die massiven Eingriffe in das Landschaftsbild durch die Nordumfahrung Bad Tölz und insbesondere das Brückenbauwerk kritisiert. Der Verlust der Landschaft für Landwirtschaft, Tourismus und insbesondere Freizeit und Erholung sei nicht hinnehmbar. Vor allem auf dem Gebiet der Gemeinde Greiling und im Bereich der vom Vorhabenträger als für das Landschaftsbild so wertvoll erachteten Streuwiesen im Gemeindegebiet Greiling werde das Landschaftsbild komplett entstellt, da die Trasse in diesem Bereich in großen Teilen auf einem erhöhten Damm verlaufe. Dies stelle eine massive Veränderung der Topographie dar.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden in den landschaftspflegerischen Unterlagen dargestellt und bewertet. Das Bauvorhaben ist zum einen durch eine äußerst nahe Führung an den vorhandenen oder bereits geplanten Siedlungsgebieten und eher „städtische“ Planungselemente mit flächensparender Knotenpunktsgestaltung (Holländerrampen in Verbindung mit Kreisverkehren), Stützbauwerken und Lärmschutzanlagen geprägt. Die Streckenführung in Tieflagen, Einschnitten, hinter Lärmschutzwällen oder Seitenablagerungen reduziert zusätzlich die Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Die geplanten Kreisverkehrsanlagen und Anschlussstellen liegen im Zuge von bestehenden Knotenpunkten bzw. Straßenzügen, so dass von einer gravierenden Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht auszugehen ist. Insbesondere wird auch der Baumbestand, der die Wohnsiedlung „Am Lettenholz“ umgibt bis zur Bebauung hin weitgehend erhalten bleiben, so dass das Umfeld weitgehend unverändert bleibt. Im Bereich Greiling verläuft die Trasse im Zuge der Nordumfahrung in weiten Bereichen im Einschnitt bzw. ist beidseitig abgeschirmt durch Lärm- oder Blendschutzwälle (Unterlagen 5/2 T und 5/3 T bzw. 6.1/2 T und

6.1/3 T), so dass dort in weiten Bereichen die Straße nicht sichtbar ist. Auch bieten die entstehenden Böschungsflächen Raum für Gestaltungsmaßnahmen (Unterlagen 9.2/2 T u. 9.2/3 T), so auch in dem kurzen Dammbereich ab Bau-km 2+170 bis Bau-km 2+450, so dass auch hier die zukünftige Straße gut in das Landschaftsbild integriert wird. Zum anderen wurden verschiedene Gestaltungsmaßnahmen und die im direkten Umfeld der Trasse liegenden naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes mit dem Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen abgestimmt um verbleibende Eingriffe wieder zu kompensieren können (Unterlage 1 T, Kap. 5.5.4). So sind z. B. zahlreiche Neupflanzungen zur Einbindung des Bauvorhabens in die Landschaft geplant.

#### Abholzung Schutzwald

Es wurde kritisiert, dass der nordwestlich an die Lettenholzsiedlung angrenzende landschaftsbildprägende alte Baumbestand vernichtet werde.

Der Einwand wird als unbegründet zurückgewiesen. In den alten Baumbestand wird durch das Bauvorhaben laut Vorhabensträger nicht eingegriffen.

#### Überbauung von Eichen

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. bemängelte, dass sich im Bereich der Allgäustraße 200- bis 300-jährige, naturdenkmalwürdige und landschaftsprägende Eichen befänden, welche zwingend erhalten bleiben müssten.

Diese Forderung wird mit der Planung des Vorhabensträgers erfüllt. Die drei alten, landschaftsbildprägenden Eichen bleiben erhalten und werden während der Baumaßnahme mit geeigneten Baumschutzmaßnahmen geschützt (vgl. Unterlage 9.3 T, Vermeidungsmaßnahme V2).

#### Pflege der Lärmschutzwälle

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. forderte, dass im naturschutzfachlichem Ausgleichskonzept eine regelmäßige Mahd der umfangreichen Lärmschutzwälle zur Entwicklung und nachhaltigen Sicherung artenreicher Magerrasen festgesetzt werde. Zudem sollte bereits beim Bau darauf geachtet werden, dass eine entsprechende Bewirtschaftung/Pflege der Wälle (Böschungen nicht zu steil, Böschungsfuß mit Traktor und Ladewagen befahrbar) sichergestellt werde.

Diese Forderung wird erfüllt. Der Vorhabensträger sorgt mit der hier festgesetzten Gestaltungsmaßnahme G1 für eine regelmäßige Mahd aller Straßennebenflächen. Eine Entwicklung und nachhaltige Sicherung artenreicher Magerrasen ist damit gewährleistet.

### Erholungsfunktion der Landschaft

Es wurde eingewandt, dass das Bauvorhaben in fünf kartierte Biotop eingreife und durch unbebaute Gebiete führe. Diese Gebiete würden heute der Naherholung der ortsansässigen Bevölkerung dienen und durch die Planung verloren gehen.

Diese Bedenken können wir nicht teilen. Von einem kompletten Verlust der Erholungseignung kann nicht ausgegangen werden. Die verkehrlichen Interessen am Bau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz sind hier vorrangig gegenüber den Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Bauvorhaben ist zudem so gut wie möglich in die Landschaft eingebunden. Die Streckenführung in Tieflagen, Einschnitten und hinter Lärmschutzwällen reduziert zusätzlich die Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Die geplanten Kreisverkehre und Anschlussstellen liegen im Zuge von bestehenden Knotenpunkten bzw. Straßenzügen, so dass hier von einer neuen oder zusätzlichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kaum ausgegangen werden kann. Die Eingriffe in den Naturraum werden durch landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen und die im direkten Umfeld der Trasse liegenden Kompensationsmaßnahmen wieder ausgeglichen.

#### 4.3.6 Gewässerschutz

##### 4.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Von der Maßnahme sind keine Wasserschutzgebiete berührt. Besondere Maßnahmen sind nicht zu ergreifen.

Im gesamten Bereich des Bauvorhabens werden keine oberirdischen Gewässer oder nach § 76 Abs. 1 WHG ermittelten Überschwemmungsgebiete berührt.

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

#### 4.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in mehrere Gewässer als Vorfluter über zu bauende Regenrückhalte- und Absetzbecken notwendig. Detaillierte Angaben können der Unterlage 18.1 T entnommen werden.

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A.4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Ein Widerruf der Erlaubnis ist gem. § 18 Abs. 1 WHG möglich. Bei Beachtung der unter A.4.3 angeordneten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen, Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Weilheim mit positivem Ergebnis überprüft. Es liegt auch im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesstraße gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern und zudem auf Dauer zu gestatten. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor.

Die Planung der Straßenentwässerung berücksichtigt insofern auch das „Integrative Konzept zur Regenwasserbehandlung und Hochwasserproblematik“ der Stadt Bad Tölz.

Ein Vorbehalt nachträglicher Auflagen ist in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht auszusprechen, weil dies schon in § 13 Abs. 1 WHG gesetzlich geregelt ist. Gegebenenfalls notwendige Verbesserungen der Absetz- und Regenrückhalteanlagen zur Anpassung an die örtlichen Erfordernisse oder an den Stand der Technik können damit berücksichtigt werden.

Ein Widerruf der Erlaubnis ist gem. § 18 Abs. 1 WHG möglich. Eine Befristung der Erlaubnis ist daher nicht erforderlich.

#### 4.3.6.3 Einwände

##### Entwässerung der B 472 neu

Die Gemeinde Greiling und viele private Einwander und haben sich gegen die geplante Entwässerungsplanung des Vorhabensträgers gewendet. Die vorgesehene Anlage zur Versickerung und Reinigung des Oberflächenwassers sei unzureichend. Es sei zu befürchten, dass sich die ohnehin schon prekäre Lage in Bezug auf die Anfälligkeit des Planungsgebiets für Hochwasser, Überschwemmungen und Vernässungen von Grundstücken durch die geplante Maßnahmen drastisch verschlechtern werde. Die umliegenden Flächen, die nicht zusätzlich versiegelt werden, seien nicht in die Berechnung einbezogen worden. Es wurde daher ein neues Wasserkonzept mit geeigneten Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz des Wassers beantragt.

Wir können die Befürchtung der Verfahrensbeteiligten, dass durch das geplante Entwässerungskonzept des Vorhabensträgers die Hochwasser-, Überflutungs- bzw. Vernässungsgefahr ansteige, nicht teilen. Das anfallende Oberflächenwasser der Nordumfahrung Bad Tölz wird im Bereich Greiling nahezu vollständig, nämlich von Bau-km 1+850 (Hochpunkt) bis Bau-km 2+340, über Bankette, Mulden und Sammelleitungen gefasst und dem Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken 2 bei Bau-km 2+300 zugeführt (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.5.3). Die geplante Entwässerung ist näher in den Unterlagen 1 T, Kap. 4.13, und in der Unterlage 18 T beschrieben. Das geplante Becken befindet sich bodennah, am topographischen Tiefpunkt im Gelände. Das Becken ist auf ein 100jährliches Regenereignis ausgelegt und bietet damit eine ausreichende Sicherheit gegen Überschwemmungen. Nachdem die vorhandenen Böden gem. dem vorliegenden Baugrundgutachten des Instituts Dr. Schellenberg, Leipzig in diesen Bauabschnitt überwiegend als Würmeiszeitlichen Schluffe, Seetone und Torfe beschrieben werden, weisen diese keine oder nur eine geringe Sickerfähigkeit aus. D. h. bereits heute fließt das anfallende Oberflächenwasser auf Grund der Topographie dem Geländetiefpunkt bei Bau-km 2+300 zu. Dieser Bereich ist heute durch ausgeprägte Feuchtfelder und -wiesen gekennzeichnet (sog. „Ententeiche“). Diese füllen sich bei anhaltenden Regenfällen mit Wasser und bilden flache Wasserflächen mit den von der Gemeinde beschriebenen Problemen für die angrenzende Bebauung, um dann zeitlich sehr verzögert zu versickern bzw. vielmehr dem Einzugsgebiet des Weiherbachs und im weiteren Verlauf der großen Gaißach zuzufießen. Im Gegensatz zum jetzigen Zustand, in dem das Hangwasser wild abläuft, wird nun ein Großteil des ohnehin

anfallenden Oberflächenwassers (Unterlage 18.2/3 T „Einzugsgebiete“) aus Fahrbahnen, Einschnitten, Wällen und Außengebieten über Mulden, Einläufe und Kanäle gesammelt und dem Absetz- und Regenrückhaltebecken 2 zugeführt, dort zurückgehalten und nur noch gedrosselt und schadlos an den Vorfluter abgegeben. Entlang der geplanten Trasse der B 472 und der Fl. Nrn. 810, 820 und 821, jeweils Gemarkung Greiling, ist ein Entwässerungsgraben (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 3.5.4 und 3.5.5) vorgesehen, der das Wasser aus dem geplanten Regenrückhaltebecken 2 gedrosselt und schadlos aufnehmen wird. Gleichzeitig nimmt er auch auf Grund des anstehenden Geländes das „wild“ zufließende Wasser aus den oberhalb liegenden Flächen der genannten Grundstücke auf und führt dieses schadlos ab. Insofern wird hier die Ableitung des Oberflächenwassers deutlich verbessert. Daher wird die Entwässerungssituation bzw. Hochwassersituation durch das geplante Bauvorhaben keinesfalls verschlechtert, sondern nachhaltig verbessert. Auch eine weitere Vernässung der Flächen südlich der B 472 neu steht nicht zu befürchten, da das hier anfallende Oberflächenwasser mittels Rohrleitungen und Gräben dem Vorfluter nördlich der Straße zugeführt wird. Zwischen Bau-km 2+340 und Bau-km 2+500 wird das Oberflächenwasser wie heute über die Bankette entwässert. Ab Bau-km 2+500 bis Bauende befindet sich die B 472 neu auf der Trasse und der Gradienten der heutigen B 472. In diesem Bereich werden nur geringe Anpassungsarbeiten durchgeführt und somit die heutigen Abflussverhältnisse nicht verändert. Auf Grund der Bodenverhältnisse und der Entwässerungsverhältnisse sieht die Planung in diesem Bereich für die neue Bundesstraße eine deutliche Dammlage vor. Auch das angesprochene BW 9 bzw. das Fahrbahnniveau der geplanten Gemeindeverbindungsstraße nach Gaißach befindet sich in etwa auf dem Niveau der heutigen Bundesstraße, d. h. ebenfalls in Dammlage über dem natürlichen angrenzenden Gelände. In Verbindung mit der geplanten Trassierung und dem damit verbundenen Längsgefälle der Gemeindeverbindungsstraße wird das anfallende Oberflächenwasser entweder nördlich der Unterführung über Bankette, Mulden und Böschungen abgeführt, oder aus der Unterführung nach Süden herausgeführt und ebenfalls über Bankette und Böschungen den angrenzenden Flächen zugeführt. Letztlich wird auch dieses Wasser bei länger anhaltenden Regenereignissen dem geplanten Absetz- und Regenrückhaltebecken 2 zugeführt. Ein Überfluten der Unterführung ist auf Grund der Trassierung, der Höhenlage der Gemeindeverbindungsstraße und der geplanten Entwässerung nicht möglich (Unterlagen 5/3 T, 6.1/3 T und 6.4/3), da ausreichende Rückhalteräume geplant sind.

Das anfallende Oberflächenwasser im Bereich der Lettenholzsiedlung von Bau-km 0+340 bis Bau-km 1+020 wird über Bankette, Mulden und Sammelleitungen gefasst und dem Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken 1 bei Bau-km 0+860 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.4.1 T) zugeführt, dort zurückgehalten und nur noch gedrosselt und schadlos an den Vorfluter abgegeben. Die dafür erstellte Entwässerungsplanung ist ebenfalls auf ein 100jähriges Regenereignis ausgelegt.

Von einer Verschlechterung der Entwässerungssituation bzw. Hochwassersituation durch das geplante Bauvorhaben ist nicht auszugehen. Die geplanten Einrichtungen für die Behandlung des Niederschlagswassers entsprechen den Regeln der Technik. Die Einrichtungen für die Behandlung des Niederschlagswassers (Absetz- und Rückhalteanlagen) führen daher zu keiner Verschlechterung der Überflutungssituation. Die Entwässerungsplanung nimmt auf die vorherrschende Situation Rücksicht und verbessert die Situation auf Grund der Rückhalteeinrichtung in Verbindung mit dem gedrosselten Abfluss nachhaltig. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen wurden vom Wasserwirtschaftsamt Weilheim als zuständiger Fachbehörde geprüft. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat keine Bedenken erhoben. Dadurch ist eine unabhängige Überprüfung der Entwässerungsplanung sichergestellt. Dem von der Gemeinde Greiling vorgelegten Prüfbericht des Ingenieurbüros Kokai GmbH über die Fehlerhaftigkeit des Planungskonzeptes kann daher nicht nachvollzogen werden. Es ist in der obergerichtlichen Rechtsprechung insofern allgemein anerkannt, dass amtlichen Auskünften und Gutachten der Wasserwirtschaftsämter eine besondere Bedeutung zukommt, weil sie auf jahrelanger Bearbeitung eines bestimmten Gebiets und nicht nur auf der Auswertung von Aktenvorgängen im Einzelfall beruhen. Deshalb haben sie grundsätzlich ein wesentlich größeres Gewicht als Expertisen von privaten Fachinstituten (BayVGH, Beschluss vom 04.08.2014, Az. 8 ZB 14.385). Der Bericht des Ingenieurbüros Kokai erfasst zudem im Wesentlichen die vorliegende Planung als fachlich korrekt. Eine Bestätigung eines fehlerhaften Planungskonzeptes ist hieraus daher nicht abzuleiten. Ursache für die Folgerung eines fehlerhaften Konzeptes durch die Gemeinde Greiling ist möglicherweise der Umstand, dass im Feststellungsentwurf nicht alle Unterlagen der wasserwirtschaftlichen Untersuchung aufgenommen wurden.

#### Bodenverunreinigung durch Oberflächenwasser

Es wurde eingewandt, dass das geplante Entwässerungssystem zur Bewältigung der Probleme vor Ort ungeeignet sei. Die Folgen werden sich auch in einer verstärkten Verunreinigung der angrenzenden Grundstücke zeigen. Es sei damit zu rechnen, dass sowohl die im Planungsgebiet liegenden Biotopflächen als auch die



landwirtschaftlichen Flächen einer verstärkten Verunreinigung durch zusätzlich anfallendes Oberflächenwasser ausgesetzt sein würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Zur Verunreinigung der Böden durch Oberflächenwasser haben das Wasserwirtschaftsamt Weilheim und das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen keine Bedenken erhoben. Die aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen V3 und V4 vermeiden Eingriffe in das Schutzgut Wasser. Durch die Anlage von Regenrückhalteeinrichtungen für Leichtflüssigkeiten, durch die Sammlung von Straßenwasser in Rückhaltebecken und durch flächige Versickerung im Bereich der Straßenböschungen wird der direkte Eintrag von verschmutztem Oberflächenwasser in die Vorfluter vermieden. Die Absetz- und Regenrückhaltebecken der Straßenentwässerung werden als zweigeteilte Becken mit Rückhalteeinrichtungen für Leichtflüssigkeiten geplant und so bemessen, dass auch bei Starkregenereignissen kein unregelmäßiges Überfließen möglich ist und eine geregelte Entwässerung dauerhaft gewährleistet bleibt. Im Nahbereich zu Moor- und anderen Feuchtflecken sowie in den Landschaftsausschnitten um die Lettenholzsiedlung, die direkt über Bäche und Gräben in die sensiblen Lebensräume am Ellbach, im Ellbach- und Kirchseemoor und um die naturnahen Weiher und Moorflächen am Freibad Eichmühle entwässern, wird auf gewässergefährdende Betriebsstoffe, Schmiermittel, etc. und Betankung im Nahbereich zu den Gewässern verzichtet. Somit wird das Schutzgut Wasser aber auch die Nebenflächen wie die Lebensräume von Arten vor Beeinträchtigungen wirksam geschützt. Die hier in diesem Beschluss festgestellten Kompensationsmaßnahmen als auch die Gestaltungsmaßnahmen durch die Entsiegelung von Flächen, Neupflanzungen und den Verzicht auf Dünger und Pestizide als auch die Stärkung des Moorkomplexes bei Greiling gleichen mögliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben ebenfalls aus. Von dem Bauvorhaben sind auch keine Wasserschutzgebiete betroffen. Weitere Maßnahmen zum Schutz von Wasserschutzgebieten sind daher nicht erforderlich.

#### Wasserversorgung

Es wurde eingewandt, dass das Bauvorhaben die Zone eines Wasserschutzgebietes berühre. Bei Havarien, technischen Defekten oder unsachgemäßer Handhabung könnten gesundheitsgefährdende Stoffe in den Fahrbahnabfluss und damit in die Wasserversorgung gelangen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Von der Planung sind keine Wasserschutzgebiete betroffen (Unterlage 1 T, Kap. 6.5). Die geplanten Entwässerungseinrichtungen entsprechen im Übrigen dem Stand der Technik. Das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen und das Wasserwirtschaftsamt Weilheim haben keine

Bedenken in Bezug auf den Gewässer- und Trinkwasserschutz erhoben. Weitere Maßnahmen zum Schutz von Wasserschutzgebieten sind daher nicht erforderlich.

#### 4.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen (Grünland), die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Es werden ca. 8,7 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche für das Bauvorhaben dauerhaft entzogen. Zusätzlich werden ca. 4,7 ha Grünland vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen. Außerdem sind insgesamt 5,6 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichsmaßnahmen) vorgesehen.

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 hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. 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 (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.

#### Einwände

Es wurde insofern eingewandt, dass die Belange der Landwirtschaft als öffentlicher Belang bei der Planung unzureichend berücksichtigt würden. Insbesondere fehle es im Zusammenhang mit der Festlegung der naturschutzfachlichen Kompensationsflächen auf landwirtschaftlich genutzten Böden an einer Dokumentation, dass keine anderen Flächen verfügbar seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planung ausreichend berücksichtigt. Für das Straßenbauvorhaben einschließlich der naturschutzfachlichen Kompensationsflächen werden rund 14,3 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung ungünstiger Zerschneidungen oder Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen ist aufgrund der Topographie, der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien für die Anlage von

Landstraßen (RAL) nicht mehr möglich. Auf die Ausführungen unter C.4.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Landverbrauch landwirtschaftlich genutzter Böden wurde hinsichtlich der naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen durch den Vorhabensträger infolge der 1. Tektur vom 26.01.2018 weiter reduziert. Ein großer Teil der benötigten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen wird jetzt hauptsächlich auf bundeseigenen Flächen durchgeführt. Der Landverbrauch kann insofern nicht weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar und wurden vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg auch nicht eingewandt. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nur dann (zusätzlich) als öffentlicher Belang in die Abwägung einzustellen, wenn sie in größerer Zahl durch das Bauvorhaben verursacht werden. Diese Sichtweise geht auf Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zu einem Abschnitt der BAB A 7 im Allgäu zurück (z.B. BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, Az. 4 C 25/90), der zu Existenzgefährdungen bei mindestens 17 Betrieben geführt hat. Das trifft auf den Bau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz jedoch nicht zu, weil nach der 1. Tektur vom 26.01.2018 bei keinem der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe mehr von einer Existenzgefährdung auszugehen ist. Zu den von den privaten Einwendern eingewandten Existenzgefährdungen ihrer landwirtschaftlichen Betriebe verweisen wir auf die Ausführungen unter C.4.4.2 dieses Beschlusses.

#### 4.3.8 Wald

Durch die geplante Baumaßnahme werden Waldflächen beansprucht. Betroffen sind Waldflächen westlich des Flintgeländes, zwischen der Bahnlinie und der Lettenholzsiedlung sowie im Bereich der B 13 nördlich des Gewerbegebietes Allgäu. Es entstehen dauerhafte Waldverluste in einer Größenordnung von ca. 1,97 ha. Zusätzlich ist durch das über die geplante Trasse hinausgehende Baufeld eine vorübergehende Inanspruchnahme von Waldflächen (0,22 ha) erforderlich. Im Bauabschnitt zwischen Bau-km 0+500 und Bau-km 0+600 entsteht durch die Baumaßnahme ein offener, nach Westen exponierter Waldrand, der extrem sturmwurfgefährdet ist. Der zu rodende Waldbestand hat gegenüber dem nachgelagerten, verbleibenden Wald Sturmschutzwaldeigenschaft gem. Art. 10 Abs. 2 BayWaldG.

Die für die Rodungsmaßnahmen an den betroffenen Waldflächen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird von diesem Planfeststellungsbeschluss nach Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG ersetzt.

Wir können das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und sinngemäßer Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2, Abs. 4 bis 7 BayWaldG zulassen, insbesondere weil auch Nachteile für die Schutzfunktion des Waldes nicht zu befürchten sind. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit des Bauvorhabens unter C.4.2 dieses Beschlusses.

Zur Kompensation der Waldrodungen und Waldfunktionen ist geplant, mit der Ausgleichsmaßnahme A2 0,79 ha neuen Wald zu begründen und durch die Pflanzung von Heckenstrukturen und Feldgehölzen auf den Fläche A1 (0,06 ha) sowie mit Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft (0,98 ha) weiteren Ausgleich zu schaffen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden auf den temporären Rodungsflächen erneut Wald- und Gehölzflächen begründet. Auf die Unterlage 19.1 T, Kap. 6, Tab. 10 und 11, und Unterlage 9.3 T wird verwiesen.

#### Einwände

Es wurde moniert, einen großflächige Eingriff in Waldflächen durch einen „Flickenteppich“ von Einzelmaßnahmen zu kompensieren. Die beabsichtigten Ausgleichsmaßnahmen seien daher in keiner Weise dazu geeignet, die massiven Eingriffe in hochwertige und über viele Jahre gewachsene Waldgrundstücke auszugleichen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Durch die geplante Baumaßnahme werden zwar Waldflächen in einer Größenordnung von 2,0 ha beansprucht, jedoch können diese wieder sowohl durch Neuaufforstungsflächen als auch durch Unterpflanzungen von angeschnittenen Waldflächen im Rahmen von Gestaltungsmaßnahmen in Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg wieder kompensiert werden. Es sind insbesondere keine Waldflächen mit besonderer Bedeutung laut Waldfunktionsplan betroffen. Der größte Eingriff in Waldbereiche betrifft eine junge Mischwald-Aufforstung bei der die Kompensationsmaßnahme A2 direkt im Anschluss an den Eingriff neu aufgeforstet wird. Es entsteht wie vorher eine zusammenhängende Waldfläche ohne dauerhafte, nachhaltige Schäden. Bei Beachtung der unter A.3.7 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen wurden keine Bedenken erhoben.

Es wurde im Verfahren gefordert, auf den geplanten Lagerplatz bei Bau-km 0 + 750 und die vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme der von Fl. Nr. 1944/49, Gemarkung Bad Tölz, zu verzichten, damit der dort befindliche Baumbestand, welcher auch noch einen gewissen Schutz bzgl. der Lufthygiene bietet, erhalten und geschont bleibe.

Der Forderung kann nicht entsprochen werden. Der Vorhabensträger hat aber in Aussicht gestellt, dass voraussichtlich bei der Bauausführung nur der vordere Bereich, zur Trasse hin, benötigt wird. Hierbei ist lediglich Jungwald betroffen, der wiederhergestellt wird. Der hintere Bereich der Fläche wird voraussichtlich nicht benötigt und der Baumbestand geschont. Der Baumbestand auf einer benachbarten Privatfläche wird dagegen nicht berührt. Allerdings steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht gänzlich fest, ob die Restfläche von Fl. Nr. 1944/49, Gemarkung Bad Tölz, nicht doch gänzlich vorübergehend benötigt wird. In diesem Bereich erfolgen größere Erdbewegungen auf Grund des vorgesehenen ASB1.1 und RRB1, wofür u. U. größere Zwischenlagerflächen benötigt werden. Vorübergehend zwingend benötigte Flächen und deren tatsächliche Nutzung ergeben sich erst aus der konkreten Bauablaufplanung.

Eintretende Schäden durch Sonnenbrand und Folgeschäden am offenen südwestlichen Bestandsrand im Waldstück zwischen Bau-km 1+300 und Bau-km 1+500 sind ggf. außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens nach zivilrechtlichen Grundsätzen zu ersetzen.

#### 4.3.9 Denkmalschutz

Die Planung ist mit den Belangen der Denkmalpflege in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vereinbar, insbesondere trägt sie möglichen Bodendenkmälern Rechnung.

Laut der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege werden Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege durch das Bauvorhaben nicht berührt. Im Planungsraum sind keine Bodendenkmäler bekannt. Jedoch befinden sich unweit der überplanten Fläche vier große vorgeschichtliche Grabhügelfelder, die als Bodendenkmäler markiert sind. Aus der Existenz von vier Grabhügelfeldern kann abgeleitet werden, dass sich in der näheren Umgebung zeitgleiche Siedlungen befinden müssen. Daher sind zwei Flächen, bei denen es sich um Südhänge handelt, als Verdachtsflächen für vorgeschichtliche Siedlungen eingetragen worden. Im westlichen Teil der Planung ist ein Grabenwerk bekannt, das aufgrund von Luftbildern identifiziert werden konnte. Durch die 1. Tektur sind u. a. zwei zusätzliche CEF-Flächen hinzugekommen, von denen sich die östlich gelegene in der Nähe eines Gräberfeldes (Inv. Nr. D-1-8235-0023) befindet.

Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann eventuell gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Nebenbestimmungen vorgesehenen Maßgaben unter A.3.1.6 und A.3.8 dieses Beschlusses.

Die unter A.3.8 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

### Einwände

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. bemängelte, dass infolge des Bauvorhabens eine Zerstörung des Bodendenkmals (Nr. 8235/0026, vorgeschichtliche Grabhügelgruppe) nicht ausgeschlossen werden könne.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege geht von keiner Beeinträchtigung dieses Bodendenkmales aus, sofern die in diesem Beschluss unter A.3.1.6 und A.3.8 festgesetzten Nebenbestimmungen vom Vorhabensträger beachtet werden.

Der Anregung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, gezielt Flächen mit Bodendenkmälern für die Anlage von naturschutzfachlichen Kompensationsflächen auszuwählen, kann der Vorhabensträger hier nicht nachkommen. Im Umkreis liegen Bodendenkmäler ausschließlich auf landwirtschaftlichen Nutzflächen, welche nicht zur Verfügung stehen. Nach Artenschutzrecht muss die Fläche für die Feldlerche in der direkten Umgebung zum Kernhabitat der Art (Flugplatz Greiling) liegen und die vorkommenden Bodendenkmäler wiederum landwirtschaftlich genutzt werden. Nach dem Waldrecht wird eine Neuaufforstung gefordert, die sich nicht mit Bodendenkmalflächen vereinbaren lässt.

#### 4.3.10 Belange der Verkehrssicherheit

Einwände hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz werden zurückgewiesen, da die einschlägigen Regeln der Technik bei der Planung beachtet wurden und die gute Leistungsfähigkeit der Verkehrsknotenpunkte für die prognostizierten Verkehrszahlen von einem unabhängigen Verkehrsgutachter ermittelt und bestätigt wurden (VU 2013 Prof. Dr. -Ing. Kurzak, München).

Es wurde ferner eingewandt, dass die Planung keine Vorkehrungen für ein sicheres Spielen der Kinder am betroffenen und zum Wald hin offenen Spielplatz an der Lettenholzsiedlung vorsehe.

Der Vorhabensträger wird, da auf Grund der Nähe zur Wohnbebauung grundsätzlich nicht auszuschließen ist, dass Kinder auf die Fahrbahn gelangen können, auf den nunmehr vorgesehenen Wallanlagen (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.5.8 T und 2.5.6 T) die Errichtung eines Zauns auf der Wallkrone entlang der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz im Zuge der Bauausführungsplanung vorsehen. Auch entlang der Einschnittsböschung zwischen Bau-km 0+590 - Bau-km 0+635, links (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.4.2) ist bereits eine Zaunanlage vorgesehen, die im Zuge des Bauvorhabens angepasst wird.

#### 4.3.11 Belange der Naherholung

Es wurde von vielen Einwendern kritisiert, dass das Bauvorhaben die Anwohner der Lettenholzsiedlung von den Naherholungsgebieten östlich der Bahnlinie abschneide.

Die geäußerten Befürchtungen sind unbegründet. Alle Wegebeziehungen werden wiederhergestellt bzw. durch die Ersatzwegeplanung des Vorhabensträgers weiterhin angemessenen aufrechterhalten. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass die Nutzung des Naherholungsgebietes unmöglich gemacht wird.

#### 4.3.12 Belange der Deutschen Bahn AG

Das Planfeststellungsverfahren betrifft die technisch gesicherte Bahnübergangsanlage Allgaustraße im befindlichen Bahnkilometer 56,443. Die Belange der Deutschen Bahn AG werden durch die Nebenbestimmungen unter A.3.1.7 und A.3.9.2 dieses Beschlusses gewährleistet.

Die Deutsche Bahn AG hat im Rahmen des Ausbaues der Allgaustraße als Parallelstraße zur B 472 gefordert, die neu zu bauende Einmündung in den BÜ-Bereich soweit vom Bahnübergang abzurücken, dass die Lichtsignale der Bahnübergangssicherung von den Verkehrsteilnehmern jederzeit rechtzeitig und eindeutig erkannt werden kann und die Verkehrsteilnehmer nicht Gefahr laufen, im schrankenlosen Bereich in den Bahnübergang einzufahren, sondern zweifelsfrei rechtzeitig in den mit Schranken versehenen Zufahrtsraum geleitet werden. Die Erkennbarkeit der Lichtsignalanlage am Bahnübergang wird laut Vorhabensträger dadurch gewährleistet, dass die Lichtsignalanlage am rechten Fahrbahnrand der Allgaustraße aus einer Entfernung von rund 30 m erkennbar sein wird. Da diese Haltesichtweite gem. den einschlägigen Richtlinien (RAL 2012) für einen Radius  $R = 30$  m ausreicht, genügt sie auch dem in der Planung vorgesehenen Radius  $R = 15$  m. Hinzuzufügen ist, dass die Lichtsignalanlage am linken Fahrbahnrand bereits aus einer Entfernung von 60 m vom Fahrzeugführer wahrgenommen werden kann. Dass die Verkehrsteilnehmer zweifelsfrei rechtzeitig in den mit Schranken versehenen Zufahrtsraum geleitet werden, wird ferner durch eine entsprechende Markierung der Fahrbahn sichergestellt.

Künftige notwendige Maßnahmen unter angemessener Berücksichtigung der gegenseitigen verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers nach § 4 Abs. 2 Satz 2 EKrG im öffentlichen Interesse zu gewähren und im Einzelfall aufeinander abzustimmen.

Fragen der Haftung und der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sondern separat - ggf. auch zivilrechtlich - zu regeln.



#### 4.3.13 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kostentragung. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A.3.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesagt, bei der Bauausführungsplanung zu beachten, dass für die Fernwärmeversorgung der Stadtwerke Bad Tölz GmbH jeweils eine Trasse für zwei nebeneinander liegende Fernwärmerohrleitungen mit einem Außendurchmesser von jeweils 320 mm (Gesamttrassenbreite von ca. ein Meter) und einer Überdeckung von 600 mm im Bereich östlich des Bereichs BW 3 und im Bereich des BW 3 bei der Überführung des Trogbauwerkes planerisch vorzusehen sind.

Der Vorhabensträger hat zudem im Anhörungsverfahren zugesagt, im Rahmen der Bauausführungsplanung nach Möglichkeit für betroffenen Leitungen geeignete Leitungstrassen in Abstimmung mit den Versorgungsunternehmen in der Planung vorzuhalten.

#### 4.3.14 Belange der Bergwacht Bayern

Die Bergwacht Bayern trug vor, dass am Segelflugplatz ein Hangar bestehe, der von den Hubschraubern der Bundes- und Landespolizei, die mit Hubschraubern in der Bergrettung aushelfen, genutzt werde. Es wurde eine Beeinträchtigung der Erreichbarkeit des Hangars durch das Bauvorhaben befürchtet.

Der Vorhabensträger stellt mit seiner Planung sicher, dass der Hangar erhalten bleibt und die Zufahrt weiterhin über das Ersatzwegenetz gesichert ist.

Bei Rettungsnotfällen müsse zudem vom Trainingszentrum der Bergwacht (zukünftig Rettungsleitstelle der Tölzer Bergwacht) eine schnelle Auffahrt in die B 474 möglich sein.

Die Planung des Vorhabensträgers stellt dies sicher. Bei einem regulärem Linkseinbiegen von der Gemeindeverbindungsstraße Gaißach bestehen heute schon erhöhte Wartezeiten und auf Grund der Verkehrsdichte eine erhöhte Gefährdungstufe, sodass das Rechtseinbiegen und die Fahrt über den KV West nach Realisierung der Nordumfahrung Bad Tölz jedenfalls zügiger und v.a. sicherer wird. Ein Einfahren mittels Blaulicht nach links ist sowohl heute als auch nach Realisierung der Nordumfahrung möglich.

## **4.4 Private Einwendungen**

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

### 4.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 13,9 ha dauerhaft und ca. 4,8 ha vorübergehend aus Privateigentum benötigt. Die mit dem Straßenbau verbundenen Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 €/Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 20.000 €/Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 €/Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen

Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010, Az. 9 A 13/08).

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u.U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen.

Bei keinem der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe ist nach der 1. Tektur vom 26.01.2018 mehr von einer Existenzgefährdung auszugehen. Zu den von den privaten Einwendern eingewandten Existenzgefährdungen ihrer landwirtschaftlichen Betriebe verweisen wir auf die Ausführungen unter C.4.4.2 dieses Beschlusses.

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.

#### 4.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d.h. eine

Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

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

#### 4.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

#### 4.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem

Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

Aus diesem Grund ist in diesem Verfahren über die vom Bayerischen Bauernverband erhobene Forderung, jegliche Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen grundsätzlich in Land zu entschädigen, nicht zu entscheiden.

#### 4.4.1.2.3 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustelleneinrichtung, sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren. Wir haben den Vorhabensträger dazu unter A.3.6.2 dieses Beschlusses verpflichtet. Durch den Vorhabensträger wird damit sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks nach Durchführung der Baumaßnahme möglich ist.

#### 4.4.1.2.4 Erschließung, Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

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

Wir haben durch Nebenbestimmungen unter C.3.6 dieses Beschlusses sichergestellt, dass die Wiederherstellung/Neuordnung landwirtschaftlicher Wegeverbindungen und die Erschließung der Flächen bzw. Restflächen durch den Vorhabensträger gewährleistet werden. Einen Anspruch auf Verbesserung

bestehender Verkehrsverhältnisse (z. B. bituminöse Befestigung) besteht nicht, soweit die Benutzbarkeit durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt wird.

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

#### 4.4.1.2.5 Vernässung von Grundstücken

Eine Eigentumsgefährdung infolge Vernässungsschäden ist durch das Bauvorhaben aus unserer Sicht nicht zu besorgen. Das Entwässerungskonzept stellt sicher, dass kein zusätzliches Wasser der Straße auf landwirtschaftliche Flächen fließt. Eine zusätzliche Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen ist nicht vorgesehen. Die Entwässerung der Nordumfahrung Bad Tölz erfolgt nach den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik und den einschlägigen wasserwirtschaftlichen Richtlinien. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat das geplante Entwässerungskonzept als Träger öffentlicher Belange überprüft und sein Einverständnis mit den vorgesehenen Entwässerungsanlagen unter Beachtung der in diesem Beschluss unter A.4.3 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt. Mit dem vorliegenden Entwässerungskonzept gewährleistet der Vorhabensträger jedenfalls die vorhandene Situation durch das Bauvorhaben nicht zu verschlechtern. Zu einer Verbesserung einer vorgefundenen mangelhaften Situation und daraus resultierenden Vernässungen ist der Vorhabenträger allerdings nicht verpflichtet.

#### 4.4.1.2.6 Dränagen

Wir haben den Vorhabensträger unter A.3.6.7 dieses Beschlusses verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Funktionsfähigkeit betroffener Drainageanlagen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt wird, soweit durch die Baumaßnahme vorhandene Drainagen durchschnitten werden, um die ordentliche Entwässerung von Grundstücken weiterhin sicherzustellen.

#### 4.4.1.2.7 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter A.3.6.6 dieses Beschlusses klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen

kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd. Nr. 54).

#### 4.4.1.2.8 Lärm-, Staub und Abgasbelastung und Erschütterungen während der Bauzeit

Belastungen durch Lärm, Staub, Abgase und Erschütterungen während der Bauausführung lassen sich nicht völlig vermeiden und sind daher hinzunehmen. Wir haben den Vorhabensträger in diesem Beschluss unter A.3.2 verpflichtet, solche negativen Auswirkungen der Bauausführung so weit wie möglich zu reduzieren.

Darüber hinaus ist nicht davon auszugehen, dass von der Nordumfahrung Bad Erschütterungseinwirkungen ausgehen könnten, die eine Schädigung der Bausubstanz auch nur im Ansatz erwarten ließen. Die entsprechenden Anhaltswerte der DIN 4150, Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3, werden nach Auskunft des Vorhabensträgers mit Sicherheit bei weitem nicht erreicht. Schäden an der Bausubstanz durch Schallimmissionen sind immissionsschutzfachlich grundsätzlich auszuschließen.

#### 4.4.1.2.9 Wertminderungen

Verschiedene Einwender haben im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür gefordert, dass ihre Grundstücke durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme einen Wertverlust erleiden. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist jedoch gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen

(aktive Lärmschutzmaßnahmen) ausgeglichen. Wie unter C.3.3.4.1 dieses Beschlusses dargestellt, werden die maßgebenden Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV infolge des Bauvorhabens daher nicht überschritten. Auf die Unterlage 7.1 T wird verwiesen. Wie unter C.3.3.4.2 dieses Beschlusses dargestellt werden auch die Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten. Auf die Unterlagen 7.1 T und 7.3 T wird verwiesen. Eine Grundlage für eine Wertminderung ist somit erkennbar.

Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

#### 4.4.1.2.10 Schadensersatz

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir den Vorhabensträgern nicht auferlegt, da insofern in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

#### 4.4.1.2.11 Beweissicherung

Verschiedene Einwander forderten im Anhörungsverfahren die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für befürchtete Schäden an ihrem Eigentum durch das Bauvorhaben auf Kosten des Vorhabensträgers.

Ein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren darüber nicht zu entscheiden.



Es wird darauf hingewiesen, dass Beweissicherungsmaßnahmen im Interesse des Vorhabensträgers dazu dienen, den Zustand von Gegenständen zu dokumentieren, um eventuell eintretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden ermitteln zu können. Für Anschneidungen, Pachtaufhebungen, Existenzgefährdungen, Um- und Mehrwege, Wirtschafterschwernisse und Wertminderungen besteht typischerweise keine Notwendigkeit der Beweissicherung, weil deren Zustand bzw. dessen beabsichtigte Veränderung schon zur Berechnung der Entschädigung ohnehin erfasst und bewertet werden muss und unbeabsichtigte Verschlechterungen eher nicht zu erwarten sind.

Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen im Baubereich zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aber auch im Interesse des Vorhabenssträgers ist, hat der Vorhabensträger daher im Verfahren angekündigt, dass er im Vorfeld der Bauausführung ein Beweissicherungsverfahren an allen relevanten Gebäude und -teilen durchführen wird. Der Umfang und Untersuchungstiefe wird vom beauftragten Gutachter vorgeschlagen.

#### 4.4.1.2.12 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann dem Straßenbulasträger 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 § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

Eine analoge Anwendung des § 80 VwVfG 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).

#### 4.4.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Stadt Bad Tölz, der Verwaltungsgemeinschaft Reichersbeuern und der Gemeinde Gaißach, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausgelegt werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt. Bei Zustellung durch öffentliche Bekanntmachung, wenn der Planfeststellungsbeschluss nach Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG angefordert wird, und direkter Zustellung werden den Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern durch die Regierung von Oberbayern mitgeteilt.

Eine große Anzahl privater Einwender (Nrn. 2001 - 2008, Nrn. 2101 - 2156, Nrn. 1000 - 1037, Nrn. 1100 - 1138 und 1141 - 1144, Nr. 3001) haben Einwendungen gegen das Bauvorhaben zu verschiedenen Themen (z.B. Planrechtfertigung, Variantenuntersuchung, verkehrliche Auswirkungen des Bauvorhabens (u.a. Trennwirkungen), Immissionsschutz, Eingriffe in Natur und Landschaft (u.a. Artenschutz, Landschaftsbild), Landwirtschaft, Wasserversorgung, Entwässerung und Hochwasserschutz, Beeinträchtigungen von Freizeit, Erholung und Tourismus, Wertverlust von Immobilien und Mietausfälle etc.) erhoben. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in diesem Beschluss wird verwiesen. Im Folgenden werden noch die Einwender behandelt, zu denen darüber hinaus besondere Ausführungen erforderlich sind. Weiterhin wird hinsichtlich der Einzelheiten des Vorbringens der Einwender auf die Einwendungsschreiben und die Erwiderungen des Vorhabensträgers sowie den sonst geführten Schriftwechsel ergänzend Bezug genommen.

##### 4.4.2.1 Rechtsanwälte Labbé und Partner

Die Rechtsanwälte Labbé und Partner vertreten die Einwender Nrn. 2001 bis 2008 und Nrn. 2101 bis 2156.

#### 4.4.2.1.1 Einwender Nr. 2001

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit Milchviehwirtschaft. Er wandte sich gegen die geplante Flächeninanspruchnahme durch das Bauvorhaben. Er sei auf die betroffenen Flächen aus der Fl. Nr. 815, Gemarkung Greiling, zur Bewirtschaftung seines landwirtschaftlichen Betriebes angewiesen. Das Grundstück sei bereits früher durch eine Straßenbaumaßnahme nachteilig zerschnitten worden. Jetzt würde die Fläche erneut durchschnitten und es würden unwirtschaftliche Restflächen entstehen. Der Einwender befürchtete zudem, dass im südlichen Teil des Grundstücks ein landwirtschaftlicher Nutzweg abgeschnitten werde.

Aus der Fl. Nr. 815, Gemarkung Greiling, werden 5.439 m<sup>2</sup> dauerhaft und 4.727 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich.

Die weitere landwirtschaftliche Nutzweg südlich des Grundstücks Fl. Nr. 815, Gemarkung Greiling, bleibt nach Auskunft des Vorhabensträgers unberührt bestehen.

Die Befürchtungen des Einwenders hinsichtlich der Entwässerungssituation sind unbegründet. Die erstellte Entwässerungsplanung ist ausreichend dimensioniert und entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Die bestehende Entwässerungssituation wird sich dadurch verbessern bzw. nicht verschlechtern. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat die Planung aus wassertechnischer Sicht überprüft und keine Bedenken erhoben. Auf die Ausführungen unter C.4.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.2 Einwender Nrn. 2002 und 2005

Der Einwender ist Eigentümer der für die landwirtschaftliche Nutzung (Milchviehwirtschaft) verpachteten Fl. Nrn. 545, 546 547, 821, 812/1 und 812 der Gemarkung Greiling. Er wandte sich gegen die durch das Bauvorhaben verursachten Flächeninanspruchnahmen, da diese im Süden so durchschnitten würden, dass unwirtschaftliche und damit nicht weiter zu verpachtende Restflächen verblieben. Der Verlust dieser hochwertigen Flächen stelle eine erhebliche wirtschaftliche

Einbuße dar. Zudem seien dadurch zukünftig erhöhte Überschwemmungen und Vernässungen der Restflächen, insbesondere durch den geplanten Entwässerungskanal auf der Fl. Nr. 821, Gemarkung Greiling, zu befürchten. Es würden hilfsweise geeignete Schutzmaßnahmen und eine Entschädigung gefordert.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 545, Gemarkung Greiling, 20 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 546, Gemarkung Greiling, 131 m<sup>2</sup> dauerhaft, und 108 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 547, Gemarkung Greiling, 150 m<sup>2</sup> dauerhaft, und 95 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 821, Gemarkung Greiling, 3.718 m<sup>2</sup> dauerhaft, und 351 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 821/1, Gemarkung Greiling, 336 m<sup>2</sup> dauerhaft, und 147 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 812, Gemarkung Greiling Greiling, 91 m<sup>2</sup> dauerhaft, und 725 m<sup>2</sup> vorübergehend und aus der Fl. Nr. 812/1, Gemarkung Greiling, 293 m<sup>2</sup> dauerhaft und 59 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich.

Die Befürchtungen des Einwenders hinsichtlich der Entwässerungssituation sind unbegründet. Die erstellte Entwässerungsplanung ist ausreichend dimensioniert und entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Die bestehende Entwässerungssituation wird sich dadurch verbessern bzw. nicht verschlechtern. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat die Planung aus wassertechnischer Sicht überprüft und keine Bedenken erhoben. Auf die Ausführungen unter C.4.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.3 Einwender Nr. 2003

Der Einwender ist Eigentümer der Fl. Nr. 554, Gemarkung Greiling, und wandte sich gegen die geplante vollständige Inanspruchnahme für das Bauvorhaben. Das Grundstück sei als Mähwiese bzw. Weidewiese verpachtet. Es handle sich um eine trockene Wiese, die zum Schutz vor Hochwasser, Überschwemmungen und Vernässung besonders wertvoll sei.

Aus der Fl. Nr. 554, Gemarkung Greiling, werden insgesamt 302 m<sup>2</sup> dauerhaft und vorübergehend 284 m<sup>2</sup> beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann

auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich.

Die Befürchtungen des Einwenders hinsichtlich der Entwässerungssituation sind unbegründet. Die erstellte Entwässerungsplanung ist ausreichend dimensioniert und entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Die bestehende Entwässerungssituation wird sich dadurch verbessern bzw. nicht verschlechtern. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat die Planung aus wassertechnischer Sicht überprüft und keine Bedenken erhoben. Auf die Ausführungen unter C.4.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.4 Einwender Nr. 2004

Der Einwender ist Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebes mit Milchviehwirtschaft und insgesamt 33,25 ha Nutzfläche. Er wandte sich gegen das Bauvorhaben, da er durch die geplanten Flächeninanspruchnahmen von insgesamt 71.643 m<sup>2</sup> dauerhaft und 2.054 m<sup>2</sup> vorübergehend aus eigenen und gepachteten Grundstücken eine massive Existenzgefährdung seines Betriebes befürchtete. Zudem würden das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz, Drainagen und die Flächen durch vorübergehende Inanspruchnahmen stark beeinträchtigt. Es komme auch zu schadhafte Verkehrsimmissionen.

Aus der Fl. Nr. 810, Gemarkung Greiling, werden 160 m<sup>2</sup> vorübergehend und aus der Fl. Nr. 555, Gemarkung Greiling, 2.721 m<sup>2</sup> dauerhaft und 390 m<sup>2</sup> vorübergehend benötigt. Zudem werden von gepachteten Flächen aus der Fl. Nr. 545, Gemarkung Greiling, 20 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 547, Gemarkung Greiling, 150 m<sup>2</sup> dauerhaft und 95 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 554, Gemarkung Greiling, 302 m<sup>2</sup> dauerhaft und 284 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 558, Gemarkung Greiling, 1.555 m<sup>2</sup> dauerhaft und 479 m<sup>2</sup> vorübergehend und aus der Fl. Nr. 558/1, Gemarkung Greiling, 5.409 m<sup>2</sup> dauerhaft und 324 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Die landwirtschaftlichen Nutzungen am Flugplatz (Fl. Nrn. 407 und 407/3, jeweils Gemarkung Greiling) sind nicht mit Pachtverträgen vereinbart, sondern mit (kostenlosen) Nutzungsvereinbarungen, die jederzeit kündbar sind. Auf die Inanspruchnahme der eigenen und gepachteten Flächen kann auch unter

Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine weitere Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich.

Infolge des mit der 1. Tektur vom 26.01.2018 geplanten naturschutzfachlichen Kompensationskonzepts erfolgte eine deutliche Reduzierung der dauerhaften Flächeninanspruchnahme aus Eigentum und Pacht des betroffenen Einwenders. Die nun betroffene Eigentumsfläche von 0,2721 ha liegt im Verhältnis zur landwirtschaftlich genutzten Fläche des Betriebes bei weniger als 1 %. Selbst bei Einbeziehung der Pachtflächen ergibt sich ein Bedarfsanteil von 4,36 % an Eigentums- und Pachtflächen. Nach der gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung kann damit regelmäßig auch ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgegangen werden, dass das Straßenbauvorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung oder gar Existenzvernichtung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs führt. Im Übrigen würde sich hier auch das öffentliche Interesse gegen die privaten Belange des Einwenders durchsetzen. Die mit dem Bau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt wäre. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Es wurde eingewendet, dass die Fl. Nr. 810, Gemarkung Greiling, zu 16.005 m<sup>2</sup> intensiv landwirtschaftlich als Grünlandwiese genutzt werde und es zu vermeidbaren Verschlechterungen in Form von Überflutungen kommen werde. Das geplante Regenrückhaltebecken auf den Fl. Nrn. 821 und 822, Gemarkung Greiling, sei nicht geeignet, das Oberflächenwasser schadlos abzuführen. es werde daher gefordert, dass der Vorhabensträger die Fl. Nr. 810, Gemarkung Greiling, auf Antrag vorzugsweise im Tauschwege zum Verkehrswert erwirbt und zwar bis zehn Jahre nach Verkehrsfreigabe, damit dem Einwender die Möglichkeit gegeben werde, die Auswirkungen der fehlerhaft projektierten Entwässerung zu beobachten und seine Schlüsse hieraus zu ziehen.

Dieser Einwand kann nicht nachvollzogen werden. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat das vorgelegte Entwässerungskonzept überprüft und keine Einwände erhoben. Mit der Entwässerungsplanung wird nun ein Großteil des ohnehin anfallenden Oberflächenwassers gesammelt und dem Absetz- und Regenrückhaltebecken 2 zugeführt, dort zurückgehalten und nur noch gedrosselt und schadlos an den Vorfluter abgegeben. Daher wird die Entwässerungssituation bzw. Hochwassersituation durch das geplante Bauvorhaben nicht verschlechtert, sondern insgesamt nachhaltig verbessert. Die Entwässerungsanlage 2 besteht aus einem Absetzbecken

(ASB 2) und einem Regenrückhaltebecken. Insgesamt sind ca. 2,29 ha undurchlässige Fläche angeschlossen. Die Bemessung des Absetzbeckens 2 wurde auf Plausibilität geprüft. Der Nachweis nach dem Arbeitsblatt DWA-A 117 für die Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens 2 (bei einem 10-jährlichen Ereignis) wurde ebenfalls mit dem Programm des Bayerischen Landesamtes für Umwelt stichpunktartig auf Plausibilität geprüft. Nach den Antragsunterlagen ist bei einem 100-jährlichen Regenereignis eine Einstauhöhe im RRB 2 von 1,5 m, ein Drosselabfluss von 40 l/s und ein Rückhaltevolumen von 1.868 m<sup>3</sup> erforderlich. Mit einem Rückhaltepotential von etwa 2063 m<sup>3</sup> ist das geplante Regenrückhaltebecken 2 ausreichend groß dimensioniert. Gleiches gilt für eine ausreichende Reinigung des abfließenden Wassers. Es gibt keine Verschlechterungen hinsichtlich Überflutungen im Bereich des abfließenden Wassers. Die Einzugsflächen für das RRB 2 wurden korrekt ermittelt und dargestellt. Es wurden die Flächen, die außerhalb der Neubaumaßnahme liegen, jedoch zu den Neubaubereichen hin entwässern, hydraulisch berücksichtigt und farblich dargestellt. Grundlage für die Planung sind Geländemodelle des Bestandes und der Planung. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.4.3.5.2 wird verwiesen.

Wir haben im Übrigen unter A.3.6 dieses Beschlusses verschiedene Nebenbestimmungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Betriebe durch das Bauvorhaben (z. B. bei vorübergehender Inanspruchnahme, Erschließung, Drainagen usw.) festgesetzt.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland oder einer auf zehn Jahre befristeten Tauschoption, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Der Vorhabensträger hat aber angeboten, dass notfalls aus der Fl. Nr. 407 (Flugplatzgelände), Gemarkung Greiling, des Vorhabensträgers Pächtersatzflächen zur Verfügung gestellt werden könnten. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.5 Einwender Nr. 2006

Der Einwender ist Eigentümer der zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachteten Fl. Nr. 573/1, Gemarkung Greiling. Sie wandte sich gegen das Bauvorhaben, da sie durch ausgelöste Überschwemmungen, Hochwassergefahren und Vernässungen für ihr Grundstück befürchtet.

Aus der Fl. Nr. 573/1, Gemarkung Greiling, werden 3.112 m<sup>2</sup> dauerhaft und 1.465 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwenderin nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und auch nicht mehr weiter reduziert werden kann. Auf

die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich.

Die Befürchtungen des Einwenders hinsichtlich der Entwässerungssituation sind unbegründet. Die erstellte Entwässerungsplanung ist ausreichend dimensioniert und entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Die bestehende Entwässerungssituation wird sich dadurch sogar verbessern und nicht verschlechtern. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat die Planung aus wassertechnischer Sicht überprüft und keine Bedenken erhoben. Auf die Ausführungen unter C.4.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.6 Einwender Nr. 2007

Der Einwender wandte sich gegen die durch das Bauvorhaben verursachte Durchtrennung der Start- und Landebahn des Fluggeländes in einen nördlichen und einen südlichen Teil. So sei nur noch ein Flugbetrieb auf dem künftigen nördlichen Teil möglich. Die Nutzung der Einrichtungen auf dem südlichen Teil wäre damit sinnlos. Es müssten neue Einrichtungen auf dem Nordteil und eine Erschließung unter erheblichen finanziellen Aufwendungen geschaffen werden. Diese Belange seien in die Variantenabwägung nicht eingeflossen. Zudem werde eine Verschlechterung bzw. Beseitigung der wegemäßigen Erschließung und eine Zerstörung bzw. Beeinträchtigung kartographierter Biotopflächen auf dem Pachtgelände befürchtet.

Aus der Fl. Nr. 407, Gemarkung Greiling, werden 45.047 m<sup>2</sup> dauerhaft und 1.797 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders an einer ungestörten weiteren Ausübung des Segelflugbetriebes nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Das unter C.4.2 dieses Beschlusses angeführte öffentliche Interesse am Bau der Nordumfahrung ist stärker zu gewichten. Der Segelflugplatz befindet sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. In § 11 des Nutzungsvertrages vom 07.09.1995 wurde ausdrücklich eine Kündigung vorgesehen für den Fall, dass Flächen des Flugplatzes für den Bau der Umfahrung Bad Tölz benötigt werden. Dem Einwender war daher ständig bewusst, dass die Nutzung des Geländes mit eingebrachten Sachwerten nur vorübergehender Natur ist. Zudem wurde die Erlaubnis zum Betreiben des Segelflugplatzes von der Regierung von Oberbayern,



Luftamt Südbayern mit Bescheid vom 03.04.1995, Az. 315/Dr. L, Abschnitt IV, mit einem Widerrufsvorbehalt gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG zu Gunsten dem damals bereits geplanten Bau der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz erteilt. Dies bedeutet, dass die Genehmigung des Segelfluggeländes ganz oder teilweise widerrufen werden kann, falls sich durch den Bau der Nordumfahrung Bad Tölz ein Konflikt ergibt bzw. deren Realisierung behindert wird. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Weiterbetrieb des Segelflugbetriebes wird durch die Planung des Vorhabensträgers gewährleistet. Die Erschließung des Segelflugplatzes wird durch den Vorhabensträger weiterhin über einen öffentlichen Feld- und Waldweg parallel zur Trasse der B 472 neu zwischen Bau-km 1+800 bis Bau-km 2+300 sichergestellt (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.4 oder Unterlage 5/3 T).

Fragen der Entschädigung können im Übrigen nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.7 Einwender Nr. 2008

Die Einwender wandten sich gegen die zu erwartenden schädlichen Verkehrsimmisionen an ihrem im Außenbereich gelegenen Anwesen. Das Anwesen werde durch die Baumaßnahme einen massiven Wertverlust erleiden. Zudem werde durch das verstärkte Auftreten von Immissionen aller Art die bauliche Substanz des Anwesens auf Dauer Schaden nehmen. Es sei auch zu berücksichtigen, dass eine Summierung der Belastung durch die Immissionen des großen Kreisverkehrs (Bau-km 1+500), an dem zwei Bundesstraßen mit gesteigerten Brems- und Beschleunigungsvorgängen zusammengeführt werden, entstehen würde. Die Einstufung als Mischgebiet sei falsch. Ferner seien die Immissionsgutachten erneut durch ein unabhängiges Büro zu überprüfen und eine Beweissicherung des Bestandes vorzunehmen. Sie fordern vom Vorhabensträger entweder eine Tieferlegung bzw. Einschneidung der Trasse, eine Einhausung, eine Höhenführung der Trasse entlang des natürlichen Geländeprofiles oder die Errichtung eines Schutzwalls zur Reduzierung der auftretenden Verkehrsimmisionen. Ansonsten würde die Planung gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung verstoßen, weil dies der einzige bewohnte Bereich im gesamten Streckenverlauf sei, der nicht durch Schallschutzmaßnahmen abgeschirmt werde.

Zudem befürchten sie auch, dass die Zufahrt zu ihrem Anwesen, das bis jetzt über einen Privatweg von der B 13 erreichbar ist zukünftig abgeschnitten werde bzw. dass die Zufahrt durch die Planung zumindest erheblich erschwert werde.

Der Einwand hinsichtlich des Verkehrslärms wird zurückgewiesen. Das Anwesen befindet sich mindestens ca. 125 m nördlich vom geplanten Fahrbahnrand der B 472 neu. Westlich des Anwesens verläuft die Trasse bedingt durch die Anschlussstelle mit der B 13 in einem Einschnitt. Erst unmittelbar vor dem Anwesen bei Bau-km 1+700 verläuft sie wieder auf Geländeniveau, bzw., bedingt durch eine Senke, in Dammlage. Ab Bau-km 1+850 wird das Anwesen durch einen 1,50 hohen Blendschutzwall (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.5.4) von der Trasse abgeschirmt. Ab Bau-km 2+000 verläuft die Trasse dann wiederum in einem XX m tiefen Einschnitt. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen des Einwenders so weit unterschritten, dass sogar die Lärmgrenzwerte für ein Allgemeines Wohngebiet eingehalten werden. Die durchgeführte Lärmberechnung ergab, dass für das betroffene Anwesen die Lärmpegel am IO 16 maximal 54,8 dB(A) am Tag und 47,4 dB(A) in der Nacht für den Prognosefall 2030 betragen. Darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen werden daher abgelehnt.

Die gesetzlichen Grenzwerte der 39. BImSchV für Luftschadstoffe werden am Anwesen ebenfalls nicht überschritten. Ein Anspruch auf weitergehenden Immissionsschutz entsteht demnach nicht. Auf die Ausführungen unter C.4.3.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auch durch Baubetriebe (Erschütterungen, Vibrationen etc.) bedingte Auswirkungen sind auf Grund des vergleichsweisen großen Abstandes nicht zu befürchten. Hinsichtlich einer Beweissicherung und Bestandsaufnahme der baulichen Substanz wird auf die Ausführungen unter C.4.4.1.2.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabensträger trägt zudem dafür Sorge, dass die Zufahrt zum Anwesen der Einwender sowohl während der Bauzeit als auch nach der Fertigstellung sichergestellt wird. Die Erschließung des Anwesens kann weiterhin über die B 13 erfolgen. Die unmittelbare Zufahrt wird lediglich baulich an die B 13 angepasst (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.19).

Fragen der Entschädigung können im Übrigen nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.8 Einwender Nr. 2101

Der Einwender ist Grundstückseigentümer der Fl. Nr. 1996/71, Gemarkung Bad Tölz, mit insgesamt 835 m<sup>2</sup>. Bei dem Grundstück handelt es sich um Bauland. Er wandte sich gegen die Flächeninanspruchnahme für das Bauvorhaben, da eine Bebauung der verbleibenden Restfläche unmöglich gemacht werde.

Aus der 1996/71, Gemarkung Bad Tölz, werden 573 m<sup>2</sup> dauerhaft beansprucht. Zudem werden auch 52 m<sup>2</sup> vorübergehend benötigt und 30 m<sup>2</sup> werden dauerhaft beschränkt. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich.

Das betroffene Grundstück ist im Übrigen im derzeit geltenden Flächennutzungsplan als allgemeiner ländlicher Raum ausgewiesen. Eine Festsetzung oder Zuordnung zu einer Nutzungsart „Bauland“ besteht nicht.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.9 Einwender Nr. 2102

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 1996/3, Gemarkung Bad Tölz, das mit einem Wohnhaus bebaut ist. Er wandte sich gegen die komplette Flächeninanspruchnahme seines Grundstückes.

Die Fl. Nr. 1996/3, Gemarkung Bad Tölz, wird mit insgesamt 661 m<sup>2</sup> dauerhaft beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und auch nicht mehr weiter reduziert werden kann. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich.

Das betroffene Grundstück Fläche ist im Übrigen im derzeit geltenden Flächennutzungsplan als allgemeiner ländlicher Raum ausgewiesen. Eine Festsetzung oder Zuordnung zu einer Nutzungsart „Bauland“ besteht nicht.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.10 Einwender Nr. 2103

Die Einwender sind in einer Eigentümergemeinschaft zusammengefasst. Diese befürchtet eine massive zusätzliche Belastung mit schadhaften Immissionen sowie erhebliche Wertverluste an ihrem Grundstück, Gebäude und Wohnungseigentum

durch das Bauvorhaben. Wegen der räumlichen Nähe zum Bauvorhaben befürchtet sie zudem Schäden an der Bausubstanz.

Der Einwand hinsichtlich des Verkehrslärms wird zurückgewiesen. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. weit unterschritten. Die durchgeführte Lärmberechnung ergab, dass für dieses Anwesen die Lärmpegel maximal 55,6 dB(A) am Tag und 48,2 dB(A) in der Nacht für den Prognosefall 2030 betragen. Darüber hinausgehende Lärmvorsorgemaßnahmen werden daher abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.4.3.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eine Schädigung der Bausubstanz ist ebenfalls auszuschließen. Die entsprechenden Anhaltswerte der DIN 4150, Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3, werden mit Sicherheit bei weitem nicht erreicht.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.11 Einwender Nr. 2104

Die Einwender sind in einer Eigentümergemeinschaft zusammengefasst. Diese befürchtet eine massive zusätzliche Belastung mit schadhaften Immissionen sowie erhebliche Wertverluste an ihrem Grundstück, Gebäude und Wohnungseigentum durch das Bauvorhaben. Wegen der räumlichen Nähe zum Bauvorhaben befürchtet sie zudem Schäden an der Bausubstanz.

Der Einwand hinsichtlich des Verkehrslärms wird zurückgewiesen. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. weit unterschritten. Die durchgeführte Lärmberechnung ergab, dass für dieses Anwesen die Lärmpegel maximal 55,9 dB(A) am Tag und 48,5 dB(A) in der Nacht für den Prognosefall 2030 betragen. Darüber hinaus gehende Lärmvorsorgemaßnahmen werden daher abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.4.3.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eine Schädigung der Bausubstanz ist ebenfalls auszuschließen. Die entsprechenden Anhaltswerte der DIN 4150, Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3, werden mit Sicherheit bei weitem nicht erreicht.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.1.12 Einwender Nr. 2105

Der Einwender wendete sich als Wohnungseigentümer gegen das Bauvorhaben. Er befürchtete schadhafte Verkehrsimmissionen und einen massiven Wertverlust seiner Immobilie.

Der Einwand wird hinsichtlich des Verkehrslärms zurückgewiesen. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV eines Mischgebietes von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten bzw. weit unterschritten. Die durchgeführte Lärmberechnung ergab, dass für dieses Anwesen (IO 01) die Lärmpegel 59,4 dB(A) am Tag und 52,0 dB(A) in der Nacht für den Prognosefall 2030 betragen. Darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen werden daher abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.4.3.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eine Schädigung der Bausubstanz ist ebenfalls auszuschließen. Die entsprechenden Anhaltswerte der DIN 4150, Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3, werden mit Sicherheit bei weitem nicht erreicht.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.2 Rechtsanwalt Schwab

Rechtsanwalt Schwab vertritt den Einwender Nr. 3000

Der Einwender wendete sich gegen die Beeinträchtigung seines Grundeigentums ist (Fl. Nrn. 600, 601 und 581, Gemarkung Greiling, durch das Straßenbauvorhaben. Der Einwender forderte, dass die künftigen Grundstückszuschnitte so gestaltet werden, dass ordnungsgemäß zu bewirtschaftende Flächen entstünden, insbesondere rechtwinklige Grundstücksgrenzen.

Es wurde gefordert, dass die beanspruchten Flächen nicht finanziell, sondern in Form von Tauschflächen ausgeglichen werden sollten. Dies gelte insbesondere für den Flächenverlust am Grundstück Fl. Nr. 581, Gemarkung Greiling, wobei ein Flächenausgleich durch das westlich angrenzende Grundstück Fl. Nr. 407/4, Gemarkung Greiling, gefordert werde.

Es wurde ergänzend gefordert, dass während der Bauzeit die Gesamtfläche des Grundstücks Fl. Nr. 581, Gemarkung Greiling, mit 12.351 m<sup>2</sup> als vorübergehend in Anspruch genommen angesehen und entschädigt werde, da sie mit nur noch etwa einen halben Hektar nicht mehr sinnvoll zu bewirtschaften sei.

Aus der Fl. Nr. 601, Gemarkung Greiling, werden 779 m<sup>2</sup> dauerhaft und aus der Fl. Nr. 581, Gemarkung Greiling, dauerhaft 3.110 m<sup>2</sup> und vorübergehend 4.105 m<sup>2</sup> beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich.

Im Übrigen werden die exakten Grundstücksgrenzen und Zuschnitte erst nach Herstellung der Straße durch Vermessung festgelegt. Der Vorhabensträger hat zugesagt, sich bei der abschließenden Vermessung unter Beteiligung des jeweiligen Grundstückseigentümers um eine einvernehmliche Festlegung des Grenzverlaufs zu bemühen.

Die Befürchtung des Einwenders, dass bei Starkregen die Grundstücke Fl. Nrn. 601 und 581, jeweils Gemarkung Greiling, „überflutet“ würden, ist unbegründet. Bei beiden betroffenen Flächen liegen die geplanten Verkehrsflächen, B 472 alt bzw. B 472 neu, niedriger als das angrenzende Gelände. Dies geht aus den Planunterlagen 5/3 T in Verbindung mit der Unterlage 5/0 T (Legende) durch die braun gefärbten Böschungsflächen mit entsprechender Signatur (Geländeeischnitt) hervor. Dies bedeutet, dass durch die geplanten Verkehrsflächen kein Rückstau auf den angrenzenden Grünflächen auftreten kann. Zudem weisen die in den genannten Unterlagen eingetragenen Höhenschichtlinien darauf hin, dass die natürliche Topographie höhenmäßig von den Verkehrsflächen abfällt, d. h. der natürliche Wasserabfluss nicht zu den Verkehrsflächen hin ausgerichtet ist. Daher kann durch die vorliegende Planung kein Rückstau auf den angrenzenden Flächen entstehen.

Der Einwender forderte eine in Maß und Umfang ausreichende Zufahrtsmöglichkeit auf seine von dem Straßenbauvorhaben betroffenen Grundstücke. Nur die Zufahrt zu dem Grundstück Fl. Nr. 581 der Gemarkung Greiling ist durch das Straßenbauvorhaben betroffen. Die bisherige Erschließung über den beschränkt öffentlichen Weg entfällt (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.17). Die Erschließung der Fl. Nr. 581 wird jedoch durch Anlage einer Zufahrt von der B 472 alt aus sichergestellt (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.10). Gemäß § 8a Abs. 4 FStrG hat der Straßenbaulastträger bei einer Unterbrechung von Zufahrten oder wesentlichen Erschwerung von deren Benutzung einen angemessenen Ersatz zu schaffen oder für den Fall, dass ihm das nicht zumutbar ist, eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Ein angemessener Ersatz für eine geschlossene Zufahrt liegt grundsätzlich dann vor, wenn der Zufahrtsverkehr im bisherigen Umfang und in der bisherigen Art ohne wesentliche Erschwernis technisch über eine Ersatzzufahrt abgewickelt werden kann. § 8a FStrG garantiert nicht eine optimale,

sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Die vorgesehene Zufahrt entsprechend der derzeitigen Nutzung des Grundstücks, Fl. Nr. 581 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.10), entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Derzeit ist die Nutzung der Fläche im Grundbuch als „Grünland“ und damit als landwirtschaftliche Fläche gekennzeichnet. Es ist somit eine Erschließung bzw. Zufahrt entsprechend der derzeitigen Nutzung (wieder-)herzustellen. Ein Anspruch auf eine breitere Ausgestaltung der Zufahrt mit 6,5 m im Hinblick auf eine etwaige künftige gewerbliche Nutzung des Grundstücks, wie seitens des Einwenders gefordert, besteht nicht. Eine auf eine evtl. Nutzungsänderung hin ausgerichtete bauliche Ausbildung der Zufahrt ist nur durch den Erschließungsträger einer zukünftigen baulichen Entwicklung und somit der weiteren kommunalen Bauleitplanung überlassen. Eine bauliche Ausbildung der Zufahrt durch den Vorhabensträger von ca. 3,0 m auf 6,5 m, die auf einen höherrangigen Verkehr als den landwirtschaftlichen Verkehr ausgerichtet ist, ist daher nicht gerechtfertigt.

Die Erschließung der Grundstücke Fl. Nrn. 600 und 601 der Gemarkung Greiling wird durch das Straßenbauvorhaben tangiert. Der Vorhabensträger hat daher zugesagt, dem Einwender eine gesonderte, direkte und befestigte landwirtschaftliche Zufahrt zur B 472 alt im Bereich Bau-km 0+400 auf das Grundstück Fl. Nr. 601, Gemarkung Greiling, im Rahmen der Bauausführungsplanung zu errichten.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland oder Bewirtschaftungsentschädigungen, können im Übrigen nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, den Wunsch auf Tauschland aus der Fl. Nr. 407/4, Gemarkung Greiling, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu überprüfen. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.3 Einwender Nr. 1001

Der Einwender wandte sich als Eigentümer der Fl. Nr. 573/3, Gemarkung Greiling, gegen das Bauvorhaben. Die geplante Trasse liege zukünftig 3 m über dem jetzigen Geländeniveau. Zusätzlich soll ein Lärmschutzwall die Straße um 2,5 m überragen. Dies bedeute einen ca. 6 m hohen Wall an der nördlichen Grundstücksgrenze. Bei größeren Niederschlägen werde das Grundstück dann immer unter Wasser stehen. Bisher könne das Wasser auch nach Norden ablaufen. Zudem werde eine große Lärmbelastung und einen damit verbundenen Wertverlust befürchtet.

Aus der Fl. Nr. 573/2, Gemarkung Greiling, werden 20 m<sup>2</sup> dauerhaft und 237 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Das Grundstück befindet sich zwischen Bau-km 1+600 und Bau-km 1+720. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter

Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bei der genannten Fläche handelt es sich um Grünland ohne weitere Bebauung. Eine Beeinträchtigung der bisherigen Nutzung des Grundstücks ist nicht erkennbar.

Auf der Westseite des Grundstücks befindet sich bei Bau-km 1+600 die Gradiente in einem Einschnitt von knapp 6 m, an der östlichen Grenze bei Bau-km 1+720 in einer 1 m hohen Dammlage. Die Gradiente bei Bau-km 1+600 liegt auf einer Höhe von ca. 712 m ü. NN, bei 1+720 bei ca. 715 m ü. NN. Das Grundstück hat bei Bau-km 1+600 eine Höhe von 717 m ü. NN (ca. 5 m über der Gradiente) und bei Bau-km 1+720 714 m ü. NN (ca. 1 m unterhalb der Gradiente). Die maximale sichtbare Wallhöhe am Nordende des Grundstücks beträgt daher auf einem kurzen Stück nur 3,5 m (2,5 m Wall und 1 m Gradientenhöhe).

Eine gravierende Lärmbeeinträchtigung für das Grundstück können wir ebenfalls nicht erkennen. Die 16. BImSchV nennt für Grünland ohne Bebauung keine einzuhaltenden Lärmgrenzwerte. Dennoch ist auf Grund der benachbarten Bebauung (General-Patton-Siedlung) in dem Bereich ein Lärmschutzwall von 2,5 m vorgesehen, so dass auch auf dem betroffenen Grundstück die Immissionsgrenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts eingehalten werden.

Der bisherige Wasserabfluss auf dem Grundstück wird durch das Bauvorhaben ebenfalls nicht verschlechtert. Die im Lageplan (Unterlage 5/2 T) dargestellten topographischen Höhenlinien weisen ein kontinuierliches natürliches Gefälle des vorhandenen Geländes in Richtung Osten auf, so dass auch ein Rückstau von Wasser durch die nördlich geplante Nordumfahrung Bad Tölz nicht entstehen kann. Das vorhandene Gelände verläuft zwischen Bau-km 1+600 und Bau-km 1+750 nahezu stetig mit einem Gefälle in Richtung Osten (Unterlage 6/2). Demnach wird die bisherige Entwässerung (Versickerung bzw. Oberflächenabfluss) auf dem Grundstück durch die vorliegende Planung nicht beeinflusst.

Fragen der Entschädigung können im Übrigen nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.4 Einwender Nr. 1004

Der Einwender verlangte, dass die sich im Bereich des BW 7 „Unterführung eines Geh- und Radweges“ (Bau-km 1+007) befindliche und mit großem Aufwand neu erstellte Trinkwasserleitung nicht gefährdet werde.



Der Vorhabensträger sicherte im Verfahren zu, dass die Wasserleitung des Einwenders (Unterlage 5 T) im Zuge der Bauausführungsplanung berücksichtigt und an die neuen Gegebenheiten angepasst werde, um die Trinkwasserversorgung auch weiterhin zu gewährleisten.

#### 4.4.2.5 Einwender Nr. 1013

Der Einwender wandte sich als Eigentümer der Fl. Nr. 820, Gemarkung Greiling, gegen die geplante Straßenentwässerung infolge des Baus des Absetz- und Rückhaltebeckens 2. Er befürchtete erhebliche Auswirkungen auf die Entwässerungssituation, zunehmende Überflutungen und eine existenzielle Bedrohung seines Gewerbebetriebes. Die zusätzliche Wassereinleitung des Absetz- und Rückhaltebeckens 2 sowie das Oberflächenwasser der nach dem RRB 2 liegenden B 472 neu in Richtung Ost (Miesbach) würden in die zukünftige Ausgleichsfläche A4 geleitet. In Folge steige der Grundwasserspiegel auch auf der Fl. Nrn. 820 und 821 der Gemarkung Greiling erheblich an. Es wurden geeignete Hochwasserschutzmaßnahmen bzw. eine Entschädigung beantragt.

Der Vorwurf einer erheblichen Verschlechterung für das Anwesen wird zurückgewiesen. Mit der nun vorliegende Entwässerungsplanung wird ein Großteil des ohnehin anfallenden Oberflächenwassers (Unterlage 18.2/3 T „Einzugsgebiete“) gesammelt und dem ausreichend dimensionierten Absetz- und Regenrückhaltebecken 2 zugeführt, dort zurückgehalten und nur noch gedrosselt, d.h. verzögert und damit schadlos an den Vorfluter abgegeben (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.4.3). Daher wird die Entwässerungssituation bzw. Hochwassersituation durch das geplante Bauvorhaben keinesfalls verschlechtert, sondern nachhaltig verbessert. Ab Bau-km 2+500 bis Bauende befindet sich die B 472 neu auf der Trasse und auch Gradienten der heutigen B 472. In diesem Bereich werden nur geringe Anpassungsarbeiten durchgeführt und somit die heutigen Abflussverhältnisse nicht negativ verändert. Auf die Ausführungen unter C.4.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen. Auf die Ausgleichsfläche A4 wurde infolge der 1. Tektur vom 26.01,2018 verzichtet.

#### 4.4.2.6 Einwender Nr. 1034

Der Einwender ist Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebes mit insgesamt 37,5 ha Nutzfläche. Er wandte sich gegen das Bauvorhaben, da er durch die geplanten Flächeninanspruchnahmen eine Existenzgefährdung seines Betriebes befürchtete. Er verliere über 5 % seiner Futterflächen, da die geplante B 472 neu Nordumgehung Bad Tölz direkt über seine langjährig gepachteten Grundstücke (50 Jahre) führe.

Aus der vom Einwender gepachteten Fl. Nr. 2663, Gemarkung Kirchbichl, werden 10.305 m<sup>2</sup> dauerhaft und 12.315 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 449, Gemarkung Greiling, werden 989 m<sup>2</sup> dauerhaft und 583 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 450, Gemarkung Greiling, werden 5 m<sup>2</sup> dauerhaft und 152 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 571, Gemarkung Greiling, werden 2.381 m<sup>2</sup> dauerhaft und 1.071 m<sup>2</sup> vorübergehend, aus der Fl. Nr. 572, Gemarkung Greiling, werden 3.318 m<sup>2</sup> dauerhaft und 1.445 m<sup>2</sup> vorübergehend und aus der Fl. Nr. 570, Gemarkung Greiling, werden 1.524 m<sup>2</sup> dauerhaft und 703 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich. Insbesondere kann eine Reduzierung der vorübergehend zu beanspruchenden Fläche aus der Fl. Nr. 2663, Gemarkung Kirchbichl, für ein Baulager im Vorgriff nicht durch den Vorhabensträger in Aussicht gestellt werden. Wenn nicht als Baulager, ist die Fläche u. U. als Zwischenlager für Böden notwendig, da in dem Bereich umfangreiche Erdarbeiten vorgesehen sind.

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Es wurde von einer anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche aus Eigentum und langfristig gepachteten Flächen in einem Umfang von 39,39 ha (Bewirtschaftungsjahr 2015) vor dem erforderlichen Flächenentzug durch das Bauvorhaben ausgegangen. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 1,85 ha dauerhaft aus seinen landwirtschaftlichen Nutzflächen. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenverlust von 4,7 % macht damit weniger als der Entzug von 5 % der betrieblichen Flächen aus, die nach der Rechtsprechung in der Regel von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb verkraftet werden können. Zudem hat sich die landwirtschaftlich genutzte Fläche durch weitere Zupacht im Jahr 2015 um ca. 2,0 ha gegenüber dem Jahr 2014 erhöht. Aufgrund dieser Gegebenheiten ist bei Realisierung des Bauvorhabens nicht von einer Existenzgefährdung des Betriebs auszugehen. Wir gehen daher davon aus, dass eine Existenzgefährdung in diesem Fall nicht gegeben ist. Das öffentliche Interesse würde sich zudem trotzdem gegen die privaten Belange des Einwenders durchsetzen. Die mit dem Bau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt wäre. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.4.2 wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Der Vorhabensträger hat aber im Verfahren zugesichert, dass er dem Betrieb aus dem bundeseigenen Grundstück Fl. Nr. 407, Gemarkung Greiling, eine landwirtschaftlich nutzbare Fläche von bis zu ca. 1,5 ha ersatzweise als Pachtland zur Bewirtschaftung zur Verfügung stellen könne. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.7 Einwender Nr. 1037

Der Einwender ist Eigentümer der verpachteten und extensiv bewirtschafteten Fl. Nr. 598/1, Gemarkung Greiling, mit einer Gesamtgröße von 3.442 m<sup>2</sup>. Er wandte sich gegen die geplante Flächeninanspruchnahme, da das dort geerntete Heu dringend vom Pächter für seinen Naturlandhof benötigt werde. Die Bearbeitung erfolge direkt von der B 472 aus, da sonst nur eine Zufahrt über fremden Grund (teilweise sehr feucht) möglich sei. Die geplante Flächeninanspruchnahme führe zu einer ungünstigen Aufböschung.

Aus der Fl. Nr. 598/1, Gemarkung Greiling, werden 14 m<sup>2</sup> dauerhaft beansprucht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich. Das genannte Grundstück liegt an freier Strecke der B 472 alt bei Bau-km 0+200 südlich der Bundesstraße. Die heutige unbefestigte Zufahrt liegt nahe der westlichen Grundstücksgrenze im Bereich der geplanten Einschnittsböschung. In dem Bereich ist ein Geh- und Radweg und eine Entwässerungsmulde (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.17 bzw. 3.1.12, Unterlage 5/3 T) erforderlich.

Der Vorhabensträger stellt zudem auch weiterhin die Erschließung der Restfläche sicher. Die Erschließung des Grundstückes ist durch einen beschränkt öffentlichen Feld- und Waldweg gewährleistet (Fl. Nr. 634, Gemarkung Greidling, Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.18, Unterlage 5/3 T). Die genannte direkte Zufahrt von der B 472 alt ist demnach nicht zwingend notwendig und auch aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzulehnen.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.8 Einwender Nr. 1141

Der Einwender wandte sich gegen den entstehenden Verkehrslärm an den Immissionsorten IO 21 und 22. Nach den Lärmberechnungen lägen die Werte am IO 21 tags um 3,9 dB(A) und nachts sogar 6,6 dB(A) über dem maßgebenden Grenzwert von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Daher müssten Lärmvorsorgemaßnahmen ergriffen werden.

Der Einwand hinsichtlich des Verkehrslärms wird zurückgewiesen. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. weit unterschritten. Da es sich bei der B 472 alt um einen bestehenden Verkehrsweg handelt, der in diesem Bereich lediglich baulich angepasst wird, war hier zu prüfen, ob sich für die benachbarte Wohnbebauung eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV in Verbindung mit einer Überschreitung der Grenzwerte ergibt. Die durchgeführte Lärmberechnung ergab aber, dass es an beiden Anwesen (IO 21 und IO 22) zu einer Reduktion der Beurteilungspegel in der Bandbreite von -0,3 bis -1,4 dB(A), je nach betrachtetem Stockwerk und Gebäude, kommt. An keinem der beiden Gebäude wird es als Folge der Maßnahme lauter. Damit sind die Voraussetzungen für Schallschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV nicht gegeben und Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.4.3.3.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 4.4.2.9 Einwender Nr. 1142

Der Einwender wandte sich als Eigentümer der Fl. Nr. 173, Gemarkung Gaißach, gegen das Bauvorhaben. Er befürchtete eine Gefährdung der von ihm zu beachtenden behördlichen Auflagen zur Entwässerung der bestehenden Bebauung und auch Auswirkungen auf seine im Rahmen der Bebauung existierenden Ausgleichsflächen (Freiflächen).

Die Einwände sind unbegründet. Nach Auskunft des Vorhabensträgers wird die Entwässerung der bestehenden Bebauung durch das Bauvorhaben nicht berührt. Der Vorhabensträger hat aber im Verfahren zugesichert, dass eine Anpassung der Entwässerung entsprechend den behördlichen Auflagen vorgenommen werde, sollte sich in den weiteren Planungsschritten herausstellen, dass die Entwässerung wider Erwarten doch von den geplanten Maßnahmen betroffen sei. Auch eine Flächeninanspruchnahme der vorhandenen Ausgleichsflächen ist nicht geplant. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der am Arbeitsraum angrenzenden Ausgleichs- und Biotopflächen hat der Vorhabensträger Schutzzäune entlang der Arbeitsraumgrenze während der Baumaßnahme geplant.

#### 4.4.2.10 Einwender Nr. 1143

Der Einwender wandte sich gegen die entstehenden Verkehrsimmissionen an ihrer Immobilie und forderte eine vollständige finanzielle Ersatzleistung aller ihr daraus entstehenden gesundheitlichen, beruflichen und eigentumsrechtlichen Nachteile.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Beim baulichen Eingriff in der Sachsenkammer Straße war hier zu prüfen, ob sich für die benachbarte Wohnbebauung eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV in Verbindung mit einer Überschreitung der Grenzwerte ergibt. Ein erheblicher baulicher Eingriff mit einer Erhöhung des bisher vorhandenen Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) ist nicht gegeben. Die durchgeführte Lärmberechnung ergab, dass an dem Anwesen (Immissionsort IO 1) die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete (64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts) deutlich unterschritten werden. Der bauliche Eingriff in die Sachsenkammer Straße hat also keine Erhöhung von mindestens 3 dB(A) zur Folge. Damit sind die Voraussetzungen für Schallschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV nicht gegeben. Die 16. BImSchV sieht verbindliche Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und Unversehrtheit sowie zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen vor. Hieraus lässt sich auf Grundlage der bestehenden Verordnungslage jedoch kein Anspruch auf absolute Ruhe herleiten. Ebenso werden sämtliche Grenzwerte der maßgeblichen Luftschadstoffe weit unterschritten und damit die Anforderungen der 39. BImSchV umfassend eingehalten sind. Eine Einschränkung des Außenbereiches durch den Neubau der B 472 neu oder gar eine existenzielle Bedrohung ist daher nicht erkennbar. Auf die übrigen Ausführungen dieses Beschlusses unter C.4.3.3.1 und C.4.3.3.2 wird verwiesen.

Anstelle der ursprünglich geplanten Seitenablagerung hat der Vorhabensträger aber auf freiwilliger Basis infolge der 1. Tektur vom 26.01.2018 einen Lärmschutzwall vorgesehen, der unabhängig vom Vorhandensein geeigneter Überschussmassen realisiert wird.

Auf die übrigen Ausführungen dieses Beschlusses unter C.4.3.3.1 und C.4.3.3.2 wird verwiesen.

#### 4.4.2.11 Einwender Nr. 1144

Der Einwender ist Eigentümer der landwirtschaftlich bewirtschafteten Fl. Nrn. 822, 822/1 und 822/2, jeweils Gemarkung Greiling. Er wies darauf hin, dass einer Veräußerung der oben genannten Grundstücke nur im Zuge eines flächengleichen Grundstückstausches zugestimmt werden könne. Die oben genannten Flächen von insgesamt ca. 4000 m<sup>2</sup> würden benötigt, um die landwirtschaftliche Betriebsmindestgröße von 3000 m<sup>2</sup> zu erhalten. Bei einer lediglich finanziellen

Entschädigung käme dies einer Zwangsauflösung seines landwirtschaftlichen Betriebs gleich.

Die Fl. Nr. 822, Gemarkung Greiling, werden mit insgesamt 2.306 m<sup>2</sup> und die und Fl. Nr. 822/2, Gemarkung Greiling mit insgesamt 30 m<sup>2</sup> vollständig dauerhaft in Anspruch genommen. Zudem wird aus der Fl. Nr. 822/1 (Gesamtgröße von 1.672 m<sup>2</sup>), Gemarkung Greiling, dauerhaft 415 m<sup>2</sup> und vorübergehend 240 m<sup>2</sup> benötigt. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist nicht möglich.

Fragen der Entschädigung, insbesondere in Form von Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. der Vorhabensträger hat aber erklärt, dass er sich um Ersatzland für den Einwender bemühen werde. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### **4.5 Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Die vorstellbaren Varianten werden ungünstiger beurteilt.

#### **4.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, beruht die Widmung der B 472 Nordumfahrung Bad Tölz zur Bundesstraße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland auf § 2 Abs. 6 FStrG. Die B 472 alt sowie die B 13 zwischen B 472 neu und B 472 alt werden zu Ortsstraßen bzw. Gemeindeverbindungsstraßen abgestuft (vgl. Unterlage 12 T).

Das vom Vorhabensträger mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegte Umstufungskonzept im Zuge des Baus der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz wird gem. § 2 Abs. 6 Satz 2 in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt, so dass die Statusverfügungen mit der Verkehrsfreigabe (bzw. Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck) wirksam werden. Der Vorentwurf für das planfestgestellte

Bauvorhaben wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung genehmigt.

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

#### Einwände:

Die Gemeinde Greiling bemängelte, dass sie durch die vorgesehene Umstufung der Resttrasse der B 472 alt von Km 2,1 bis zur Stadtgrenze Bad Tölz in eine Gemeindeverbindungsstraße zukünftig die Straßenbaulast erhalte. Dies gelte auch für die geplante Verbindungsstraße zwischen km 2,3 und dem verbleibenden Flugplatzgelände sowie die Verbindungsstraße zwischen B 472 alt und der Ortsverbindungsstraße zwischen Greiling und Gaißach. Durch die entstehende zusätzliche Straßenbaulast stoße die Gemeinde Greiling an unzumutbare personelle, mechanische und finanzielle Grenzen. Darüber hinaus regte die Gemeinde Greiling an eine Umstufung der B 472 alt in eine Kreisstraße zu überprüfen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Dem Bau einer neuen Ortsumgehung ist es wesensimmanent, dass der innerörtliche Streckenabschnitt seine Funktion im Netz für den Fernverkehr verliert. Zwingende Rechtsfolge ist vorliegend gem. § 2 Abs. 4 2. Alt. FStrG die Abstufung.

Die Einstufung einer Straße in eine der Straßenklassen ist zwingendes Recht. Bei der Beurteilung, welche Verkehrsbedeutung einer Straße zukommt und in welche Straßenklasse sie dementsprechend einzustufen ist, steht den zuständigen Behörden weder ein Ermessen noch ein Beurteilungsspielraum oder eine Einschätzungsprärogative zu; vielmehr handelt es sich bei dem Tatbestandsmerkmal der "Verkehrsbedeutung" um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der der vollen Nachprüfung durch die Verwaltungsgerichte unterliegt (vgl. BVerwG vom 22.8.1978 DÖV 1979, 907; vom 23.1.1981 DVBl 1981, 932; vom 11.11.1983 DVBl 1984, 338 = NVwZ 1985, 109, BayVGh vom 24.02.1999 DVBl 99, 866). Der maßgebende Faktor für die Verkehrsbedeutung einer Straße sind die von ihr vermittelten räumlichen Verkehrsbeziehungen, d. h. zwischen welchen Räumen der Verkehr vermittelt werden soll. Dabei ist zum einen zu ermitteln, welchem Verkehr die umzuwidmenden Straßen tatsächlich dienen bzw. welcher Verkehr für sie prognostiziert wird, also die Quantität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen. Zum anderen ist zu untersuchen, ob und gegebenenfalls welche Funktion dem Bauvorhaben im Verkehrsnetz zukommt (Netzfunktion), also die Qualität der Straße. Dem Beurteilungskriterium der Qualität der Straßenfunktion kommt dabei gegenüber dem

quantitativen Element eine ausschlaggebende Funktion zu. Bei der Ermittlung der zukünftigen Verkehrsbedeutung der umzuwidmenden Straßen lässt sich demnach folgendes feststellen:

Kreisstraßen sind nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG solche Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen oder kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz zu dienen bestimmt sind. Sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, Staatsstraße oder eine andere Kreisstraße anschließen. Nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 3, Art. 46 Nr. 1 BayStrWG sind Gemeindeverbindungsstraßen Straßen, die den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden untereinander oder deren Verbindung mit anderen Verkehrswegen vermitteln. Gemäß ihrer künftigen Verkehrs- und Verbindungsfunktion ist die bestehende B 472 daher als Gemeindeverbindungsstraße einzustufen. Sie nimmt zukünftig überwiegend zwischengemeindlichen Verkehr zwischen Bad Tölz und Greiling auf. Auch die neu geplanten Verbindungsstraßen zwischen km 2,3 und dem verbleibenden Flugplatzgelände sowie die Verbindungsstraße zwischen B 472 alt und der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Greiling und Gaißach sind aus diesem Grund richtig als öffentliche Feld- und Waldwege einzustufen.

**5. Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den Neubau der B 472 neu Nordumfahrung Bad Tölz ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

**6. 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. 1 des KG befreit.



### **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

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

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

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Die Frist zur Begründung der Klage kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden (§ 17e Abs. 5 FStrG).

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

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

durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von Ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter Kenntnis von den Tatsachen erlangt.

#### **Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung**

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!

Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmen.

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

#### **Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung**

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

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Bad Tölz, der Verwaltungsgemeinschaft Reichersbeuern und der Gemeinde Gaißach zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung.oberbayern.bayern.de](http://www.regierung.oberbayern.bayern.de) abgerufen werden.

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

München, 16.09.2019

Regierung von Oberbayern

gez.

Deindl  
Regierungsdirektor

