

**Regierung von Oberbayern**



**Teilplanänderungsbeschluss**

**B 2 (s)  
München - Weilheim  
Entlastungstunnel Starnberg  
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+120  
Teilplanänderung vom 03.05.2023  
Neubau der Bahnüberführung München - Garmisch  
(Bau-km 2+431)**

**München, 05.05.2023**

Aktenzeichen: 4354.32\_02-2-7

**Vollzug des FStrG  
B 2 (s) München - Weilheim  
Entlastungstunnel Starnberg  
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+120  
Teilplanänderung vom 03.05.2023  
Neubau der Bahnüberführung München - Garmisch (Bau-km 2+431)**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Teilplanänderungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

**1. Änderung des Plans**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 22.02.2007, Az. 32-43542 B 2-13, für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg im Zuge der B 2 wird insoweit geändert als er mit diesem Teilplanänderungsbeschluss zum Neubau der Bahnüberführung München - Garmisch (Bau-km 2+431) nicht übereinstimmt.

**2. Teilplanfestgestellte Planunterlagen**

Als Bestandteile der Teilplanfeststellung werden folgende Unterlagen vom 03.05.2023 festgestellt:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht	-
5	Übersichtslageplan (nachrichtlich)	1: 2.000
10	Grunderwerbsplan	1:1.000
10	Grunderwerbsverzeichnis	-
11	Regelungsverzeichnis (Ifd. Nr. 53)	-

Die mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.02.2007, Az. 32-43542 B 2-13, für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg festgestellten Planunterlagen werden insoweit ersetzt, als sie mit den unter A.2 dieses Teilplanänderungsbeschlusses

festgestellten Planunterlagen vom 03.05.2023 nicht übereinstimmen. Im Übrigen bleiben die festgestellten Planunterlagen unverändert gültig.

### **3. Nebenbestimmungen**

Die festgesetzten Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.02.2007, Az. 32-43542 B 2-13, für den Bau des B 2 Entlastungstunnels Starnberg gelten auch hinsichtlich der Teilplanänderung vom 03.05.2023, soweit sie nicht durch die nachfolgenden Regelungen dieses Teilplanänderungsbeschlusses abgeändert werden.

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

- 3.1.1 Der Stadt Starnberg, damit die zeitliche Abwicklung etwa erforderlicher Anpassungsmaßnahmen an gemeindlichen Anlagen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.2 Dem Landratsamt Starnberg.
- 3.1.3 Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, und der Deutschen Bahn (DB) AG, damit die zeitliche Abwicklung etwa erforderlicher Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Bahnanlagen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.4 Der betroffenen Bayernwerk Netz GmbH, der Deutschen Telekom Technik GmbH, der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH, der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG und dem Abwasserverband Starnberger See (AV), damit die zeitliche Abwicklung etwa erforderlicher Anpassungsmaßnahmen an betroffenen Anlagen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

#### **3.2 Bauausführung**

- 3.2.1 Die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) sind zu beachten.
- 3.2.2 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.
- 3.2.3 Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Anforderungen der „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2, (AVV) sind 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.

- 3.2.4 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- 3.2.5 Für die Baustelleneinrichtungs-, die Bereitstellungs- und die Zwischenlagerflächen einschließlich der Baustraßen gelten die Bestimmungen der AW Baulärm und der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechend.
- 3.2.6 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.
- 3.2.7 Die Auswirkungen durch den baustellenbedingten Fahrverkehr sind soweit wie möglich zu reduzieren.
- 3.2.8 Der Vorhabensträger hat für die Zeit der Bauausführung einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen. Dieser fungiert als Ansprechpartner für die durch baubedingte Immissionen betroffenen Anwohner, hat zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen und überwacht die Baustelle immissionstechnisch und veranlasst ggf. notwendige Minderungsmaßnahmen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde, dem Landratsamt Starnberg und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen. Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht. Zur Verifizierung und Überwachung der baubedingten Geräusch- und Erschütterungseinwirkungen sind während der besonders lärm- und erschütterungsintensiven Baumaßnahmen geeignete Messungen an den kritischen Immissionsorten (durch den Immissionsschutzbeauftragten bzw. eine Messstelle nach § 29b BImSchG) durchzuführen und die Messergebnisse für eine ggf. spätere Beweissicherung zu dokumentieren. Bei erkennbaren Immissionskonflikten sind durch den o. g. Immissionsschutzbeauftragten Abhilfemaßnahmen zu prüfen und ggf. zu veranlassen.
- 3.2.9 Vor lärm- und erschütterungsintensiven Bauphasen sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren.

- 3.2.10 Lärmintensive Bauarbeiten dürfen oberirdisch nur werktags (Montag bis Samstag) von 7.00 bis 20.00 Uhr durchgeführt werden. Hiervon ausgenommen sind unvermeidbare, lärmintensive Bauarbeiten im Zeitraum während der Vollsperrung der B 2, der Sperrpausen der DB und gegebenenfalls vorbereitender Arbeiten.
- 3.2.11 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken. Dem Landratsamt Starnberg und der Stadt Starnberg sind solche Bauarbeiten möglichst frühzeitig vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten: Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter und Bahnüberwacher Bahn mit Telefonnummer sowie ggf. geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner. Die Notwendigkeit etwaiger erforderlicher Nacht- bzw. Sonn- und Feiertagsarbeiten ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.
- 3.2.12 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen auch auf den Baustelleneinrichtungsflächen ein Gutachten einzuholen und dieses der Regierung von Oberbayern vorzulegen.
- 3.2.13 Entschädigung in Geld oder Bereitstellung von Ersatzschlafraum
- 3.2.13.1 Den betroffenen Eigentümern steht gegen den Vorhabensträger ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld in folgenden Fällen zu:
- für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach vorstehender A.3.2.12 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel (Außengeräuschpegel) nachts von mehr als 60 dB(A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.
- Der Anspruch entfällt jedoch für Nächte, an denen gemäß nachfolgendem A.3.2.13.2 Ersatzschlafraum in Anspruch genommen wurde. Im Übrigen kann eine ggf. entschädigungsmindernde zusätzliche Schutzwirkung von bereits umgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen aus dem Vorsorgeanspruch nach 16. BImSchV für den zukünftigen Verkehrslärm anhand der für deren Bemessung herangezogenen Beurteilungspegel berücksichtigt werden.
- Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:
- die Höhe der Überschreitung der gemäß vorstehenden oben aufgeführten jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der nach vorstehender A.3.2.12 ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung

einzu beziehen sind ausschließlich die Pegel, welche die unter den oben aufgeführten Werte überschreiten,

- die Anzahl der Nächte, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Nächte, an denen Ersatzschlafraum gemäß A 3.2.13.2 in Anspruch genommen wurde, sind hierbei nicht zu berücksichtigen.

Hierzu wird dem Eigentümer eine Entschädigung in Höhe der Kosten ortsüblichen Ersatzwohnraums angeboten. Soweit Anspruchsberechtigte und der Vorhabensträger über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch das Landratsamt Starnberg, Entschädigungsbehörde.

3.2.13.2 Den betroffenen Anwohnern steht gegen den Vorhabensträger im Übrigen ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzraum für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach vorstehender A.3.2.12 für Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) nachts bezogen auf Schlafräume zu. Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß den detaillierten Baulärmprognosen (A.3.2.12) ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren. Dabei kann eine ggf. anspruchsmindernde zusätzliche Schutzwirkung von bereits umgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen aus dem Vorsorgeanspruch nach 16. BImSchV für den zukünftigen Verkehrslärm anhand der für deren Bemessung herangezogenen Beurteilungspegel berücksichtigt werden. Soweit Anspruchsberechtigte und der Vorhabensträger keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Verfahren durch das Landratsamt Starnberg, Entschädigungsbehörde.

3.2.14 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. Hierbei sind insbesondere die unter Kapitel 6.5.4.3 der DIN 4150-2 genannten Maßnahmen zur Minderung erheblicher Belästigungen zu beachten.

3.2.15 Vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahmen ist eine gebäude- und anlagentechnische Beweissicherung durch den Vorhabensträger in Abstimmung mit den Eigentümern durchzuführen, um etwaige baubedingte Schäden und Veränderungen an den benachbarten Gebäuden und Anlagenfeststellen zu können. Der Vorhabensträger hat zudem vor Baubeginn ein Gutachten zu den baubedingten Erschütterungseinwirkungen einzuholen. Sollten sich hier weitergehende

Anforderungen ergeben, sind diese zwingend zu beachten. Abhängig von der Intensität der Erschütterungseinwirkungen kann ggf. eine gutachterliche Überprüfung durch einen weiteren Gutachter erforderlich werden.

- 3.2.16 Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Beleuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen, etc.) soweit wie möglich zu reduzieren. Hierbei ist das Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen zu beachten. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin laufend zu überwachen und ggf. anzupassen.
- 3.2.17 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes - einschließlich der begleitenden Regelwerke - sind zu beachten:
- 3.2.18 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Starnberg abzustimmen.
- 3.2.19 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die schadlose und ordnungsgemäße Entsorgung der Abfälle unter Einhaltung der Abfallhierarchie des KrWG ist unter Aufstellung eines Entsorgungskonzeptes unter Abstimmung mit dem Landratsamt Starnberg sichergestellt wird. Dazu gehört vor allem auch die frühzeitige Ermittlung, Erkundung und Identifizierung problematischer Bereiche (ggf. kontaminierte Flächen aufgrund der Vornutzung). Die geltenden rechtlichen Regelungen und hierzu in Bayern eingeführten Merkblätter und Leitfäden zum Umgang mit mineralischen Abfällen (Boden/Bauschutt/Straßenaufbruch/...) sind einzuhalten ([https://www.lfu.bayern.de/abfall/mineralische\\_abfaelle/index.htm](https://www.lfu.bayern.de/abfall/mineralische_abfaelle/index.htm)).
- 3.2.20 Der Vorhabensträger hat eine Massenermittlung für das anfallende Ausbruchsmaterial, welches einer Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) zugeführt werden muss, und ein entsprechendes Entsorgungskonzept aufzustellen, um die zu entsorgenden Abfälle auf ein Minimum reduzieren und die erforderlichen Entsorgungswege planen zu können. Dazu gehört vor allem auch die frühzeitige Ermittlung, Erkundung und Identifizierung problematischer Bereiche (ggf. kontaminierte Flächen aufgrund der Vornutzung).
- 3.2.21 Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Teilplanänderungsbeschluss angeordneten Nebenbestimmungen hat der Vorhabensträger durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.
- 3.2.22 Hinweise:
- Es wird empfohlen, die derzeit auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen einzusetzen.

### **3.3 Belange der Eisenbahn**

Der Vorhabensträger hat die EBA-Richtlinie zu „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ (Nov 2012) zu beachten. Bahnstrecken und damit auch Eisenbahnüberführungen sind daher mit mindestens einem Rettungsweg (ab drei Gleise zwei Rettungswege) auszustatten, der unmittelbar im Anschluss an den Gefahrenbereich anzulegen ist. Die Mindestbreite beträgt 0,80 m, die Mindesthöhe 2,20 m. Einbauten sind im Bereich von Rettungswegen nicht zulässig. Ingenieurbauwerke sind des Weiteren grundsätzlich mit Füllstabgeländern auszustatten.

Der Vorhabensträger ist zudem vor Baubeginn verpflichtet, eine vorherige Zustimmung zur lichten Höhe der Eisenbahnüberführung München - Garmisch beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einzuholen (ARS 07/2012).

### **3.4 Belange der Stadt Starnberg**

3.4.1 Der Vorhabensträger hat alle verkehrlichen Beeinflussungen der Baumaßnahme in einem Arbeitskreis „Logistik und Verkehr“ mit der Stadt Starnberg, dem Landratsamt Starnberg, und der Polizei rechtzeitig abzustimmen.

3.4.2 Eine sichere Verkehrsführung muss für alle Verkehrsteilnehmer während der gesamten Bauzeit gewährleistet werden.

3.4.4 Hinsichtlich der Nutzung öffentlicher Straßen und Wege, insbesondere für Baustellenverkehr, hat der Vorhabenträger frühzeitig vor Baubeginn mit den örtlich und sachlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden Kontakt aufnehmen.

3.4.5 Der Vorhabensträger stimmt rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Straßenbaulastträger sowie den örtlich und sachlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden notwendig werdende Sperrungen und Einschränkungen auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen ab.

3.4.5 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass negative Auswirkungen auf die öffentlichen Belange der Straßenverkehrssicherheit während der Bauzeit beseitigt und aufgrund der Baumaßnahme verschmutzte Straßen und Wege ordnungsgemäß wieder gereinigt werden und der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird.

### **3.5 Belange der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH bereits während der Baumaßnahme weder beeinträchtigt noch gefährdet werden. Betroffene Anlagen sind bei der Bauausführung zu schützen

bzw. zu sichern und dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden. Die Kabelschutzanweisungen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH sind zu beachten.

### **3.6 Belange der Bayernwerk Netz GmbH**

3.6.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Telekommunikationsanlagen der Bayernwerk Netz GmbH bereits während der Baumaßnahme weder beeinträchtigt noch gefährdet werden.

3.6.2 Der Vorhabensträger hat den Zustand des Anlagenbestandes vor Baubeginn nochmals zusammen mit der Bayernwerk Netz GmbH zu aktualisieren. Vor Bauausführung ist eine Spartenauskunft über deren Planauskunftsportal einzuholen (<https://meine-planauskunft.de/LineRegister/extClient?theme=ba>). Alle Arbeiten, die 20-kV- und Niederspannungsanlagen betreffen, sind frühzeitig mit dem Kundencenter Taufkirchen abzustimmen

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

3.6.4 Der Schutzzonenbereich für Fernmeldekabel (EC004404-01, EC004405-01, EF004132-01) ist bei Aufgrabungen je 1,0 m rechts und links zur Trassenachse zu beachten. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen ist eine die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,5 m zu beachten. Die Fernmeldekabel sind rechtzeitig von Beginn der Bauarbeiten zu verlegen bzw. zu sichern.

3.6.5 Das Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen der Bayernwerk Netz GmbH ist zu beachten.

### **3.7 Belange der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG**

3.7.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Telekommunikationsanlagen der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG bereits während der Baumaßnahme weder beeinträchtigt noch gefährdet werden.

3.7.2 Der Vorhabensträger hat bei der erforderlichen Anpassung zwischen Bau-km 2+300 und Bau-km 2+445 die Erdgashochdruckleitung HD 0501 DN 200 DP 40/70 an die geänderten Verhältnisse die Vorgaben gemäß des Bahnkreuzungsrechts zur Mantelrohrverlängerung, zur Erhöhung des Abstands von Längsführungen zur

verlängerten Böschungslinie sowie der Mindestabstand zur Mitte des nächstliegenden Gleises zu beachten.

3.7.3 Der Vorhabensträger hat im Bereich der neuen Leitungstrasse der Erdgashochdruckleitung einen Schutzstreifen von 6,0 m Breite (je 3,0 m beidseits der Rohrachse) zu beachten und gemäß den Eisenbahn-Kreuzungsrichtlinien auszuweisen.

3.7.4 Der Vorhabensträger hat zu beachten, dass in der Schutzzone der als Vorwegmaßnahme verlegten Erdgashochdruckleitung beim zeitlich nachgelagerten Bau der Eisenbahnüberführung keine Baucontainer und keine Baukräne aufgestellt werden dürfen.

3.7.5 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass die Schutzzone der verlegten Erdgashochdruckleitung muss auch während des Neubaus der Eisenbahnüberführung uneingeschränkt zugänglich bleiben.

3.7.6 Der Vorhabensträger hat zu beachten, dass Anpassungsmaßnahmen am Leitungsbestand der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG grundsätzlich nur außerhalb der Heizperiode möglich sind und in jedem Einzelfall die jeweils gegebenen versorgungstechnischen Restriktionen (Zeitfenster einer temporären Außerbetriebnahme, Möglichkeit und Notwendigkeit des Aufbaus von Zwischenversorgungen, etc.) bei der in enger Abstimmung mit dem Unternehmen zu erstellenden Bauausführungsplanung zu berücksichtigen sind.

3.7.7 Der Vorhabensträger hat das Merkblatt/Schutzanweisung der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG zu beachten.

### **3.8 Belange des Abwasserverbandes Starnberger See (AV)**

3.8.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der Abwasserverbandes Starnberger See bereits während der Baumaßnahme weder beeinträchtigt noch gefährdet werden.

3.8.2 Der Vorhabensträger hat im Zuge regelmäßiger Spartenbesprechungen sämtliche erforderliche Baumaßnahmen inklusive der zu verlegenden Versorgungsleitungen mit dem AV abzustimmen. Sicherungs- und Schutzmaßnahmen sind in Abstimmung mit dem AV festzulegen und ggf. in die Ausschreibungsunterlagen des Vorhabensträgers aufzunehmen.

3.8.3 Der Vorhabensträger hat sämtliche Arbeiten an den Anlagen des AV rechtzeitig vorher dem AV schriftlich anzuzeigen.

**4. Entscheidung über Einwendungen**

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen, die sich auf die Regelungen dieses Teilplanänderungsbeschlusses beziehen, 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.

**5. Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a Abs. 2 VwGO sofort vollziehbar.

**6. Kostenentscheidung**

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

**B Sachverhalt**

**1. Beschreibung der Teilplanänderung**

Die Teilplanänderung vom 03.05.2023 beinhaltet im Wesentlichen folgende Regelung:

- Errichtung einer neuen Bahnüberführung München - Garmisch bei Bau-km 2+431 über die B 2 (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 53)

Im Übrigen verweisen wir auf die Beschreibung in der Unterlage 1.

**2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Wir haben mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.02.2007, Az. 32-43542 B 2-13, den Plan für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg im Zuge der B 2 festgestellt.

Die Bundesstraße 2 verbindet in Fortführung der A 95 und der A 952 (Zubringer zur Bundesautobahn A 95) die Stadt München mit den Zentren Starnberg und Weilheim sowie im weiteren Verlauf über die B 472 mit Peißenberg, Peiting/Schongau und dem Ostallgäu. Als Alternative zur A 95 dient die B 2 auch der Verbindung mit Murnau und Garmisch-Partenkirchen). Wegen ihrer überregionalen Verbindungsfunktion (Verbindungsfunktionsstufe 2) weist die B 2 in Starnberg einerseits eine sehr hohe Verkehrsbelastung und andererseits einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr auf. Durch den Bau eines Entlastungstunnels im Zuge der B2 wird die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität für den Durchgangsverkehr deutlich erhöht. Gleichzeitig profitiert die Stadt Starnberg durch eine erhebliche

Verkehrsreduktion auf der Hauptstraße und durch die Beseitigung von Schleichverkehren auch auf den Nebenstraßen.

Die bauliche Maßnahme beginnt im Süden ca. 150 m östlich der Mozartstraße im Abschnitt 840, Station 1,169, und endet im Norden ca. 500 m östlich der Gautinger Straße im Abschnitt 900, Station 0,551. In diesem Abschnitt wird die B 2 zwischen der Leutstettener Straße und der Grubenstraße auf ca. 1880 m im Tunnel geführt. Die Gesamtlänge der baulichen Maßnahme beträgt 3,12 km.

Das Straßenbauprojekt befindet sich derzeit im Bereich der nördlichen Zulaufstrecke der B 2 zum Tunnel in der baulichen Umsetzung.

Mit Schreiben vom 10.06.2020 beantragte das Staatliche Bauamt Weilheim eine Planänderung durchzuführen. Hintergrund der beantragten Planänderung sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus, neue hydrogeologische Erkenntnisse zum Baugrund, eine Optimierung der Detailplanung sowie die Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik und bautechnischer Richtlinien. Zur Begründung des Antrags verweisen wir auf die Erläuterung in den Planunterlagen der 1. Planänderung vom 02.06.2020.

Die Planunterlagen lagen danach in der Zeit vom 09.07.2020 bis 10.08.2020 bei der Stadt Starnberg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Starnberg oder bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens 24.08.2020 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Die Regierung gab ferner folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zu dem geänderten Bauvorhaben Stellung zu nehmen:

- Stadt Starnberg
- Landratsamt Starnberg
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim i. Ob.
- Amt für ländliche Entwicklung
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Eisenbahn Bundesamt, Außenstelle München
- DB Services Immobilien GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

- Bayerischer Bauernverband
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Vodafone/Kabel Deutschland GmbH
- M-Net Telekommunikations GmbH
- Bayernwerk AG Netz GmbH
- Energienetze Bayern GmbH & Co. KG
- TenneT TSO GmbH
- Energie Südbayern GmbH
- Wasserwerk Starnberg
- Abwasserverband Starnberger See
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH

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

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend mit Schreiben vom 22.04.2021.

Regelungsgegenstand dieses Teilplanänderungsbeschlusses der 1. Planänderung vom 02.06.2020 war auch der Neubau der Bahnüberführung München - Garmisch (Bau-km 2+431) über die B 2. Im Bereich der Bahnüberführung der Strecke München - Garmisch über die B 2 wird das bestehende Brückenbauwerk aufgeweitet und die lichte Höhe von vormals 4,70 m auf 4,50 m angepasst. Diese Reduktion der lichten Höhe ist auf Grund der Detailplanung des Brückenbauwerks durch die Deutsche Bahn erforderlich. Als weiteres Ergebnis der detaillierten Planung des Brückenbauwerks wird eine vergrößerte Baustelleneinrichtungsfläche benötigt. Für die Erneuerung der Bahnüberführung ist während der Bauzeit eine längere Vollsperrung der DB-Strecke vorgesehen. Zudem werden mehrere kurze Nachsperrpausen für vorbereitende Arbeiten benötigt. Während sämtlicher Sperrpausen sind lärmintensive Nachtarbeiten unvermeidlich, da die betrieblichen Auswirkungen der Streckensperrung München - Garmisch so gering wie möglich zu halten sind. Hierdurch wird u. a. die Nebenbestimmung A.3.5.3 des Planfeststellungs-beschlusses vom 22.02.2007, Az. 32-43542 B 2-13, abgeändert.

Mit Schreiben vom 21.04.2023 beantragte das Staatliche Bauamt Weilheim eine Vorabentscheidung über diesen Teil der Planänderung durchzuführen, da entgegen der Erwartung zum Zeitpunkt der Antragstellung im Juni 2020 der endgültige Planänderungsbeschluss wegen Verzögerungen, die aufgrund Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim i. Ob. noch umfangreiche wasserwirtschaftliche Untersuchungen und eine weitere Planänderung erforderlich machen, nicht vor den

dringend erforderlichen lärmintensiven Arbeiten für den Neubau der Bahnüberführung im Sommer 2023 erlassen werden kann. Zur Begründung des Antrags verweisen wir auf den Antrag vom 21.04.2023 und die dazugehörigen Unterlagen vom 03.05.2023.

Ein Erörterungstermin ist im Planänderungsverfahren nach Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG nicht vorgesehen und hat daher nicht stattgefunden.

### **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

#### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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 § 17d FStrG i. v. m. Art. 76 Abs.1 BayVwVfG bedarf die Änderung eines festgestellten Planes vor Fertigstellung eines Bauvorhabens im Regelfall der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens nach Maßgabe der Art. 73 ff. BayVwVfG. Gemäß Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG kann die Planfeststellungsbehörde jedoch ausnahmsweise bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung vor Fertigstellung des Vorhabens von einem neuen Planfeststellungsverfahren absehen, wenn die Belange Anderer nicht berührt werden oder wenn die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben. Führt die Planfeststellungsbehörde in diesen Fällen oder in anderen Fällen einer Planänderung von unwesentlicher Bedeutung ein (vereinfachtes) Planfeststellungsverfahren durch, so bedarf es keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG).

Eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung liegt dann vor, wenn die Änderung der Pläne im Verhältnis zur vorangegangenen, mit einem Planfeststellungsbeschluss abgeschlossenen Gesamtplanung nicht erheblich ist, also Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleich bleiben. Diese Abweichung vom Grundsatz des Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG ist hier zulässig. Bei der beantragten Planänderung handelt es sich um eine solche von unwesentlicher Bedeutung, da die Identität des planfestgestellten Vorhabens durch die Planergänzung nicht angetastet wird. Bei der beantragten Planänderung handelt es sich um eine solche von nur unwesentlicher Bedeutung, da die mit der ursprünglichen Planung verfolgte Zielsetzung zum Bau des Entlastungstunnels Starnberg im Zuge der Bundesstraße B 2 unberührt bleibt und mit der Planänderung weiterverfolgt wird.

Die Teilplanänderung erschöpft sich in Regelungen zum geplanten Bau der Bahnüberführung München-Garmisch im Jahr 2023. Im September 2020 war es aufgrund der dreijährigen Vorlaufzeit im Prozess zur „Integrierten Bündelung“ der DB erforderlich, den Bau der Bahnüberführung München-Garmisch zur Bauvorbereitung anzumelden, um im Jahr 2023 bauen zu können. Im Mai 2022 erfolgte die Freigabe zur Submission für die Bahnüberführung. Die Baufreiheit schaffenden Voraussetzungen hinsichtlich Grunderwerb und Spartenfreiheit sind abgeschlossen. Der Bauablauf ist auf mehrtägige Nachtarbeit ausgelegt. Dadurch werden die zeitlichen Eingriffe auf Straße und Schiene auf ein Minimum reduziert. Lärmintensive Arbeiten werden, soweit es der Bauablauf ermöglicht, nur Tags ausgeführt. Ferner kommt es dadurch bedingt zur Sperrung der B 2 und verkehrlichen Umleitungen.

Der Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.02.2007, Az. 32-43542 B 2-13, nach Struktur und Inhalt werden durch die Planänderungen in keiner Weise berührt, so dass hier eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung vorliegt. Das Gefüge der ursprünglichen Planung bleibt auch nach der Änderung in seinen Grundzügen unberührt und wahrt seine Identität und Zielsetzung. Zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht für die Umgebung oder hinsichtlich einzelner öffentlicher oder privater Belange sind durch die nur vorübergehenden Maßnahmen im Bauzustand, die sich nicht auf den Endzustand des Bauvorhabens auswirken, ebenfalls nicht zu erwarten, so dass die bereits getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unangetastet bleibt. Es werden damit nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen festgestellten Planung geändert.

Die Verringerung der Lichten Höhe des Neubaus der Bahnbrücke löst an sich keine zusätzliche, dauerhafte Betroffenheit aus. Für die Baustelleneinrichtung sind jedoch zusätzliche/erweiterte vorübergehend oberirdisch zu beanspruchende Flächen erforderlich. Während der Vollsperrung der DB-Strecke ist auch die B 2 vollständig zu sperren. Der Verkehr wird großräumig umgeleitet. Ebenso wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Während der sonstigen Umbaumaßnahme an der Bahnbrücke wird in Abhängigkeit der Ausführungsplanungen der DB Netz AG außerdem eine vorübergehende Reduzierung und/oder Sperrung einzelner Fahrspuren der B 2 sowie kurzzeitige Nachtarbeit erforderlich. Es werden durch den Vorhabensträger jedoch geeignete Maßnahmen ergriffen, um die an die Baustelle angrenzende Wohnbebauung und Arbeitsstätten möglichst wenig durch baubedingte Immissionen (Lärm, Staub und Erschütterungen) zu beeinträchtigen. Wir haben dazu unter A.3.2 dieses Teilplanänderungsbeschlusses Nebenbestimmungen zum baubedingten Immissionsschutz festgelegt.

Die Teilung des Planänderungsverfahrens ist zulässig, weil der Neubau der Bahnbrücke München - Garmisch als Folgemaßnahme des Bauvorhabens B 2 Tunnel Starnberg eine selbstständige Bedeutung hat, die Teilung das Ergebnis einer planerischen Abwägung ist und sich die Teilung nicht nachteilig auf den Rechtsschutz von Betroffenen auswirkt.

Das Staatliche Bauamt Weilheim hat mittels der vorgelegten Planunterlagen und Stellungnahmen der Fachbehörden nachgewiesen, dass die betroffenen Träger öffentlicher Belange gegen die geringfügigen Änderungen der Baumaßnahme unter Beachtung bestimmter Nebenbestimmungen keine grundsätzlichen Einwände haben und die geänderte Planung mit diesen abgestimmt worden ist.

Sonstige erhebliche Beeinträchtigungen Dritter durch die beantragte Teilplanänderung sind ebenfalls nicht ersichtlich.

Obwohl es sich demnach bei der vorliegenden Planänderung um eine solche von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG handelt, haben wir über Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG ein förmliches Anhörungsverfahren durchgeführt, da die Belange anderer durch die Planänderung aufgrund zusätzlicher Eingriffe in private Flächen neu oder stärker durch das Bauvorhaben betroffen berührt werden. Wir haben die von der Teilplanänderung Betroffenen durch eine öffentliche Auslegung der geänderten Teilplanunterlagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung am Planänderungsverfahren beteiligt.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde indessen gem. § 17d FStrG, Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG verzichtet, da nach unserer Einschätzung ein Erörterungstermin keine über die erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen hinausgehenden Erkenntnisse und Tatsachen hervorgebracht hätte, die für die Entscheidung hätten bedeutsam sein können und die uns nicht bereits bekannt waren.

## **2. Verfahrensrügen**

Es wurde eingewandt, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 22.02.2007, Az. 32-43542 B 2-13, für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg, infolge Zeitablaufes und fehlender Umsetzung kein Baurecht mehr bestehe. Mit der Durchführung des Plans durch den Vorhabensträger - so wird der Sache nach geltend gemacht - sei nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden.

Zweck des § 17c Nr. 1 FStrG, demzufolge der Plan außer Kraft tritt, wenn mit seiner Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird, ist der Schutz der (von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung) planbe-

troffenen Grundeigentümer (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.10.2009, 9 C 9/08, Rn. 11; OVG Münster, Urteil vom 27.06.2014, 16 D 31/13.AK, Rn. 46; Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, § 9 Rn. 84). Deren Ungewissheit hinsichtlich der Frage, ob aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses noch eine tatsächliche hoheitliche Inanspruchnahme ihrer Grundstücke erfolgen wird, soll – unbeschadet der Möglichkeit die Übernahme der Flächen zu verlangen (§ 9a Abs. 2 Satz 2 FStrG) oder ein Enteignungsverfahren gegen sich selbst zu beantragen (§ 9a Abs. 2 Satz 3 FStrG) – nicht unangemessen lange dauern. Insofern gewährt § 17c Nr. 1 FStrG dem planbetroffenen Grundeigentümer auch ein subjektives Recht, sich auf das Außerkrafttreten eines Planfeststellungsbeschlusses berufen zu können, weil dann eine Enteignung auf Antrag des Vorhabenträgers nicht mehr droht und auch eine Veränderungssperre (§ 9a Abs. 1 FStrG) ihre Wirkung verliert. Die planbetroffenen Grundeigentümer können die mit dem Außerkrafttreten des Plans wieder uneingeschränkt eröffnete, nach Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Verfügungsfreiheit über ihre Grundstücke nur dann sachgerecht ausüben, wenn Rechtssicherheit darüber besteht, ob der Planfeststellungsbeschluss nach wie vor gilt (BVerwG, Urteil vom 21.10.2009, 9 C 9/08, Rn. 13).

Von diesen rechtlichen Erwägungen ausgehend ist der vom 22.02.2007, Az. 32-43542 B 2-13, für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg nicht außer Kraft getreten. Denn mit der Durchführung des Plans wurde innerhalb der Zehn-Jahresfrist seit seiner Unanfechtbarkeit begonnen (§ 17c Abs. 1 Nr. 1 FStrG). In Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss ist zum 12.09.2008 (00.00 Uhr) Bestandskraft eingetreten, nachdem seinerzeit zwei Klagen gegen die klageabweisenden Urteile des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes je vom 09.07.2008 (8 A 07.40013 und 8 A 07.40022) keine Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision eingelegt hatten (§ 133 Abs. 2 VwGO). Ein baurechterhaltender Beginn der Durchführung des Planes hatte mithin bis zum 11.09.2018 (24.00 Uhr) zu erfolgen.

Als Beginn der Durchführung des Plans gilt gemäß Art. 75 Abs. 4 Satz 2 BayVwVfG jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens. Die Vorschrift ist auch im Rahmen des § 17c FStrG ohne Weiteres anwendbar. Der gleiche Regelungsinhalt gehabt habende § 17c Nr. 4 FStrG wurde durch das Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) vom, 31.05.2013 (BGBl. 1388) nur deshalb aufgehoben, weil die Vorschrift im FStrG angesichts ihrer mit dem PIVereinHG erfolgten Einfügung als § 75 Abs. 4 VwVfG in das (allgemeine) Verwaltungsverfahrenrecht entbehrlich geworden war (vgl. BT-Drs. 17/9666, Seiten 20 und 23).

Der fachplanerische Begriff des Vorhabens knüpft an den Bau und die Änderung von Bundesfernstraßen an (vgl. § 17 Sätze 1 und 2 FStrG). Der Umbau der B 2 im Zuge der Errichtung des Entlastungstunnels Starnberg ist dabei nicht auf den Bau des eigentlichen Tunnelbauwerks beschränkt. Umfasst vom Vorhabenbegriff ist vorliegend insbesondere auch der Umbau von Straßenabschnitten zu Zulaufstrecken, denn Zulaufstrecken sind auch unabdingbare Voraussetzung für die Benutzbarkeit der (eigentlichen) Tunnelröhre und damit auch unabdingbarer Teil des (fachplanerischen) Vorhabens. Ohne sie würde dem Tunnel jegliche Planrechtfertigung fehlen; eine „Tunneltorso“ wäre nicht genehmigungsfähig. Die Zulaufstrecken waren damit auch zum integralen Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses zu machen.

Als Maßnahmen, die ein Außerkrafttreten fernstraßenrechtlicher Planfeststellungsbeschlüsse verhindern können, kommen solche in Betracht, bei denen nach Art, Umfang und Zielrichtung deutlich erkennbar zum Ausdruck kommt, dass das Vorhaben in überschaubarem Zeitraum verwirklicht werden soll (BVerwG, Urteil vom 21.10.2009, 9 C 9/08, Rn. 12). Hierfür ist nicht erforderlich, dass Maßnahmen - wie etwa Bauarbeiten - in der Öffentlichkeit stattfinden, mithin für jedermann ohne weiteres erkennbar sind (BVerwG, Urteil vom 21.10.2009, 9 C 9/08). Art. 75 Abs. 4 Satz 2 BayVwVfG stellt nicht auf die Ausführung von Bauarbeiten ab (vgl. Ronellenfitsch in Marschall, FStrG, 6. Auflage, § 17c Rn. 18); diese (einschließlich Spartenverlegungen und Baustelleneinrichtungen, vgl. OVG Münster, Beschluss vom 20.03.2003, 11 B 507/03) sind zwar regelmäßig ein ohne weiteres ausreichendes, aber eben kein zwingendes Kriterium für den Beginn der Durchführung. Auch im bipolaren Verhältnis ist eine Tätigkeit nach außen erkennbar (vgl. Ronellenfitsch in Marschall, FStrG, 6. Auflage, § 17c Rn. 18). Nicht ausreichend sind nur rein verwaltungsinterne Vorbereitungsmaßnahmen (z. B. interne Bauentwurfsplanung, Finanzplanung, vgl. OVG Münster, Beschluss vom 20.03.2003, 11 B 507/03) ebenso wie symbolische Akte, die nur dem Zweck dienen, den Ablauf der Frist zu hindern (BVerwG, Urteil vom 21.10.2009, 9 C 9/08). Auch lassen nur Maßnahmen, die nicht mehr ohne weiteres rückgängig gemacht werden können und für die Verwirklichung des Plans von relevanter Bedeutung sind, den Schluss zu, dass das Vorhaben nunmehr ernsthaft ins Werk gesetzt werden soll (BVerwG, Urteil vom 21.10.2009, 9 C 9/08). Merkmal hierfür ist auch die Tätigung von finanziellen Aufwendungen, etwa hinsichtlich des Erwerbs eines mehr als nur geringfügigen Teils der zur Verwirklichung des Straßenbauvorhabens benötigten Grundstücke (BVerwG, Urteil vom 21.10.2009, 9 C 9/08) sowie die Ausschreibung und Vergabe von Aufträgen (Ronellenfitsch in Marschall, FStrG, 6. Auflage, § 17c Rn. 18).

Vorliegend hat der Vorhabensträger vor dem 12.09.2018 eine Ausschreibung und Auftragsvergabe vorgenommen, in größerem Umfang Grundstücke erworben und die Bauarbeiten ins Werk gesetzt. Diese Gesichtspunkte reichen je für sich und erst recht in einer Gesamtschau für einen Beginn der Durchführung des Planes aus.

Die Bauarbeiten für den Entlastungstunnel Starnberg werden in mehreren Teilen (Losen) vergeben. Das erste dieser vergebenen Lose betrifft die „Straßenbauarbeiten nördlicher Abschnitt“ mit einer Länge von 640 m. Hinsichtlich dieses ersten Loses „Straßenbauarbeiten nördlicher Bereich“ wurde die Vorinformation beim Amt für Veröffentlichungen der EU am 01.02.2018 eingereicht und im Supplement des Amtsblattes der EU am 03.02.2018 veröffentlicht (ABI./S S24; 50117-2018-DE). Die Veröffentlichung der am 15.05.2018 eingereichten Auftragsbekanntmachung (Ausschreibung) erfolgte am 16.05.2018 (ABI./S S92; 207980-2018-DE). Vorabbekanntmachung und Auftragsbekanntmachung enthielten eine obligatorische kurze Beschreibung der zu erbringenden Leistungen und den Hinweis auf den Zugang zu den umfangreichen Auftragsunterlagen. Insofern lag als Grundlage der Ausschreibung auch eine Ausführungsplanung vor. Der Vergabe des Bauauftrages erfolgte am 15.06.2018, wobei der Wert des Auftrages (Loses) ohne MwSt 7.051.036,80 € beträgt (zu den Angaben vgl. auch die Bekanntmachung vergebener Aufträge im ABI/S S220 vom 15.11.2018; 502941-2018-DE). Es wurden damit vor dem 12.09.2018 bereits vorhabenbezogene Bauaufträge im erheblichen Betragsvolumen vergeben.

Der Vorhabensträger hat ferner bis zum 12.09.2018 den Erwerb von Grundstücken aus privater Hand in der Größenordnung von 2.500 m<sup>2</sup> beurkundet. Es handelt sich dabei (ohne Berücksichtigung von Ausgleichsflächen) um etwa 20 % des Grundes, der von privater Seite für das Gesamtvorhaben insgesamt in Anspruch genommen werden muss. Bauablaufbedingt hat sich der Grunderwerb vorrangig auf den Bereich des Nordostportals konzentriert. Er erfolgt sukzessive im Vorfeld der jeweiligen baulichen Maßnahmen.

Auch die eigentlichen Bauarbeiten wurden vor dem 12.09.2018 gestartet. Die dort angeführten Bauphasen 1, 2 und 3 wurden plangemäß durchgeführt und bis 12.08.2018 abgeschlossen. Der Einstieg in Bauphase 4 erfolgte ab dem 12.08.2018. Zudem wurde auch ab 2017 die Verlegung des Löschwasserbeckens vorgenommen. Der vormalige Standort des Löschwasserbeckens befand sich an der nordöstlichen Ecke der Fl. Nr. 282, Gemarkung Starnberg, und damit an der Stelle, an der im Zuge des Tunnelbaus ein Entlüftungsbauwerk erstellt werden wird. Das Löschwasserbecken wurde damit vorhabenbedingt - finanziert aus Bundesmitteln - um ca. 50 m nach Südwesten verlegt. Die Fertigstellung des neuen Beckens erfolgte im März 2018.

An dieser Beurteilung ändert sich auch nichts, wenn mehreren Einwendern zu Folge, der Tunnel, so wie er jetzt geplant ist, nicht dem aktuellen Stand der Technik entspräche, denn es müsse ja ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden. § 17c Nr. 1 FStrG ist kein rechtliches Instrument dafür, inzwischen geänderte rechtliche Anforderungen gegen einen bestandskräftig gewordenen Planfeststellungsbeschluss durchzusetzen. Ein begonnenes Bauvorhaben kann zu Ende verwirklicht werden, unabhängig davon, ob es jetzt noch zugelassen werden könnte (BVerwG, Beschluss vom 11.11.2009, 7 B 13/09). Zudem ist dieser Vorwurf auch nicht gerechtfertigt.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 22.02.2007, Az. 32-43542 B 2-13, S. 57 ff., 85, 103) berücksichtigt die „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT), Ausgabe 2006, herausgegeben von der FGSV, die im Zusammenhang mit der nationalen Umsetzung der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz" (EG-Tunnelrichtlinie) stehen. Die RABT 2006 geben grundsätzlich den nach wie vor gültigen technischen Standard wieder. Dieser gültige Stand der Technik ist durch die „Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln mit einer Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h oder 100 km/h“ (EABT-80/100), Ausgabe 2019, fortgeschrieben.

Ferner wurde eingewandt, dass die Tieferlegung des Tunnels eine so wesentliche Planänderung darstelle, dass ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich werde.

Diese Rüge wird zurückgewiesen. Um eine unwesentliche Änderung i.S. des Art 76 Abs. 2 und 3 BayVwVfG handelt es sich, wenn die Identität des Vorhabens d.h. das Konzept des Vorhabens in seinen Grundzügen erhalten bleibt. Das ursprüngliche Vorhaben darf nach Art, Größe, Gegenstand und Betriebsweise dabei nicht durch ein wesentlich andersartiges Vorhaben ersetzt werden. Dies ist hier der Fall, weil das Bauvorhaben hinsichtlich der baulichen Lage, Dimensionierung und sonstiger Ausgestaltung ganz überwiegend unverändert bleibt.

Ferner wurde eingewandt, dass ein Hinweis auf das neue Planfeststellungsverfahren und die Einwendung offensichtlich nur im Starnberger Merkur erfolgte, während manche Einwender nur die Süddeutsche Zeitung lesen würden und nur zufällig vom Planänderungsverfahren Kenntnis erlangt hätten

Diese Rüge wird zurückgewiesen. Durch das Planungssicherungsgesetz - PlanSiG - vom 20.05.2020 (BGBl. 2020 Nr. 24 vom 28.05.2020, S. 1041 ff.), konnte zur Vermeidung von unnötigen Kontakten die Veröffentlichung der Antragsunterlagen im Internet als rechtlich maßgeblicher Form nach § 3 Abs. 1 PlanSiG

erfolgen. Demnach findet die Veröffentlichung nach Maßgabe des Art. 27a BayVwVfG dadurch statt, dass der Vorhabensträger die Unterlagen als gängige pdf - Datei auf seiner Internetseite hochlädt und die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde sowie die auslegende Stadt Starnberg auf diese Internetseite hin Verlinkungen einstellen. Die Bekanntgabe des Verfahrens erfolgte durch das Amtsblatt Nr. 27 vom 08.07.2020 des Landkreises Starnberg. Zusätzlich wurden die Planunterlagen aber auch nach vorheriger ortsüblicher Bekanntgabe in der Stadt Starnberg ausgelegt.

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

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

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist und entspricht auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### **2.2 Erforderlichkeit der Teilplanänderung**

Die Teilplanänderung zum Neubau der Bahnüberführung München - Garmisch nach den Unterlagen vom 03.05.2023 ist aus folgenden Erwägungen heraus erforderlich:

Es hat sich aufgrund verschiedener Umstände ergeben, dass zusätzliche Planänderungen erforderlich werden, um das Bauvorhaben realisieren zu können. Im Bereich der Bahnüberführung der Strecke München-Garmisch (Bau-km 2+431) über die B 2 wird das bestehende Brückenbauwerk aufgeweitet und die lichte Höhe von vormals 4,70 m auf 4,50 m angepasst. Diese Reduktion der lichten Höhe ist auf Grund der Detailplanung des Brückenbauwerks durch die Deutsche Bahn AG (DB) erforderlich. Als weiteres Ergebnis der detaillierten Planung des Brückenbauwerks wird eine vergrößerte Baustelleneinrichtungsfläche benötigt.

Für die Erneuerung der Bahnüberführung ist während der Bauzeit eine längere Vollsperrung der DB-Strecke vorgesehen. Während der sonstigen Umbaumaßnahme an der Bahnbrücke wird in Abhängigkeit der Ausführungsplanungen der DB außerdem eine vorübergehende Reduzierung und/oder Sperrung einzelner Fahrspuren der B 2 erforderlich. Eine Sperrung der B 2 während des Abbruchs der Bestandsbrücke und des Einbaus der Ersatzbrücke ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Bauverfahrens zwingend. Auch vorübergehende Reduzierungen und/oder Sperrungen einzelner Fahrspuren der B 2 sind aus Gründen der Sicherheit unabdingbar. Insgesamt wird dadurch die Dauer der Beeinträchtigung von Anwohnern und Verkehr maßgeblich verringert. Durch die

Vereinfachung der bauzeitlichen Verkehrsphasen ergeben sich darüber hinaus erhebliche Einsparungen bei den Baukosten.

Für die Baustelleneinrichtung sind zusätzliche/erweiterte vorübergehend oberirdisch zu beanspruchende Flächen erforderlich (vgl. Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 10). Während der Vollsperrung der DB-Strecke ist zeitweise jeweils auch die B 2 vollständig zu sperren. Der Verkehr wird großräumig umgeleitet. Ebenso wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Zudem werden mehrere kurze Nachsperrpausen für vorbereitende Arbeiten benötigt. Während sämtlicher Sperrpausen sind lärmintensive Nacharbeiten unvermeidlich, da die betrieblichen Auswirkungen der Streckensperrung München-Garmisch so gering wie möglich zu halten sind. Es werden durch den Vorhabensträger jedoch geeignete Maßnahmen ergriffen, um die an die Baustelle angrenzende Wohnbebauung und Arbeitsstätten möglichst wenig durch baubedingte Immissionen zu beeinträchtigen (vgl. A.2.3 dieses Teilplanänderungsbeschlusses).

## **2.3 Öffentliche Belange**

Rechtsvorschriften oder vorgehende Belange stehen der Teilplanänderung zum Neubau der Bahnüberführung München - Garmisch nach den Unterlagen der vom 03.05.2023 nicht entgegen.

### **2.3.1 Immissionsschutzrecht**

Im Rahmen des Planänderungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelästigungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens nicht nur im Hinblick auf das fertig gestellte Vorhaben erfolgt, sondern auch dessen Herstellung umfasst.

Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen nicht um genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, ist § 22 Abs. 1 BImSchG einschlägig.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 1. September 1970, AVV Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter gilt.

Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann. Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm von der Vorhabenträgerin bzw. den Bauunternehmen zu beachten und bei Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte grundsätzlich (weitere) Maßnahmen zur Lärminderung anzuordnen. Von Maßnahmen zur Lärminderung kann nach Ziffer 4.1 allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen - infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z.B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) - keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten. Dies gilt (auch bei rechnerischen Prognosen) bis zu einer unter Berücksichtigung der tatsächlich vorhandenen Vorbelastung projektspezifisch zu ermittelnden fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle. Die Vorbelastung ist nicht als Fremdgeräusch-Vorbelastung gerade ausschließlich zum Zeitpunkt der Baumaßnahme zu verstehen, sondern als für die tatsächlichen Verhältnisse maßgebliche (langjährig) „plangegebene“ Vorbelastung im Einwirkungsbereich, wie hier z. B. eben diejenige aus einem langjährig tatsächlich bestehenden Verkehrsweg.

Um das Bauprojekt zu realisieren sind mehrmalige, lärmintensive über einige Tage durchgängige Nacharbeiten unvermeidlich, da die betrieblichen Auswirkungen der Streckensperrung München - Garmisch so gering wie möglich zu halten sind, um die Dauer von Schienenersatzverkehr, Betriebsstörungen der DB und vor allem negative Verkehrsbeeinflussungen auf der B 2 zu reduzieren. Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, werden auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß beschränkt. Auch lässt sich ohne Nacharbeiten die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung trotz optimierter Bauabläufe nicht gewährleisten, da die Durchgängigkeit derer erforderlich ist. Somit ist vor allem die einmalige, länger andauernde Vollsperrung der DB-Strecke mit Anpassung der Bauzeiten als Durchlaufbetrieb das Resultat einer detaillierten Planung und aus Gründen des Baubetriebes, der Bautechnik, der Arbeitssicherheit und der verkehrlichen Auswirkungen ohne Alternative erforderlich. Dabei werden lärmintensive Nacharbeiten auf das unvermeidbare Maß gemäß dem aktuellen Stand der Technik reduziert. Der Vorhabenträger stellt zur Überwachung der

Baumaßnahme einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten.

Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat sich der Vorhabensträger bereits in den Planunterlagen selbst zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die bei der Bauausführung des Vorhabens zu beachten sind.

Trotz optimiertem Bauablauf ist eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte gemäß AVV Baulärm während einzelner Bauphasen auch während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen unvermeidbar. Diese werden durch den Vorhabensträger in einem gesonderten Lärmschutzgutachten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen für jede lärmintensive Bauphase ausgewiesen.

Trotz optimiertem Bauablauf ist eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte gemäß AVV Baulärm während einzelner Bauphasen auch während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen unvermeidbar. Diese werden durch den Vorhabensträger in einem gesonderten Lärmschutzgutachten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen für jede lärmintensive Bauphase ausgewiesen.

Verbleibende nachteilige Wirkungen müssen jedoch nicht mit allen nur denkbaren oder technisch möglichen (unverhältnismäßigen) Schutzvorkehrungen vermieden werden, sondern sind ggf. im Rahmen der Sozialbindung bis zur Grenze einer Gesundheitsgefährdung zu dulden. Denn dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens muss die Möglichkeit zustehen, sein Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 08.02.2007, Az. 5 S 2257/05).

Ergänzend hierzu wird durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Teilplanänderungsbeschluss unter A.3.2 sichergestellt, dass sich keine unzumutbaren Immissionsbeeinträchtigungen, insbesondere in Form von Schall und Erschütterungen sowie Staub, für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft während der durchzuführenden Bauarbeiten ergeben. Insofern wird dem Vorhabensträger neben den allgemeinen Regelungen, den konkreten Lärmschutzvorkehrungen, den Überwachungsmaßnahmen einschließlich dem Einsetzen eines Baulärmverantwortlichen sowie einer Informationsverpflichtung den Anliegern und Kommunen gegenüber aufgegeben, rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten unter Kenntnis der auch zeitlich genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen jeweils eine aktuelle schalltechnische Prognose zu erstellen. Auf Basis dieses

Gutachtens werden die betroffenen Anwohner rechtzeitig vor Beginn der lärmintensiven Maßnahmen informiert und wahlweise die Zahlung von Entschädigung oder Ersatzwohnraum angeboten.

Die Leistung einer Entschädigung für verbleibende nachteilige Wirkungen kann grundsätzlich abhängig gemacht werden von einer Überschreitung außerhalb oder innerhalb des Gebäudes zu messender bzw. zu berechnender zumutbarer Schallpegel.

Für die Bewertung der Zumutbarkeit der durch Bauarbeiten verursachten Geräusche in der Nachbarschaft und die Leistung einer Entschädigung für Verlärmung von schutzbedürftigen Innenräumen praktisch bewährt hat sich das Abstellen zunächst auf zulässige Innenschallpegel, die (z.B.) aus der 24. BImSchV abgeleitet werden können. Als Zumutbarkeitsschwelle während der Nachtzeit für schutzbedürftige Räume werden hier demnach folgende Beurteilungspegel (nachfolgend Innengeräuschpegel genannt) herangezogen:

- Schlafräume nachts 30 dB(A).

Die genannten Werte beruhen vor allem auf der 24. BImSchV. Der in Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV („Berechnung der erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maße“) aufgeführte Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung hat unter Hinzurechnung eines weiteren Korrekturwertes von 3 dB, der die unterschiedliche Dämmwirkung von Außenbauteilen bei gerichtetem Schall gegenüber diffusen Schallfeldern berücksichtigt, die Bedeutung eines grundsätzlich einzuhaltenden Innengeräuschpegels, der auch für die Beurteilung der Zumutbarkeit bauzeitlicher Schallimmissionen in benachbarten Gebäuden Anwendung finden kann. Nach Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV ist für Schlafräume von  $D = 27$  dB auszugehen. Unter Hinzurechnung von 3 dB ergeben sich als zumutbare Innengeräuschpegel 30 dB(A).

Auf der Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung dann auch keine Überschreitungen der o.g. Innengeräuschpegel von 30 dB(A) zu erwarten sind. Diese Außengeräuschpegel können deshalb ebenfalls als (einfacher als Innengeräuschpegel zu berechnende oder ggf. durch Messungen zu überwachende) Grundlage für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen herangezogen werden. Die Außengeräuschpegel betragen entsprechend der vorgenannten pauschalierenden

Annahmen in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Raumgeometrien sowie dem jeweiligen Verhältnis zwischen Wand- und Fensterfläche

- ca. 60 dB(A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.

Bei der Ermittlung dieser Werte wurden die bei Baulärm typischerweise auftretenden niederfrequenten Geräusche und die daraus resultierende geringere Pegelminderung durch die Fenster - die Schalldämmung von Fenstern ist frequenzabhängig, d.h. niederfrequente Geräusche werden weniger vermindert als solche mit höherer Frequenz - durch einen Korrektursummanden von 6 dB wie für innerstädtische Straßen nach Tab. 2 Zeile 2 der Anlage zur 24. BImSchV berücksichtigt. Dieser Korrektursummand findet sich im Übrigen auch in Tabelle 7 der VDI 2719. Als mittlere Pegelminderung durch Fassade und geschlossene Fenster (pauschale Differenz zwischen Innen- und Außenpegel) können demzufolge grundsätzlich 30 dB bei Schlafräumen angenommen werden.

Um die Verlärmung des Innenbereichs auch in den Nächten entsprechend gering zu halten, ist es den Anwohnern zumindest für die hier jeweils nur kurzen Einwirkungszeiten von nächtlichen Baulärm-beinträchtigungen zuzumuten, die Fenster von Schlafräumen weitestgehend geschlossen zu halten und z.B. eine Lüftung innerhalb der Wohnung über lärmabgewandte Zimmer vorzusehen. Darüber hinaus können in diesen Beeinträchtigungsphasen nach eigenem Bedürfnis auch noch verschiedene sonstige persönliche Vorkehrungen für ungestörten Schlaf selbst ergriffen werden. Ab Überschreitung der insoweit zulässigen Außengeräuschpegel von 60 dB(A) ist dies im Übrigen jedoch gar nicht (zwingend) erforderlich, da dann sowieso ein Anspruch auf Ersatzschlafraum (z.B. Hotelaufenthalt) besteht.

Nachts, d.h. zwischen 20 und 7 Uhr, sind bei der Beurteilung von Baulärm neben den o. g. dauerhaften Geräuschpegeln grundsätzlich auch Spitzenpegel beurteilungsrelevant (vgl. Ziffer 3.1.3 der AVV Baulärm). In Bezug auf baulärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigungen schutzbedürftiger Räume betrifft dies nur Schlafräume. Spitzenpegel müssen im vorliegenden Fall jedoch nicht mehr gesondert betrachtet werden, da bereits jeweils das Kriterium der Überschreitung der Immissionsrichtwerte durch die (Dauer-)Geräuschpegel zum Tragen kommt und zudem kurzzeitig auftretende Geräuschspitzen nicht entsprechend maßgeblich darüber hinausragen. Im Übrigen ist eine zusätzliche Betrachtung nicht mehr ausschlaggebend, da nachts ab Geräuschpegeln von 60 d(A) sowieso bereits ein Anspruch auf Ersatzschlafraum besteht.

Insgesamt werden hier nachteilige Wirkungen im Sinne von Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG hinsichtlich der Verlärmung von Innenräumen gebietsunabhängig schließlich bei Überschreitung der folgenden Geräuschpegel angenommen:

<b>Nutzung</b>	Regelmäßiger Nutzungszeitraum	Geräuschpegel innen [dB(A)]	<b>Geräuschpegel außen [dB(A)]</b>
Schlafräume	nachts: 20 – 07 Uhr	30	<b>60</b>

Ab (gesundheitsgefährdenden) Beurteilungspegeln von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen kann die lärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigung jedoch nicht mehr durch geldwerte Ausgleichszahlungen entschädigt werden, so dass den von Baulärm derart betroffenen Bewohnern grundsätzlich spätestens ab diesen Werten Ersatzwohn- bzw. -schlafraum zur Verfügung zu stellen ist.

Unter A.3.2.13 dieses Teilplanänderungsbeschlusses sind die Eckdaten für die entsprechenden Entschädigungsverpflichtungen als Nebenbestimmung aufgenommen. Der Vorhabensträger hat dazu rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß den noch zu erstellenden detaillierten Baulärmprognosen ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Entschädigungsansprüche (ggf. auch im Zusammenhang mit Ersatzwohnraumansprüchen, s.u.) zu informieren.

Die Höhe der Entschädigung hat der Vorhabensträger dem Eigentümer anzubieten. Der Anspruch entfällt im Übrigen für Nächte, an denen gemäß nachfolgendem Kapitel Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wird bzw. wurde. Ebenso kann eine Entschädigung entfallen bzw. gemindert werden, wenn passive Lärmschutzmaßnahmen aus dem Vorsorgeanspruch nach 16. BImSchV für den zukünftigen Verkehrslärm bereits während der Bauphase umgesetzt sind und diese entsprechend ihrer Bemessung auf höhere Beurteilungspegel somit zu einer ausreichenden bzw. besseren Schutzwirkung führen. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch das Landratsamt Starnberg als nach Landesrecht zuständiger Enteignungsbehörde.

Besonders zu betrachten sind die Belange auch des Baulärmschutzes in den Fällen, in denen selbst nach Auferlegung konkreter Schutzvorkehrungen gemäß den Regelungen der AVV Baulärm die verbleibenden Beeinträchtigungen eine Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Das Rechtsgut der Gesundheit ist von besonderer Schutzwürdigkeit, wie sich schon aus dessen grundrechtlicher Absicherung ergibt. Daraus ist - insbesondere bei vorübergehendem Baulärm - indessen nicht abzuleiten, dass Schutzvorkehrungen zwingend so zu dimensionieren sind, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht überschritten wird.

Während für unterbliebene Schutzauflagen zum Schutz des Eigentums, eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbetriebes oder anderer vermögenswerter Rechte eine finanzielle Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG generell möglich ist, scheidet diese im Hinblick auf (private) Wohnnutzungen jedoch zumindest dann aus, wenn tatsächlich eine Beeinträchtigung der Gesundheit Betroffener zu besorgen ist. Insofern wären dann auch aufwändigere Schutzvorkehrungen verhältnismäßig bzw. können derartige Beeinträchtigungen durch Ersatzraumbereitstellung vermieden werden.

Ab wann eine Gesundheitsgefährdung für letztlich nur vorübergehende Baulärm-Einwirkungen angenommen werden kann, ist bisher in keiner Vorschrift geregelt bzw. auch nicht durch die Rechtsprechung aufgezeigt worden. Gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkungen, die etwa zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen o.ä. führen könnten, sind grundsätzlich erst bei lang andauernden Beeinträchtigungen zu erwarten. Im Interesse für die Betroffenen wird aber auch hier angenommen, dass die in der Rechtsprechung bisher nur für (dauerhaften) Verkehrslärm entwickelten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung auch für (vorübergehenden) Baulärm herangezogen werden können. Da insofern ausschließlich Schlafräume betroffen sind, erscheint es als weitere Pauschalierung zudem zweckmäßig und ausreichend, hier ebenfalls nur gebietsunabhängige Schwellenwerte anzusetzen.

Vor diesem Hintergrund steht den betroffenen Bewohnern ab Überschreitung der Außengeräuschpegel von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen grundsätzlich ein Anspruch auf Ersatzwohnraum zu. Aufgrund der jeweils nur für einzelne Tage bzw. Nächte in dieser Höhe zu erwartenden Beeinträchtigungen kann für die Anwohner im Hinblick auf den Gesundheitsschutz ein vorübergehendes Ausweichen ab diesen angenommenen Schwellenwerten auch als erträglich angesehen werden. Auf Kosten des Vorhabensträgers können Betroffene demnach z.B. einen Hotelaufenthalt in Anspruch nehmen.

Der Vorhabensträger hat die Notwendigkeit einer Ersatzwohnraumbereitstellung jeweils anhand der detaillierten Baulärmprognosen zu ermitteln und den Betroffenen den Zeitpunkt sowie die Dauer der Beeinträchtigungen frühzeitig schriftlich mitzuteilen. Auf dieser Grundlage hat er mit den Betroffenen rechtzeitig in Verhandlungen über die weitere Vorgehensweise zu treten (auch im Zusammenhang mit sonstigen Entschädigungsansprüchen, s.o.), um die Details zur Umsetzung der konkreten Inanspruchnahme abzustimmen und zu vereinbaren.

Weitergehende Festsetzungen mussten in diesem Teilplanänderungsverfahren nicht getroffen werden, da dieses von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte

Berechnung von Geldentschädigungen bietet. Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde daher nicht zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11). Das gilt umso mehr, da es sich - wie im vorliegenden Fall - um eine Entschädigung für bauzeitliche, also vorübergehende Beeinträchtigungen handelt.

Die während der Bauzeit verursachten Immissionen werden unter Beachtung der unter A.3.2 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Teilplanänderungsbeschlusses für zulässig erachtet.

### 2.3.2 Belange der Eisenbahn

Die Teilplanänderung steht mit den Belangen der Eisenbahn in Einklang.

Das Eisenbahn-Bundesamt bemängelte zwar die Reduzierung der lichten Höhe von vormals 4,70 m auf 4,50 m der Eisenbahnüberführung über die B 2 bei Bau-km 2+431, da gemäß der DB-Richtlinie 804.1101 i.V.m ARS 07/2012, Abs. 4 bei Neubauten über Bundesfernstraßen mit Rücksicht auf spätere Veränderungen der Höhe der unterführten Straße eine lichte Höhe > 4,70 m ausgeführt werden solle.

Der Vorhabensträger wird dazu vor Baubeginn eine vorherige Zustimmung zur lichten Höhe der Eisenbahnüberführung München - Garmisch beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einholen (ARS 07/2012), da in Ausnahmefällen - wie hier - von der technischen Richtlinie 804.1101 abgewichen werden kann. Im Bereich der Bahnüberführung der Strecke München-Garmisch über die B 2 wird das bestehende Brückenbauwerk aufgeweitet und die lichte Höhe von vormals 4,70 m auf 4,50 m angepasst. Diese Reduktion der lichten Höhe ist auf Grund der Detailplanung des Brückenbauwerks durch die Deutsche Bahn trotz der Abweichung von der RE-ING Anhang A 3.2 erforderlich. Da es sich im vorliegenden Fall um eine einbahnige Bundesstraße im Stadtgebiet handelt, ist diese Anpassung der lichten Höhe aber grundsätzlich konform mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) in der maßgeblich eine lichte Höhe von 4,50 m anzusetzen ist. Die lichte Höhe des Tunnelbauwerkes im weiteren Streckenverlauf liegt ebenso bei 4,50 m. Das direkt nach dem Bahnbauwerk in südlicher Fahrtrichtung weitere anschließende Verkehrsnetz (St 2063) weist nur regionalen Charakter auf. Im Zuge des Straßennetzes der St 2063 ist im Bereich von Niederpöcking eine Bahnbrücke zu unterqueren, die eine Höhenbeschränkung von aktuell 4,00 m aufweist. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass Großraumtransporte künftig vorzugsweise über die A 96 und die Westumfahrung Starnberg Richtung Süden (B 2) zu leiten sind und nicht durch die Stadt Starnberg. Im Weiteren ist ein Deckenbau im Hocheinbau auszuschließen, da eine ausreichend starke Bemessung des Straßenaufbaus

bereits mit dem Ausbau der B 2 erfolgt. In Ergänzung wurde untersucht, ob sich zur Einhaltung der lichten Durchfahrtshöhe von 4,70 m die B 2 in diesem Bereich um 20 cm tieferlegen ließe. Jedoch würde sich aufgrund des hohen Grundwasserstands der technische Aufwand zur Gewährleistung der Entwässerungssituation unverhältnismäßig erhöhen, weshalb diese Variante unwirtschaftlich ist.

### 2.3.3 Kommunale Belange

Eine Sperrung der B 2 während des Abbruchs der Bestandsbrücke und des Einbaus der Ersatzbrücke ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Bauverfahrens zwingend. Auch vorübergehende Reduzierungen und/oder Sperrungen einzelner Fahrspuren der B 2 sind aus Gründen der Sicherheit unabdingbar. Insgesamt wird dadurch die Dauer der Beeinträchtigung von Anwohnern und Verkehr maßgeblich verringert. Durch die Vereinfachung der bauzeitlichen Verkehrsphasen ergeben sich darüber hinaus erhebliche Einsparungen bei den Baukosten.

### 2.3.4 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Auf die Regelungen in A.3.1 und A.3.5 bis A.3.8 dieses Teilplanänderungsbeschlusses wird verwiesen.

In den regelmäßigen Spartenabstimmungen wurde die Baumaßnahme der Bahnüberführung seit dem 30.06.2021 besprochen und die entsprechenden Verlegungen/Sicherungen der Sparten festgelegt. Hier wurden auch die geforderten Abstände, Schutzzonen etc. abgestimmt und planerisch umgesetzt. Die Spartenträger (Abwasserverband Starnberger See, Energienetze Bayern GmbH & Co. KG, Bayernwerk Netz GmbH) haben die Verlegung der Leitungen aus dem Baufeld des Bahnüberganges in Abstimmung mit dem Vorhabensträger und der Deutschen Bahn eigenständig geplant. Die Gestattungen für die einzelnen Sparten wurden entweder durch die Spartenträger selbst geregelt (auf Basis bestehender Verträge) oder durch den Vorhabensträger im Zuge der laufenden Grunderwerbsverhandlungen getätigt.

Die Energienetze Bayern GmbH & Co. KG haben darauf hingewiesen, dass wenn von ihrem Anlagenbestand betroffene öffentliche Verkehrsflächen im Zuge der Neuregelung der Verkehrsverhältnisse eingezogen werden, im Zuge der Entwidmung der Anlagenbestand ebenfalls durch die Bestellung entsprechender Leitungsrechte dauerhaft mit dem notwendigen Inhalt abgesichert werden müsse. Dabei seien die notwendigen Dienstbarkeiten für jede Sparte bzw. jeden Netzbetreiber (durchaus mit im technisch zulässigen Maße mit überlappenden Ausübungsbereichen) separat (im Gleichrang) zur Eintragung zu bringen. Der Vorhabensträger hat zugesichert, dass er entsprechende Grunddienstbarkeiten im

Zuge der Grunderwerbsverhandlungen mit den Eigentümern der Grundstücke vereinbaren werde.

Die Trassenführung der Erdgashochdruckleitung wurde im Zuge der Spartenabstimmungen angepasst und regelkonform einschließlich des Schutzstreifens umgesetzt. Die notwendige Vereinbarung in Form eines Kreuzungsvertrags zwischen Energienetze Bayern GmbH & Co. KG und der DB AG ist abgeschlossen.

Der Schutzstreifen für die verlegte Erdgashochdruckleitung von 6 m Breite (je 3 m beidseits der Rohrachse) wird durch den Vorhabensträger durch den Abschluss eines Kreuzungsvertrages auf Grundlage der Kreuzungsrichtlinien noch mit der DB AG geregelt.

Der Abwasserverband Starnberger See (AV) hat verschiedene Einwendungen im Anhörungsverfahren gegen die 1. Planänderung vom 02.06.2020 erhoben. Zum hier vorliegenden Regelungsgegenstand der Bahnüberführung München - Garmisch hat der AV darauf hingewiesen, dass sich im Bereich des südlichen Widerlagers der Bahnüberführung einer seiner Niederschlagswasserkanäle befinde. Inwieweit der Niederschlagswasserkanal durch die Arbeiten an der Bahnüberführung betroffen sei, könne aufgrund der vorliegenden Planunterlagen aber nicht detailliert bewertet werden. Der AV ist deshalb im Rahmen der weitergehenden Planungen durch den Vorhabensträger und die Deutsche Bahn AG einbezogen worden. Den Forderungen ist durch abgestimmte Planung des AVs im Zuge regelmäßiger Spartenbesprechungen und der durch den AV erfolgten Umlegung der Kanäle entsprochen.

Gegen die beantragte Teilplanänderung wurden im Übrigen seitens der beteiligten Träger öffentlicher Belange unter Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

## **2.4 Private Belange**

Private Belange stehen der Teilplanänderung ebenfalls nicht entgegen bzw. sind nicht ersichtlich. Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planänderungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Dabei wird ausschließlich die männliche Form verwendet. Der Stadt Starnberg in welcher der Planänderungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Auf Nachfrage werden Einwender und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

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

2.4.1.1 Flächenverluste, sonstige Nachteile

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, usw.) auf das Grundeigentum sind aus den unter C.2.2 dieses Teilplanänderungsbeschlusses angeführten Erwägungen aus Gründen des Gemeinwohls erforderlich und zumutbar und können nicht verringert werden. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu diesen bereits oben behandelten Themen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dies gilt auch für einen eventuellen Entschädigungsanspruch für die Inanspruchnahme von Pachtflächen.

#### 2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

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

#### 2.4.1.2.1 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist 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 schützt 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. Das Straßenrecht

begründet somit keinen Anspruch auf immer gleich bleibenden Anschluss an das öffentliche Straßennetz und den Fortbestand günstiger Verkehrsbeziehungen, sofern im Übrigen eine ausreichende Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz gegeben ist (Art. 17 Abs. 2, 3 BayStrWG). Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts Anderes.

#### 2.4.1.2.2 Lärm-, Staub- und Abgasbelastung und Bodenverschmutzung während der Bauzeit

Von Einwendern wurden Befürchtungen hinsichtlich gravierender Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase und Staub während der Bauausführung vorgebracht.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Belästigungen bei der Herstellung zu entscheiden. Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass baubedingte Immissionen bei der Erstellung von Straßenbauvorhaben ganz allgemein vorkommen und in der Regel als vorübergehender Nachteil hinzunehmen sind.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970. Darin sind Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer noch zumutbaren und damit entschädigungslos hinzunehmenden Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Wir haben die Vorhabensträger in diesem Beschluss daher unter Beachtung der unter A.3.2 festgesetzten Nebenbestimmungen und den Vorgaben des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970 sowie der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) verpflichtet, negative Auswirkungen der Bauausführung so weit wie möglich durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren und deren Erfolg laufend zu überwachen.

Bei den während der Bauzeit auftretenden Emissionen auf Baustelleinrichtungsflächen ist für die Beurteilung die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) vom 24.07.2002 heranzuziehen, da es sich bei den Baustelleinrichtungsflächen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 3 Abs. 5 Nr. 1 und 2 BImSchG handelt. Wir haben den Vorhabensträger verpflichtet, diese nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind bzw. mit geeigneten Maßnahmen auf ein Mindestmaß beschränkt

werden. Ferner muss der Vorhabensträger sicherstellen, dass nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

Um das Bauprojekt zeitnah zu realisieren sind mehrmalige, lärmintensive und während der Vollsperrung der DB-Strecke und der B2 auch über einige Tage durchgängige Nacharbeiten unvermeidlich, da die betrieblichen Auswirkungen der Streckensperrung München- Garmisch so gering wie möglich zu halten sind, um die Dauer von Schienenersatzverkehr, Betriebsstörungen der DB und vor allem negative Verkehrsbeeinflussungen auf der B 2 zu reduzieren. Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, werden auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß beschränkt. Trotz optimiertem Bauablauf ist eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte gemäß AVV Baulärm während einzelner Bauphasen unvermeidbar. Diese werden in einem gesonderten Lärmschutzgutachten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen für jede Bauphase ausgewiesen. Auf Basis dieses Gutachtens werden die betroffenen Anwohner rechtzeitig vor Beginn der lärmintensiven Maßnahmen informiert und wahlweise die Zahlung von Entschädigung oder Ersatzwohnraum angeboten.

Der Lkw-Verkehr zur Bauausführung, der die Baustelleneinrichtungsflächen, insbesondere zum Massenabtransport anfährt, wird über den öffentlichen Verkehrsraum abgewickelt und fällt daher unter den Gemeingebrauch der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen nach Art. 14 Abs. 1 BayStrWG. Aus diesem Grund ist er weder als Baustellenlärm nach der AVV-Baulärm zu beurteilen, noch fällt er mangels baulichen Eingriffs in den betreffenden Straßenabschnitt unter den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Er ist daher aus immissionschutzrechtlicher Sicht prinzipiell hinzunehmen, selbst wenn dadurch für die betroffenen Anlieger Belastungen entstehen können. Dies wäre nur dann nicht der Fall, wenn die Auswirkungen als gesundheitlich kritisch und damit über das als Gemeingebrauch zulässige Maß hinausgehend bewertet werden müssten. Dafür sind keine Anhaltspunkte ersichtlich.

Vorübergehende Beeinträchtigungen der lufthygienischen Situation durch die Emissionen von Luftschadstoffen oder Staub durch die Bauausführung, insbesondere durch Baustellenverkehr auf öffentlichen Straßen führen ebenfalls zu keiner erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung bei Beachtung der unter A.3.2 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Teilplanänderungsbeschlusses. Trotz einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenfahrzeuge auf öffentlichen Straßen liegt auch dies noch im Gemeingebrauch der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen. Es ist auch davon auszugehen, dass die dadurch verursachte

Zusatzbelastung nicht spürbar sein wird, sondern in der bereits vorhandenen Zusatzbelastung in den betroffenen Bereichen aufgehen wird.

Die während der Bauzeit verursachten Immissionen werden unter Beachtung der unter A.3.2 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Teilplanänderungsbeschlusses für zulässig erachtet.

#### 2.4.1.2.3 Baubedingte Erschütterungen

Baustellenbedingte Erschütterungen können je nach Intensität und Dauer Immissionen sein, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeiführen. Im Zuge der Baudurchführung hat der Vorhabensträger auch diesbezüglich Maßnahmen zu ergreifen, um Menschen, Gebäude und sonstige Anlagen nicht zu gefährden und Schäden möglichst von vornherein auszuschließen bzw. minimal zu halten.

Die Zumutbarkeit von Erschütterungsmissionen kann mangels rechtlich verbindlicher Grenzwerte im BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften nach der DIN 4150 Teil 2, Stand Juli 1999 – Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Tabellen 1 und 2, und nach der DIN 4150 Teil 3, Stand Februar 1999 - Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf bauliche Anlagen, Tabellen 1 und 3, beurteilt werden. Die dort genannten Werte stellen zwar keine gesetzlichen Grenzwerte dar, doch können sie als konkrete Anhaltspunkte für die Einwirkung auf Personen und bauliche Anlagen dienen. Bei deren Einhaltung kann regelmäßig von der Zumutbarkeit von Erschütterungsmissionen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ausgegangen werden. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung, die Minderung der Wohnqualität oder eine Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden (z. B. Beeinträchtigung der Standsicherheit, Tragfähigkeit der Decken oder bei Wohngebäuden auch Rissbildung in Putz und Wänden) ist bei der Einhaltung der Werte der DIN 4150 Teil 2 und 3 nicht zu erwarten.

#### 2.4.1.2.4 Beweissicherungsverfahren

Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten im Interesse des Vorhabensträgers ist, hat dieser im Verfahren zugesagt, für die betroffenen Gebäude und sonstigen Anlagen, auf die das Bauvorhaben Auswirkungen haben könnte, eine Beweissicherung durchführen zu lassen, um durch die Baumaßnahme verursachte Schäden (z. B. infolge von Erschütterungen) feststellen zu können.

#### 2.4.1.2.5 Wertminderung

Verschiedene Einwender haben im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür gefordert, dass ihre Grundstücke, Betriebe oder Gebäude durch die Nähe und Folgen der geplanten langjährigen Straßenbaumaßnahmen einen Wertverlust, u. a. auch wegen erschwerter Vermietbarkeit, erleiden. Auch wenn man das in gewissem Umfang unterstellt, ändert das nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbaus oder der gewählten Linie. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Soweit die Einwendungsführer eine Wertminderung für ihr Grundstück geltend machen und hierfür einen finanziellen Ausgleich verlangen, ist zu sagen, dass Lagenachteile, die, wie hier, eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Nachbarschaft zu einer Staats- bzw. Bundesstraße hat, nicht von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG erfasst werden. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt, auch wenn man eine Wertminderung in gewissem Umfang unterstellt. 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. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Etwas Anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

#### 2.4.1.2.6 Schadensersatz

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

#### 2.4.1.2.7 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann dem Vorhabensträger 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 dieser Planfeststellungsbeschluss deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitern. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß Art. 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).

#### 2.4.2 Einzelne Einwender

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

##### 2.4.2.1 Einwender Nr. 1026

Der Einwender ist Eigentümer der bebauten Fl. Nrn. 782 und 790 der Gemarkung Starnberg. Er wandte sich gegen ausgelöste zusätzlich ober- und unterirdisch liegende Flächeninanspruchnahmen. Das Ausmaß, die Lage und der Grund für die Inanspruchnahmen seien unklar. Es werde mit bisher nicht untersuchten oder für Betroffene ohne Auslegung nicht erkennbare Beeinträchtigungen seiner Mieter durch baubedingte Lärm, Schmutz, Staub, etc. gerechnet, insbesondere wenn die neu zu errichtende Bahnbrücke über die B 2 unmittelbar vor seinem Anwesen vormontiert würde.

Aus dem Grundeigentum des Einwenders werden zusätzlich aus der Fl. Nr. 782, Gemarkung Starnberg, dauerhaft 217 m<sup>2</sup> und vorübergehend 122 m<sup>2</sup> und aus der Fl. Nr. 790, Gemarkung Starnberg, 417 m<sup>2</sup> dauerhaft und vorübergehend 241 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 zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung ist in diesem Bereich nicht möglich.

Nachtarbeiten im Bereich der Bahnüberführung München - Garmisch sind auch für die Reduzierung der Dauer der Auswirkung auf den Straßenverkehr v.a. auf der B2 zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit und insbesondere der Sicherheit des Verkehrs zwingend erforderlich und ohne Alternativen. Durch die Planung des Vorhabensträgers wird auch sichergestellt, dass während der Bauzeit die Beeinträchtigung durch Immissionen bestmöglich reduziert wird. Trotz optimiertem Bauablauf ist eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte gemäß AVV Baulärm während einzelner Bauphasen unvermeidbar. Diese werden in einem gesonderten Lärmschutzgutachten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen für jede Bauphase ausgewiesen. Auf Basis dieses Gutachtens werden die betroffenen Anwohner rechtzeitig vor Beginn der lärmintensiven Maßnahmen informiert und wahlweise die Zahlung von Entschädigung oder Ersatzwohnraum angeboten. Auf die Ausführungen unter

C.2.3.1 und die unter A.3.2 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Teilplanänderungsbeschlusses wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden.

#### 2.4.2.2 Einwender Nr. 7002

Der Einwender Nr. 7002 ist Eigentümer der Fl. Nrn. 783/6, 783/5, 783/4 und 783, Gemarkung Starnberg. Auf diesen Grundstücken werde ein Restaurant betrieben. Die Einwendung betrifft Änderungssachverhalte, die einerseits aus dem Bahnbauwerk resultieren, andererseits sich explizit aus dem Tunnel ergeben. Diejenigen Einwendungssachverhalte, die sich auf den Tunnel beziehen, sind nicht Gegenstand dieses Teilplanänderungsverfahrens. (Dies betrifft die Grundstücke Fl. Nrn. 783/6 und 783/5, Gemarkung Starnberg). Die geplante Baustelleneinrichtung auf den Fl. Nrn. 783 und 783/4 für die Baustelleneinrichtung des neuen Tunnel-Brückenbaus würde nicht nur baugenehmigte und für die Nutzung des Restaurants zwingend erforderliche Stellplätze vernichten, sondern auch die sog. Drive-Spur dergestalt unterbrechen, dass eine Ausgabe von Speisen und Getränken über den Autoschalter sich nicht mehr bewerkstelligen lasse. Der Kran und die Baustelleneinrichtung solle alternativ auf die gegenüberliegende Seite der Münchener Straße liegende betonierete Freifläche verlagert werden. Hilfsweise müsse der Standort des Krans so verlagert und die beanspruchten Flächen dergestalt verkleinert werden, dass die Drive-Spur weiterhin zu nutzen sei. Selbst diese Variante ließe sich aber nur mit zusätzlichen Kosten für die neuen Stellplätze realisieren und führe zu einer Reihe von Nachteilen (insb. Umsatzrückgang). Der Autoschalter sei von essentieller Bedeutung. Die vom Vorhabensträger erörterte Möglichkeit, erhebliche Teile des Parkplatzes für die Baustelleneinrichtung zu nutzen und dies mittels einer kleinen Erschließungsstraße parallel zur Straße mit beidseitigem Längsparkplätzen zu realisieren, funktioniere zudem (u. a. wg. zu geringer Durchfahrtsbreiten) nicht. Auch die geplante dauerhafte Beschränkung von 135 m<sup>2</sup> dauerhaft sei unklar (ober- bzw. unterirdischer Natur) und nur denkbar, wenn die Nutzung als Stellplätze hierdurch nicht eingeschränkt werde.

Aus dem Grundeigentum des Einwenders werden aus der Fl. Nr. 783, Gemarkung Starnberg, 76 m<sup>2</sup> erworben und vorübergehend 529 m<sup>2</sup> beansprucht. Zudem werden 90 m<sup>2</sup> dauerhaft beschränkt. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nur teilweise verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind. Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Brückenbauwerk wurde auf das Grundstück Fl. Nr. 783, Gemarkung Starnberg, reduziert. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter

C.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung ist in diesem Bereich nicht möglich.

Die ausgewiesenen, dauerhaften Beschränkungen sind allesamt unterirdisch und ergeben sich zum einen aus zwingend notwendigen Spartenverlegungen im Zuge der Straßenverbreiterung und des Neubaus der Bahnbrücke, sowie aus einer Stützmauer. Dieses Stützbauwerks wird zur Sicherstellung der Böschungsstabilität zwischen Parkplatz und der B 2 benötigt. Es handelt sich hierbei um rein unterirdische Bauwerkskomponenten, welche die Nutzung der Flächen als Stellplätze aber nicht einschränken werden.

Eine Verlegung der Baustelleneinrichtungsfläche bzw. Kran auf die betonierte Freifläche direkt auf der anderen Seite der Münchener Straße wird abgelehnt. Diese Freifläche befindet sich im Eigentum der DB AG. Diese wird ebenso schon als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt und ist daher als vorübergehend zu beanspruchende Fläche ausgewiesen. Da die Widerlager des Ersatzneubaus der Bahnbrücke auf beiden Seiten der B 2 erstellt werden, ist auch auf beiden Seiten jeweils ein Kran erforderlich, da ein Überschwenken der B 2 aus Gründen der verkehrlichen Sicherheit ausgeschlossen ist. Insofern ist es nicht möglich, den Kran und die Baustelleneinrichtung alleinig auf die gegenüberliegende Seite der Münchener Straße zu verlagern

Die Zufahrtsmöglichkeiten und die Parkplatzsituation wird durch die Planung des Vorhabensträgers berücksichtigt. Bevor Parkplätze bauzeitlich beansprucht werden, werden vorab 13 Ersatzstellplätze geschaffen. D.h., die sog. Drive-Spur wurde bereits vor Erstellung des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung in Abstimmung mit dem Einwender dauerhaft verlegt.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden.

### **3. Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Teilplanänderung nach den Unterlagen vom 03.05.2023 zur vorherigen Realisierung der Bahnbrücke München - Garmisch über die B 2 gemäß der in bei Abwägung aller Belange als geboten erweist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung aller Belange, erweist sich die Planänderung als vernünftig.

#### **4. Sofortige Vollziehbarkeit**

Nach § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a VwGO entfällt die aufschiebende Wirkung für Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, die die Zulassung von Vorhaben betreffend Bundesverkehrswege und Mobilfunknetze zum Gegenstand haben.

#### **4. Kostenentscheidung**

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

#### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Teilplanänderungsbeschluss kann innerhalb eines Monats Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,  
Postfach 34 01 48  
80098 München  
(Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München)

erhoben werden.

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

Hinweis: Seit dem 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

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

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

Die Anfechtungsklage gegen den Teilplanänderungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung, soweit die gesetzlich angeordnete Vollziehbarkeit nicht ausgesetzt wurde. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Teilplanänderungsbeschlusses beim oben genannten Gericht gestellt und begründet werden

### **Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung**

Der vorliegende Teilplanänderungsbeschluss 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 Teilplanänderungsbeschlusses wird mit den oben unter A.2 aufgeführten Planunterlagen in der Stadt Starnberg zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Daneben kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung-oberbayern.de](http://www.regierung-oberbayern.de) abgerufen werden.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Teilplanänderungsbeschluss 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 Teilplanänderungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

München, 05.05.2023

Regierung von Oberbayern

gez.

Deindl

Regierungsdirektor