

Aktenzeichen: 32-4354.2 B 2-13



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**B 2 (s)
München - Weilheim
Entlastungstunnel Starnberg
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+120
von Straßen-km 24,000 bis Straßen-km 27,120**

München, 22.02.2007

Inhaltsverzeichnis:

A. Tenor	6
1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	8
3.1 Unterrichtungspflichten	8
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	9
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	10
3.4 Verkehrslärmschutz	10
3.5 Baustellenimmissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen)	16
3.6 Landwirtschaft	16
3.7 Sonstige Nebenbestimmungen	17
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	17
4.1 Gegenstand / Zweck	17
4.2 Plan	18
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	18
5. Straßenrechtliche Verfügungen	21
6. Entscheidungen über Einwendungen	22
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	22
6.2 Zurückweisungen	22
7. Sofortige Vollziehbarkeit	22
8. Kostenentscheidung	22
1. Beschreibung des Vorhabens	23
2. Vorgängige Planungsstufen	24
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	24
2.2 Raumordnung / Landesplanung / Regionalplan	24
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	25
3.1 Planung vom 18.08.1999	25
3.2 1. Tektur vom 05.12.2002	26
3.3 2. Tektur vom 15.09.2005	28
3.4 3. Tektur vom 13.04.2006	29
3.5 4. Tektur vom 22.01.2007	29
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	31
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	31
1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	31
1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	34
1.4 Verträglichkeitsuntersuchung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie	34
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	35
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	35
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	42
3. Materiell-rechtliche Würdigung	43

3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	43
3.2	Planrechtfertigung	43
3.2.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	43
3.2.2	Planungsziel	43
3.2.3	Derzeitige Verkehrsverhältnisse	44
3.2.4	Künftige Verkehrsverhältnisse	45
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	49
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	49
3.3.2	Wahllinien	50
3.3.3	Planungsvarianten	53
3.3.4	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	56
3.3.5	Immissionsschutz / Bodenschutz	60
3.3.6	Naturschutz- und Landschaftspflege	68
3.3.7	Gewässerschutz	75
3.3.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	76
3.3.9	Städtebauliche Belange/Denkmalschutz	76
3.3.10	Sonstige öffentliche Belange	77
3.4	Private Einwendungen	77
3.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	77
3.4.2	Einzelne Einwender	81
3.5	Gesamtergebnis	106
3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	107
4.	Sofortige Vollziehbarkeit	107
5.	Kostenentscheidung	107

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayBGG	Bayerisches Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen (Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz)
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen mit Änderungs-RL)
Flnr.	Flurstücksnummer
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
IO	Immissionsort
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RAS - Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten mit Änderungs-RL)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-43542 B 2-13

**Vollzug des FStrG;
B 2 (s)
München - Weilheim
Entlastungstunnel Starnberg
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+120
von Straßen-km 24,000 bis Straßen-km 27,120**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht mit Anlagen	--
2 Blatt-Nr. 1	Übersichtskarte	1:25.000
3 Blatt-Nr. 1	Übersichtslageplan	1:5.000
4 Blatt-Nr. 1	Regelquerschnitt B2 freie Strecke	1:50
5 Blatt-Nr. 1	Tunnelquerschnitte, Lichtraumprofil	1:100
6 Blatt-Nr. 1	Bauwerksquerschnitte Süd (offene Bauweise)	1:100
6 Blatt-Nr. 2	Bauwerksquerschnitte Nord (offene Bauweise) Spritzbetonbauweise	1:100
6 Blatt-Nr. 3	Schnitt DB - Brücke	1:100
7.1 Blatt-Nr. 1-4	Lagepläne zum Bauwerksverzeichnis	1:1.000
7.2 Blatt-Nr. 1-4	Spartenpläne zum Bauwerksverzeichnis	1:1.000
7.3 Blatt-Nr. 1	Umstufungsplan zum Bauwerksverzeichnis	1:5.000
8	Bauwerksverzeichnis	--

9 Blatt-Nr. 1.1	Höhenplan	1:2.000/200
10.1 Blatt-Nr. 1	Trassenkorridor „gewählte Tunneltrasse“	1:2.000
10.2 Blatt-Nr. 1	Lageplan Südportal	1:500
10.2 Blatt-Nr. 2	Lageplan Nordportal	1:500
10.4 Blatt-Nr. 1	Systemplan Grundwasserüberleitung bei Bau-km 2+226, Querschnitt	1:100
10.5 Blatt-Nr. 1	Lageplan Dükermaßnahme Jahnstraße	1:1.000
10.6 Blatt-Nr. 1	Querschnitt-Systemplan Grundwasserüberleitung Innenstadt	1:50
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnung	--
11.2 Blatt-Nr. 1-2	Lagepläne zur schalltechnischen Berechnung	1:1.000
12.1 Blatt-Nr. 1-4	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	1:1.000
12.2 Blatt-Nr. 1-4	Landschaftspflegerische Maßnahmenpläne	1:1.000
13 Blatt-Nr. 1-4	Grunderwerbspläne	1:1.000
14	Grunderwerbsverzeichnis	--

Die Planunterlagen wurden vom Straßenbauamt München (ab 01.01.2006 ist die Zuständigkeit auf das Straßenbauamt Weilheim, ab 01.01.2007 auf das Staatliche Bauamt Weilheim übergegangen) aufgestellt und tragen das Datum vom 30.07.1999 in der Fassung der 1. Tektur vom 05.12.2002, der 2. Tektur vom 15.09.2005 und der 3. Tektur vom 13.04.2006.

Die in der 1. Tektur vom 02.12.2002 vorgenommenen Änderungen werden durch rote Streichungen und Roteintrag, durch die Ergänzung „mit Tektur vom 05.12.2002“ und durch die grüne Farbe der eingefügten Blätter kenntlich gemacht.

Die in der 2. Tektur vom 15.09.2005 vorgenommenen Änderungen werden durch blaue Streichungen und Blaeintrag, durch den Zusatz „2. Tektur vom 15.09.2005“ oder die Ergänzung „mit Tektur vom 15.09.2005“ und durch die blaue Farbe der eingefügten Blätter kenntlich gemacht.

Die in der 3. Tektur vom 13.04.2006 vorgenommenen Änderungen werden durch grüne Streichungen und Grüneintrag, durch den Zusatz „3. Tektur vom 13.04.2006“ oder die Ergänzung „mit Tektur vom 13.04.2006“ kenntlich gemacht.

Die in der 4. Tektur vom 22.01.2007 vorgenommenen Änderungen werden durch braune Streichungen und Brauneintrag, durch den Zusatz „4. Tektur vom 22.01.2007“ oder die Ergänzung „mit Tektur vom 22.01.2007“ kenntlich gemacht.

Nachrichtliche Unterlagen

Neben den durch die Tekturen überholten Planunterlagen sind folgende Unterlagen den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt:

Tunnel	Regelquerschnitte Spritzbetonbauweise	1:50
Tunnel	Regelquerschnitt Schild 1-schalig	1:50

Tunnel	Regelquerschnitt Schild 2-schalig	1:50
Tunnel	Regelquerschnitt nördlicher Bereich, bergmännische Deckelbauweise	1:50
10.3 Blatt-Nr. 1	Notausstieg Betriebskaverne	1:100
Sicherungsmaßnahmen	Injektionsabdeckung Lindenweg	1:200
Sicherungsmaßnahmen	Lageplan Injektionsstollen	1:1.000
Sicherungsmaßnahmen	Schnitte Injektionsstollen	1:2.000/200 1:100
10.7	Betriebsgebäude Süd: Variante I - Ansicht Nord-West	--
15.1 Blatt-Nr. 1-3	Verkehrsführung Bauphase I - III	1:500
15.1 Blatt-Nr. 4	Lageplan Verkehrsführung Nordportal	1:1.000
15.2	Geologischer Längsschnitt	1:2.000/200
Sicherungsmaßnahmen	Prinzipskizze Lüftungsbauwerk Mittelzentrale	1:250
Sicherungsmaßnahmen	Ansicht Abluftkamin	--
Gutachten	Immissionen der Luftschadstoffe, 2005-08-10	--

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, T-Com Technische Infrastruktur Niederlassung Süd, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

3.1.2 Der E.ON Netz GmbH, Service Informationssysteme mindestens zwei Wochen vor Beginn der Baumaßnahme, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Fernmelde- und Signalkabel mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Die Kabellage ist nicht genau eingezeichnet, so dass eine Ortung erforderlich ist.

3.1.3 Der E.ON Bayern AG, Kundencenter Taufkirchen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten zur

Vermeidung von Kabelschäden abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind.

- 3.1.4 Dem Wasserwerk Starnberg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Der Erdgas Südbayern GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.6 Dem Abwasserverband Starnberger See, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.7 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Bodendenkmalpflege Referat Oberbayern, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.
- 3.1.8 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.2.1 Die noch zu erstellenden Ausführungsunterlagen sind gemäß Verordnung über Pläne und Beilagen in wasserrechtlichen Verfahren (WPBV) auszuarbeiten und rechtzeitig - mindestens zwei Monate vor Baubeginn - zur Begutachtung dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim vorzulegen.
- 3.2.2 Über die derzeitige und künftige Grundwassersituation sind genaue Angaben zu machen und i.V.m. den zugehörigen Auswertungen dem Wasserwirtschaftsamt vorzulegen.
- 3.2.3 Die geplanten Baumaßnahmen sind so auszuführen, dass es zu keinen negativen Veränderungen der Wasserversorgung für die Fischzuchtanlage der Bayer. Landesanstalt für Fischerei sowohl bezüglich des Zuflusses als auch bezüglich der Wasserqualität kommt.
- 3.2.4 Rechtzeitig vor Baubeginn ist ein Messprogramm zur Beweissicherung (Zufluss und Wasserqualität) im Einvernehmen mit der Landesanstalt für Fischerei und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim festzulegen.
- 3.2.5 Eine Versickerung von Bachwasser bei der Unterkreuzung des Georgenbachs ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern.
- 3.2.6 Vor Beginn der Baumaßnahme ist eine Beweissicherung mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim im Kreuzungsbereich des Tunnels mit dem Georgenbach durchzuführen. Besonderer Wert ist hierbei auf den Zustand der Gewässersohle und deren Dichtheit sowohl innerhalb des betonierten Kastengerinnes als auch außerhalb zu legen. Ebenso mit einzubeziehen sind die angrenzenden Ufermauern.
- 3.2.7 Das Tunnelbauwerk ist bis zum höchsten Grundwasserstand wasserdicht und auftriebsicher auszuführen.
- 3.2.8 Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) während des Baues und nach Fertigstellung haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist. Aus Sicherheitsgründen während des Baustellenbetriebes sind Ölbindemittel und Auffangwanne (für Maschinentropfverluste) vor Ort vorzuhalten.
- 3.2.9 Grundwassermessstellen bzw. Entnahmebrunnen, die stauende Bodenschichten durchstoßen, sind vorher dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim anzuzeigen und so auszubauen, dass alle Trennschichten zwischen den einzelnen Grundwasserstockwerken dauerhaft erhalten bleiben. Werden sie wieder aufgelassen,

sind sie, wie auch Bohrungen, so zu verfüllen, dass die Funktion aller Trennschichten erhalten bleibt. Die ordnungsgemäße Herstellung bzw. Verfüllung ist durch fachkundiges Personal zu überwachen und zu bescheinigen.

- 3.2.10 Durch die Bohrungen dürfen keine Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen werden. Das Bohrgerät muss entsprechend beschaffen und sauber sein. Bei Bohrungen im Bereich von Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen ist besondere Sorgfalt zu wahren.
- 3.2.11 Werden im Zuge der Baumaßnahme Verunreinigungen des Untergrundes festgestellt, so ist deren Ausmaß umgehend von einem fachkundigen Ing.-Büro durch horizontale und vertikale Abgrenzung zu bestimmen und dem Landratsamt Sarnberg mitzuteilen.
- 3.2.12 Das im Tiefpunkt des Tunnels gesammelte Niederschlagswasser und Tunnelreinigungswasser ist über einen Sandfang sowie einen Ölabscheider in den Schmutzwasserkanal der Stadt Sarnberg einzuleiten. Aus Sicherheitsgründen sind in der Hebeanlage zwei Pumpen einzubauen.
- 3.2.13 Nach der Fertigstellung des angepassten Entwässerungssystems der B2 sind dem Landratsamt Sarnberg und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim korrigierte Bestandspläne der Straßenentwässerung vorzulegen. Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig zu warten.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Bei der erforderlichen Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. ist auf die Fauna Rücksicht zu nehmen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
- 3.3.2 Rodungsarbeiten im Bereich des Laubwäldchens bei Bau-km 0+180 bis 0+300 und von Hecken sind außerhalb der Brut- und Vegetationszeit (1. März bis 31. August) und vorzugsweise in den Monaten September und Oktober durchzuführen.
- 3.3.3 Die in der Planunterlage 12.2 dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.3.4 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
Die bauausführenden Firmen sind zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.5 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.3.6 Die Fertigstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Sarnberg anzuzeigen.

3.4 Verkehrslärmschutz

- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) (bei $V > 60$ km/h) entspricht.
- 3.4.2 Zur Vermeidung von Pegelspitzen sind im Bereich der Tunnelportale die Wände der Rampen und die Tunnelwände plangemäß schallhochabsorbierend auszukleiden. Im Bereich des nördlichen Tunnelportals ist auch die Tunneldecke bis zu einer Tiefe von 30 m hochabsorbierend zu verkleiden.
- 3.4.3 Auf der zurückversetzten Stützmauer ist nördlich anschließend an den Gehweg der nördlichen Umfahrung der Tunnelrampe (BWV-Nr. 34) bei Bau+km 2+450 auf Fl.Nrn 798/2 und 798/3 der Gemarkung Sarnberg eine 2 m hohe transparente Lärmschutzwand zu errichten.

3.4.4

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Anwesen (siehe auch Unterlage 11.1), bei denen trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV vorliegt, haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

Bereich des Südportals

Immissionsort	Straße und Hausnummer	Stockwerk
1	Franz - Heidinger - Str. 41	1. OG - nord
2		2. OG - nord
6	Franz - Heidinger - Str. 9	3. OG - nord
10		3. OG - ost
10	Franz - Heidinger - Str. 11	EG - nord
10		1. OG - nord
10	Franz - Heidinger - Str. 13	2. OG - nord
13		EG - nord
14	Franz - Heidinger - Str. 19	1. OG - nord
18		2. OG - nord
19	Franz - Heidinger - Str. 29	EG - west
20		1. OG - west
23	Franz - Heidinger - Str. 35	2. OG - west
24		EG - nord
24	Franz - Heidinger - Str. 33	1. OG - nord
24		2. OG - nord

24	Franz - Heidinger - Str. 31	EG - nord 1. OG - nord 2. OG - nord
28	Franz - Heidinger - Str. 24	2. OG - nord
30	Grubenstr. 1	1. OG - west 2. OG - west
31		EG - nord 1. OG - nord 2. OG - nord
247	Grubenstr. 2	2. OG - nord
246	Grubenstr. 4	2. OG - west
247		2. OG - nord
243	Grubenstr. 8	2. OG - west
244		2. OG - nord
245		2. OG - ost
241	Grubenstr. 10	2. OG - nordwest
242		2. OG - nord
240 - 241	Grubenstr. 12	2. OG - nordwest
239	Grubenstr. 14	EG - west 2. OG - west
240		EG - nordwest 1. OG - nordwest 2. OG - nordwest
282	Franz - Heidinger - Str. 55	1. OG - nord 2. OG - nord 3. OG - nord
283		1. OG - nordost 2. OG - nordost 3. OG - nordost

Bereich des Nordportals

Immissionsort	Straße und Hausnummer	Stockwerk
67	Gradstr. 7	EG - west 1. OG - west 2. OG - west
68		EG - süd 1. OG - süd 2. OG - süd
69		EG - ost 1. OG - ost 2. OG - ost
70	Gradstr. 5	EG - west 1. OG - west 2. OG - west
71		EG - süd

		1. OG - süd 2. OG - süd EG - ost 1. OG - ost 2. OG - ost
72		
73	Gradstr. 3	EG - west 1. OG - west 2. OG - west 3. OG - west 4. OG - west 5. OG - west 6. OG - west 7. OG - west
74		EG - süd 1. OG - süd 2. OG - süd 3. OG - süd 4. OG - süd 5. OG - süd 6. OG - süd 7. OG - süd
75		EG - ost 1. OG - ost 2. OG - ost 3. OG - ost 4. OG - ost 5. OG - ost 6. OG - ost 7. OG - ost
78		Seilerweg 2
79	Seilerweg 2	EG - süd 1. OG - süd 2. OG - süd
79	Münchener Str. 7b	EG - süd 1. OG - süd 2. OG - süd
80		EG - ost 1. OG - ost 2. OG - ost
86	Münchener Str. 9	1. OG - west 2. OG - west
87		EG - süd 1. OG - süd 2. OG - süd
88		EG - ost

		1. OG - ost 2. OG - ost
101	Leutstettener Str. 15	EG - west
102		EG - nord 1. OG - nord 2. OG - nord
103		2. OG - ost
107	Leutstettener Str. 18	EG - west 1. OG - west 2. OG - west 3. OG - west
107	Leutstettener Str. 20	EG - west 1. OG - west 2. OG - west 3. OG - west
108		EG - nord 1. OG - nord 2. OG - nord 3. OG - nord
113	Leutstettener Str. 20 Nebengebäude	EG - west 1. OG - west 2. OG - west
114		1. OG - nord 2. OG - nord
118	Uhdestr. 17	2. OG - west
119		EG - nord 1. OG - nord 2. OG - nord
120	Uhdestr. 15	EG - nord 1. OG - nord 2. OG - nord
121	Uhdestr. 15	EG - ost 1. OG - ost 2. OG - ost
122	Uhdestr. 13	1. OG - west 2. OG - west
123		EG - nord 1. OG - nord 2. OG - nord
124		EG - ost 1. OG - ost 2. OG - ost
125	Uhdestr. 6	1. OG - nordwest 2. OG - nordwest
126		EG - nordost 1. OG - nordost 2. OG - nordost

127		2. OG - südost
135	Uhdestr. 4a	3. OG - nordost (in östlicher Haushälfte)
138	Perchastr. 13a	EG - nord 1. OG - nord 2. OG - nord
139		EG - ost 1. OG - ost 2. OG - ost
142	Münchener Str. 14 - Fitness Oase	EG - nord 1. OG - nord
143	Münchener Str. 14 - Getränkemarkt	EG - nord
199	Münchener Str. 14 - Tankstelle	EG - nord
144	Münchener Str. 11	EG - süd 1. OG - süd
190	Münchener Str. 27	EG - ost 1. OG - ost 2. OG - ost
200	Münchener Str. 16 - Westhälfte	EG - nordost
201	Münchener Str. 16 - Osthälfte	EG - nordost
202	Münchener Str. 20	EG - nord - hinten
203		EG - nord - vorne
204		EG - ost
205		EG - süd
206	Perchastr. 15	EG - nord 1. OG - nord
207		EG - ost 1. OG - ost 2. OG - ost
209	Perchastr. 13	2. OG - nord
219	Strandbadstr. 2 - Landratsamt	1. OG - nord (westlicher Teil)
221	Strandbadstr. 1	EG - nordwest 1. OG - nordwest
222	Wassersportsiedlung 5	EG - nordwest 1. OG - nordwest
223	Wassersportsiedlung 6	EG - nord
224	Wassersportsiedlung 7	EG - nord
225	Wassersportsiedlung 7 - hinten	EG - nord
226	Wassersportsiedlung 8	EG - nord
227	Wassersportsiedlung 9	EG - nord 1. OG - nord
234	Wassersportsiedlung 32	EG - nord
235		EG - west
237	Münchener Str. 10	EG - nord 1. OG - nord
238		EG - ost

- 3.4.5 Die Eigentümer der Anwesen Gradstraße 7 (IO 67) für die Balkone im 2. OG Westseite und Gradstraße 5 (IO 70) für die Balkone im 1. und 2. OG Westseite und des Hochhauses Gradstraße 3 (IO 74) für die Balkone des EG bis 7. OG (Südseite) in Starnberg haben gegen den Vorhabensträger darüber hinaus einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, da die zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten Tagesgrenzwertes von 59 dB(A) liegt.

Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 1997". Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche vorhanden sind, d.h. Balkone, Loggien, Terrassen oder sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen eines Grundstückes.

Die Betroffenen sind vom Vorhabensträger auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

3.5 Baustellenimmissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen)

- 3.5.1 Die Straßenbauverwaltung hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass die an die Straßenbaustelle angrenzende Wohnbebauung und Arbeitsstätten möglichst wenig durch baubedingte Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) beeinträchtigt werden. Massentransporte sind soweit möglich außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten und über das Hauptstraßennetz auszuführen.

- 3.5.2 In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32.BImSchV vom 29.08.2002 (BGBl.S.3478), sowie die Allg. Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen vom 19.08.1970 (MABl 1/1970 S. 2) hinzuweisen.

- 3.5.3 Lärmintensive Bauarbeiten dürfen oberirdisch nur werktags (Montag bis Samstag) von 7.00 bis 20.00 Uhr durchgeführt werden. Im Falle eines rund um die Uhr durchgeführten Schildvortriebs sind geeignete Zwischendeponien so anzulegen, dass die Abfuhr nur im o.g. Zeitraum erfolgen muss. Diesbezügliche Anforderungen sind in den Unterlagen zum Bauvertrag zu definieren.

- 3.5.4 Beim Baubetrieb sind erschütterungsarme Bauverfahren, wie verrohrte Bohrpfähle oder Schlitzwände einzusetzen. Das Einrammen oder Einrütteln von Verbaulementen (z. B. Spundwänden) ist nicht zulässig. Die Erschütterungseinwirkungen dürfen soweit möglich den KB-Wert von 5 und die Beurteilungsschwingstärke KB_{FT} von 0,4 (Nr.6.5.4 der DIN 4150, Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2 Einwirkungen auf Menschen und Gebäude vom Juni 1999) nicht überschreiten. Dies ist in den Ausschreibungsunterlagen zu berücksichtigen. Soweit diese Werte nicht einhaltbar sind, sind geeignete Maßnahmen zum Schutz der Anwohner mit der bauausführenden Firma, der Stadt Starnberg und dem Landratsamt abzuklären (siehe auch C. 6.1.2).

3.6 Landwirtschaft

- 3.6.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

- 3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; ggf. sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

- 3.6.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei

Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

- 3.6.4 Bestehende genehmigte oder genehmigungsfähige Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

3.7.1 Stadtbild / Baugestaltung

Die Gestaltung des Treppenzugangs zur Lüftungszentrale, der Tunnelportale und des Betriebsgebäudes ist unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung in Abstimmung mit der Stadt Starnberg unter Einschaltung eines Architekten vorzunehmen.

3.7.2 Denkmalpflege

- 3.7.2.1 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.

- 3.7.2.2 Die Durchführung der Beweissicherung der im von der Beweissicherung umfassten Bereich (Unterlage 15.3 Bl. 1 – 3) gelegenen Baudenkmäler (insbesondere Almeida-Palais, Pfarrkirche St. Joseph, Schloss und Schlossbrücke) ist rechtzeitig vorher mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen.

- 3.7.2.3 Die Gestaltung des Abluftkamins ist zur Minimierung des Eingriffs in das denkmalgeschützte Ensemble Schloss, Schlossbrücke und Pfarrkirche unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung und in Abstimmung mit der Stadt Starnberg und dem Landesamt für Denkmalpflege unter Einschaltung eines Architekten vorzunehmen.

3.7.3 Eisenbahnen des Bundes

Die detaillierten technischen Ausführungsunterlagen für die abzubrechende und neu zu errichtende Eisenbahnüberführung einschließlich der in diesem Zusammenhang möglicherweise erforderlichen weiteren Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sind dem Eisenbahnbundesamt rechtzeitig vor der Bauausführung über die DB Netz AG zur eisenbahntechnischen Prüfung und Freigabe in zweifacher Ausfertigung zuzuleiten.

3.7.4 Zufahrten

Die Zufahrt für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge zum Schloss Starnberg (Finanzamt) ist während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten. Der Zugang und die Zufahrt zum Dienstgebäude der Polizeiinspektion Starnberg müssen während der gesamten Bauzeit rund um die Uhr gewährleistet sein.

3.7.5 Zusagen

Der Vorhabensträger hat alle Zusagen, die im Anhörungsverfahren schriftlich dokumentiert wurden (z. B. Stellungnahmen zu Einwendungen, Niederschriften über die Erörterungstermine) einzuhalten, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes geregelt wird.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

- 4.1.1 Dem Straßenbaulastträger wird die gehobene Erlaubnis zum Versickern des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Bundesstraße B 2 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+120, von Straßen-km 24,000 bis Straßen-km 27,120 im Einschnittsbereich über Mulden mit Erdschwellen in das Grundwasser erteilt.

- 4.1.2 Dem Straßenbaulastträger wird die beschränkte Erlaubnis zur Entnahme und zum Ableiten von Grundwasser sowie zum Einleiten von Stoffen in das Grundwasser während der Bauphase erteilt.
- 4.1.3 Dem Straßenbaulastträger wird die gehobene Erlaubnis zum Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser im Bereich des Tunnelbauwerks erteilt.
- 4.1.4 Dem Straßenbaulastträger wird die gehobene Erlaubnis zum Einbringen von Injektionen in den anstehenden Boden im Bereich von Bau-km 1+200 bis 1+300 und zur Erzeugung eines Injektionskörpers zur Vermeidung von Setzungen von Bau-km 1+750 bis 2+075 erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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

- 4.3.1 Für die unter 4.1. genannten Benutzungen sind die noch zu erstellenden Ausführungsunterlagen gemäß Verordnung über Pläne und Beilagen in wasserrechtlichen Verfahren (WPBV) auszuarbeiten und rechtzeitig - mindestens zwei Monate vor Baubeginn - zur Begutachtung dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim vorzulegen.
- 4.3.2 Die Grundwasserentnahme und -einleitung ist nur für die Zeit der Bauausführung gestattet und auf den zur Durchführung der Baumaßnahmen unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken. Alles entnommene Grundwasser ist zu versickern. Eine Einleitung in die städtische Kanalisation oder in ein Oberflächengewässer ist nicht zulässig. Beginn und Beendigung der Baumaßnahme und voraussichtlicher Beginn der Wasserhaltung sind dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim umgehend anzuzeigen.
- 4.3.3 Von dem bei der Wasserhaltung geförderten Grundwasser sind die jeweils gemessenen Mengen und Förderzeiten bezogen auf die jeweilige Förderstelle aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind zusammenzufassen und nach Abschluss der Bauarbeiten dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim zusammen mit der Baubeendigungsanzeige vorzulegen.
- 4.3.4 Im Zuge der Erarbeitung einer baureifen Planung ist die Vorlage einer Aufstauberechnung erforderlich, die möglichst an gemessenen Grundwasserständen zu eichen ist. Dabei sind Angaben zum maximalen Aufstau und zur Leistung in l/s der Grundwasserüberleitungen erforderlich.
- 4.3.5 Das Grundwasser an der jeweiligen Entnahmestelle ist vor Beginn der Wasserhaltung repräsentativ zu beproben und auf folgende Parameter zu analysieren:
- Aussehen
 - Geruch
 - Temperatur
 - Leitfähigkeit
 - pH-Wert
 - Summe LHKW
 - Kohlenwasserstoffe
 - PAK
 - BTX-Aromate

Die Probenahme und Analytik der Grundwasserproben muss durch ein erfahrenes Labor bzw. Institut erfolgen, das die Akkreditierung durch die Bundesanstalt für Materialprüfung

(BAM) in Berlin besitzt oder nachweislich die Anforderungen der analytischen Qualitätsprüfung (AQS) nach den Rahmenempfehlungen der LAWA erfüllt.

Zur Erreichung einer repräsentativen Grundwasserprobe ist ausreichend lange, mindestens bis zur Trübungsfreiheit und Leitfähigkeitskonstanz abzupumpen.

Neben den Analysenergebnissen sind auch die wesentlichen Randbedingungen (Grundwasserstand in Ruhe in m ü. NN, Entnahmetiefe, Förderdauer und -leistung während des Freipumpens) und die quantitativen Ergebnisse der Vorortbestimmung (Kenngrößen, die sich während des Probenverkehrs verändern) anzugeben.

Die chemischen Analysen sind gemäß den genormten Bestimmungsverfahren, angegeben im Merkblatt Nr. 3.8/6, vom 17.05.2002, Merkblattsammlung des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft, durchzuführen.

Die Ergebnisse der Beprobung sind dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim umgehend vorzulegen. Mit der endgültigen Bauwasserhaltung darf erst begonnen werden, wenn das Wasserwirtschaftsamt dem Dauerbetrieb zugestimmt hat.

Die Häufigkeit und die Art weiterer Untersuchungen während des Dauerbetriebes, deren Forderung vorbehalten bleibt, sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim abzustimmen.

- 4.3.6 Grundwasser, das verunreinigt ist, darf auf Dauer nur über eine geeignete Reinigungsanlage versickert werden. Durch verunreinigte Bodenzonen darf nicht versickert werden. Das der Versickerungsanlage zugeführte Wasser darf nicht verunreinigt werden. Absetzbare Stoffe sind mit Hilfe von Absetzanlagen zu entfernen. Das Einleiten von Abwässern aller Art sowie das Einbringen von Stoffen, die geeignet sind, eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers herbeizuführen, ist nicht gestattet.
- 4.3.7 Nach Beendigung des jeweiligen Teilabschnittes der Baumaßnahme sind die Drainleitungen der Bauwasserhaltung sofort dauerhaft dicht zu verschließen. Nach dem Einstellen der Bauwasserhaltung sind die Entnahme- und die Versickerungsanlagen zu beseitigen und der frühere Zustand wieder herzustellen.
- 4.3.8 Bei setzungsempfindlichen Objekten im Bereich des Absenktrichters der Bauwasserhaltung sind Beweissicherungen durchzuführen.
- 4.3.9 Die vorgesehenen Grundwasserüberleitungen sind flexibel steuerbar und nachrüstbar zu gestalten. Die geplanten Baumaßnahmen sind so auszuführen, dass Beeinträchtigungen durch einen Aufstau bzw. eine Erhöhung oder Absenkung des Grundwasserspiegels sowohl während der Bauarbeiten als auch nach Fertigstellung des Tunnels vermieden werden. Bei der Höhenlage der Drain-Stränge sind die zu erwartenden natürlichen Grundwasserschwankungen zu berücksichtigen. Natürliche Änderungen der Grundwasserfließrichtung dürfen durch die Tunnelbaumaßnahme nicht nennenswert behindert werden
- 4.3.10 Alle Stahlspundwände, Stahlprofile, Verbauträger und Bohlen der Baugrubenumschließung sind, sofern dies technisch möglich ist, nach Beendigung der Baumaßnahme zu entfernen. Arbeitsräume sind entsprechend dem natürlichen Bodenaufbau zu verfüllen
- 4.3.11 Die Revisionsschächte der Grundwasserüberleitung sind druckwasserdicht und auftriebsicher, die Abdeckungen der Revisionsschächte druckwasserdicht bzw. tagwasserdicht auszubilden.
- 4.3.12 Jede Grundwasserüberleitung ist durch Grundwassermessstellen auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen und bestimmungsgemäß in Betrieb zu nehmen. Der Termin der Funktionsprüfung und Bauabnahme ist dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim spätestens zwei Wochen vorher mitzuteilen.

Das überzuleitende Grundwasser ist jeweils zu Beginn der Überleitung repräsentativ zu beproben und auf folgende Parameter zu analysieren:

Aussehen
Geruch
Temperatur
Leitfähigkeit
pH-Wert
Summe LHKW
Kohlenwasserstoffe
PAK
BTX-Aromate

Neben den Analysenergebnissen sind auch die wesentlichen Randbedingungen (Grundwasserstand in Ruhe in m ü. NN, Entnahmetiefe, Förderdauer und -leistung während des Freipumpens) und die quantitativen Ergebnisse der Vorortbestimmung (Kenngrößen, die sich während des Probenverkehrs verändern) anzugeben.

4.3.13 Für jede Grundwasserüberleitung sind spätestens 3 Monate nach Fertigstellung dem Wasserwirtschaftsamt München Bestandspläne vorzulegen. Die Grundwasserüberleitungen sind dauerhaft funktionsfähig zu erhalten. Dieses ist im Rahmen einer Eigenüberwachung regelmäßig zu überprüfen. Die Ergebnisse (u.a. Grundwasserstände oberhalb und unterhalb, zugehöriger Durchfluss) sind zur Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Wunsch dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim vorzulegen. Festgestellte Mängel sind zu beseitigen.

4.3.14 Die Injektionen sind auf das technisch erforderliche Maß zu beschränken.

4.3.15 Sofern nach den einschlägigen Vorschriften (z. B. DIN) nichts anderes vorgeschrieben ist, sind nur Injektionen mit chromatoreduzierten Bindemitteln (z.B. Hochofenzement (HOZ)) zulässig und zur Verminderung der Chrom-VI-Gehalte ist Eisen-II-Sulfat über eine geeignete Dosieranlage zuzusetzen. Der Nachweis der Chrom-VI-Freiheit (< 0,05 mg/l im Überstandwasser, Zielwert < 0,02 mg/l) der Injektionslösung ist dann über eine geeignete analytische Bestimmung (z.B. mit geeigneten Schnelltests) dem Wasserwirtschaftsamt München rechtzeitig, d.h. vor dem Einbau, zu erbringen. Der Nachweis ist alle 100 t Suspension, jedoch max. 1-mal täglich, zu wiederholen.

4.3.16 Jeweils während und nach den Injektionsarbeiten sind Pegel im Abstrom der Maßnahme regelmäßig zu beproben. Probenahmeturnus, Lage der Messstellen und Parameter sind mit dem Wasserwirtschaftsamt München abzustimmen.

Das Grundwasser aus einer dicht umschlossenen Baugrube, deren Baugrubensohle mit Injektionen gesichert wurde, ist vor Beginn des Leerpumpens auf folgende Parameter zu untersuchen:

- Chrom (gesamt)
- Chrom-VI
- pH-Wert.

Ist Chrom-VI nachweisbar (> 0,02 mg/l) oder liegt der Chrom(gesamt)-Wert über 0,1 mg/l oder der pH-Wert über 9,5, so ist das Wasser nicht zu versickern, sondern im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim und dem Landratsamt Starnberg gewässerunschädlich zu beseitigen.

4.3.17 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

4.3.18 Bauabnahme

Sollte der Vorhabensträger die Bauoberleitung nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen, wodurch nach Art. 69 Abs. 2 Satz 2 BayWG eine gesonderte Bauabnahme nicht erforderlich ist, sind die dann erforderlichen Bauabnahmen durch Sachverständige nach Art. 78 BayWG vom Bauherrn selbständig zu veranlassen. Der Sachverständige hat vor der Durchführung der jeweiligen Bauabnahme den im wasserrechtlichen Verfahren Beteiligten, deren Interessen durch die Bauausführung berührt werden können, sowie dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim den Bauabnahmetermin mindestens 14 Tage vorher mitzuteilen, um Ihnen Gelegenheit zu geben, sich von der Richtigkeit der Bauausführung zu überzeugen. Über die Bauabnahme hat der Sachverständige eine Bestätigung auszustellen, mit der die Übereinstimmung der Baumaßnahme mit den Vorgaben der endgültigen wasserrechtlichen Erlaubnis bestätigt wird.

4.3.19 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorfluter gelangt, sind die Fischereiberechtigten umgehend zu verständigen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

Soweit nicht § 2 Abs. 6 a FStrG gilt, werden von der B 2

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und dem Umstufungsplan zum Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.3). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

5.2 BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von den Staatsstraßen St 2063 und St 2070, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und der Unterlage 7.3. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

6.1.1 Beweissicherung

Vor Baubeginn ist für Gebäude innerhalb des in Unterlage 7.1 der Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich dargestellten Einflussbereichs des Tunnels in Abstimmung mit den Eigentümern eine Beweissicherung durchzuführen. Zusätzlich sind aufgrund der Zusagen des Vorhabensträgers im Erörterungstermin die Anwesen Vordermühlstraße 6, 8 und 10 mit Tiefgarage und die gesamte Wohnanlage am Lindenweg d.h. die Anwesen Weilheimer Straße 5, 5a und 7 in die Beweissicherung aufzunehmen.

6.1.2 Schutz der Bebauung

Durch die Wahl geeigneter Bauverfahren bei der Unterquerung des bebauten Stadtbereichs von Starnberg sind Erschütterungen und Setzungen im Bereich nahe gelegener Bebauung zu minimieren. Dennoch auftretende Schäden sind zu entschädigen.

6.1.3 Anwesen Münchner Straße 29 und 31

Die zum Abbruch vorgesehenen Wohn- und Geschäftsgebäude Münchner Straße 29 und 31 sind gegen Entschädigung abzulösen.

6.2 Zurückweisungen

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

7. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist gemäß § 17 e Abs. 2 FStrG (in der Fassung des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 09.12.2006, BGBl 2006 I Nr. 59) sofort vollziehbar.

8. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße 2 verbindet in Fortführung der A 952 (Zubringer zur Bundesautobahn A 95, München-Garmisch) die Stadt München mit den Zentren Starnberg, Weilheim, Murnau und Garmisch-Partenkirchen. In der Ortsdurchfahrt Starnberg laufen auf sie mehrere Staatsstraßen (St 2063, St 2065, St 2069 und St 2070) radial zu. Durch ihre Verbindungsfunktion übernimmt die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 2 in Starnberg die Hauptachse für den Durchgangsverkehr. Dieser soll durch den Bau eines Entlastungstunnels in eine zweite unterirdische Ebene verlegt werden, wodurch die bestehende oberirdische Ortsdurchfahrt über die Weilheimer Straße, Hauptstraße und Münchner Straße vom Durchgangsverkehr entlastet werden soll.

Die bauliche Maßnahme beginnt im Süden von Weilheim kommend ca. 150 m nördlich des Ortsteils Neusöcking bei Straßen-km. 27,120, wobei das Tunnelportal auf Höhe der Einmündung Grubenstraße zum Liegen kommt. Das Bauende liegt im Norden ca. 160 m östlich der Strandbadstraße bei Straßen-km 24,000, wobei sich das Tunnelportal auf Höhe der Leutstettner Straße befindet. In diesem Abschnitt wird die B 2 auf ca. 1880 m im Tunnel geführt. Die Gesamtlänge der baulichen Maßnahme beträgt 3,12 km und wird vom vorliegenden Planfeststellungsbereich, der in den Planunterlagen dargestellt ist, erfasst. Im Bereich des Tunnels sind keine Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten vorgesehen.

Vor dem Südportal wird die Bundesstraße B 2 im Bereich des Bauanfangs vom bestehenden Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 8,0 m und jeweils 2,0 m breiten unbefestigten Seitenstreifen auf den Regelquerschnitt RQ 10,5 reduziert. Die Umfahrung der Tunnelrampen erfolgt zu beiden Seiten mit einspurigen Richtungsfahrbahnen mit je 5,0 m befestigter Fahrbahnbreite.

Zwischen Franz-Heidinger-Straße und Heimstettenweg wird für die Verkehrsbeziehung aus Richtung Starnberg in die Franz-Heidinger Straße auf der Südseite die Richtungsfahrbahn für Zwei-Richtungsverkehr aufgeweitet.

Es wird eine Tunnelröhre für eine einbahnige, zweistreifige Bundesstraße gebaut. Die Fahrbahnbreite im Tunnel beträgt 7,50 m mit beidseitig einem Notweg von jeweils 1,0 m Breite, d. h. einer Gesamtbreite von 9,50 m.

Wie im Bereich des südlichen Tunnelportals wird auch beim nördlichen Tunnelportal der Ziel- und Quellverkehr von und nach Starnberg um die Tunnelrampe herumgeführt. Durch die Verbreiterung der Bahnbrücke auf eine lichte Weite von 24,50 m stehen dem Verkehr von und nach Starnberg im Bereich der Verflechtung mit dem Tunnelverkehr zweistreifige Parallelrampen mit einer Fahrbahnbreite von jeweils 3,0 m zur Verfügung.

An die Fahrbahn schließen sich beiderseits durchgehende Gehwege mit 2,0 m Breite an.

Am Südportal wird die B 2 im Bereich der Franz-Heidinger-Straße zum Tunnelportal hin abgesenkt. Beiderseits der Tunneleinfahrt werden für den aus und in die Stadt Starnberg fahrenden Verkehr eigene Richtungsfahrbahnen gebaut, die im Bereich des Heimstettenweges an die bestehende Bundesstraße (Weilheimer Straße) anbinden. Die Franz-Heidinger-Straße wird an die südliche Richtungsfahrbahn angeschlossen. Diese wird so ausgebildet, dass eine Einfahrt in die Franz-Heidinger-Straße auch aus Richtung Starnberg möglich ist. Ein Einbiegen von der Franz-Heidinger-Straße in die B 2 Richtung Weilheim ist künftig nur mehr indirekt über eine Verbindungsrampe unmittelbar am Tunnelportal möglich. Aus der Grubenstraße ist die direkte Zufahrt zur B2 wie bisher nur für Fußgänger und Radfahrer möglich. Aus dem Heimstettenweg ist nur noch die Ausfahrt Richtung Starnberger Innenstadt möglich.

Im Bereich des Nordportals wird die B 2 ab der Bahnüberführung zum Tunnelportal hin abgesenkt. Beiderseits der Tunneleinfahrt werden für den aus und in die Stadt Starnberg fahrenden Verkehr eigene Richtungsfahrbahnen gebaut, die im Bereich der Leutstettner Straße an die bestehende B 2 (Münchner Straße) anbinden. Zur Erhöhung der

Leistungsfähigkeit der Kreuzung erhält die Münchner Straße zwei Geradeaus-Fahstreifen je Richtung.

Um den Verkehrsfluss auf der B2 östlich der Bahnüberführung zu verbessern, werden die Knotenpunkte umgestaltet bzw. neu geschaffen

Im Bereich der Kreuzung B2/Gautinger Straße erhält die Bundesstraße eine Mittelinsel mit Fußgängerquerung. Ein Linksabbiegen von Richtung München in die Uhdestraße und von Richtung Starnberg in die Gautinger Straße sowie ein Kreuzen der Bundesstraße ist in diesem Bereich nicht mehr möglich. Diese fehlenden Verkehrsbeziehungen werden durch Umgestaltung von Einmündungen im weiteren Verlauf der B2 Richtung München ersetzt. Der entfallende Linksabbiegeverkehr in die Uhdestraße soll über die Einmündung Perchastraße abgewickelt werden. Hier wird eine Linksabbiegespur in die Perchastraße vorgesehen. Durch den Wegfall der Linksabbiegespur von Richtung Starnberg in die Gautinger Straße wird der Linksabbiegeverkehr auf die Einmündungen der Moosstraße und der Petersbrunner Straße, die bis zur B2 verlängert wird, verlagert. Der die Bundesstraße kreuzende Verkehr wird ebenfalls auf die Einmündungen der Moosstraße / Perchastraße sowie verlängerter Petersbrunner Straße / Strandbadstraße verlegt. Ab Einmündung Gautinger Straße erhält die B2 Richtung Starnberg 3 durchgehende Fahstreifen wovon ein Fahstreifen in den Tunnel führt. Im Bereich der Einmündung B2 / Moosstraße / Perchastraße erhält die Bundesstraße Linksabbiegespuren. Für jede Fahrtrichtung stehen auf der Bundesstraße zwei durchgehende Fahstreifen zur Verfügung. Eine Fußgängerquerung ist im unmittelbaren Kreuzungsbereich nicht möglich und wird über eine Mittelinsel auf Höhe des Landratsamtes vorgesehen.

Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit stadteinwärts und zur Entlastung der bestehenden Knotenpunkte wird die Petersbrunner Straße bis zur Bundesstraße verlängert, um eine zusätzliche Anbindung an das Gewerbegebiet zu schaffen. Dieser Durchstich zur B2 ist auf Höhe des bestehenden Gebäudes Münchner Straße 29 / 31 vorgesehen. Dazu soll das bestehende Gebäude abgebrochen werden. Die B2 erhält jeweils Linksabbiegespuren für die Einmündung in die verlängerte Petersbrunner Straße bzw. Strandbadstraße. Querungen für Fußgänger sind im Bereich östlich der Bahnüberführung beim Knotenpunkt B2 / Gautinger Straße / Uhdestraße sowie auf Höhe des Landratsamtes vorgesehen.

Zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft sind Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von 0,882 ha vorgesehen. Das Bauvorhaben ist in den Unterlagen 1, 2, 3 und 7 detailliert beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Der beantragte Entlastungstunnel ist im aktuellen Bedarfsplan 2004 für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) vom 15.11.1993 in der Fassung des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I, 2574) im vordringlichen Bedarf enthalten.

2.2 Raumordnung / Landesplanung / Regionalplan

Der Entlastungstunnel Starnberg entspricht dem im LEP 2006, B V 1.4.2 festgelegten Ziel, dass die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden sollen, um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können.

Im geltenden Regionalplan für die Region München ist als verbindliches Ziel B V 3.2.6 festgelegt, dass die Entlastung von Ortszentren und Wohnbereichen vom Kfz-Verkehr der Bundesstraße B 2 im Raum Starnberg besonders vordringlich ist.

Für das Vorhaben wurde 1988 das Raumordnungsverfahren beantragt und von der Regierung von Oberbayern mit der landesplanerischen Beurteilung vom 29.03.1989

positiv abgeschlossen. Hierbei wurden im Einzelnen die folgenden Maßgaben gefordert, die bei der weiteren Planung berücksichtigt wurden:

- Schutz vor Verkehrslärm und Luftverunreinigungen durch passive Schallschutzmaßnahmen und Einhaltung der Immissionsgrenzwerte
- Eingliederung der Tunnelportale, Anschlussstellen und Entlüftungsanlagen in das Landschafts- und Stadtbild durch Einbeziehen eines Architekten im Rahmen der Baureifplanung und durch Abstimmung mit der Stadt Starnberg
- Berücksichtigung der wasserwirtschaftlichen Belange durch:
 - o Einleitung des anfallenden Oberflächenwassers in das städtische Entwässerungsnetz
 - o Grundwasserüberleitungen im Tunnelbereich
- Ausgleich von Eingriffen in Baumbestand durch Neupflanzungen und Schaffung von Ausgleichsflächen
- Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke.

In diesem Raumordnungsverfahren gaben zahlreiche Fachbehörden nicht nur Stellungnahmen zur Tunneltrasse ab, sondern auch zu einer ortsnahen und einer ortsfernen Umfahrungsstraße, deren Linienführung in Unterlage 2 dargestellt ist.

In der landesplanerischen Beurteilung zur Raumordnung wurde festgestellt, dass die beiden Umfahrungsstrassen zwingenden Zielen der Raumordnung und Landesplanung widersprechen, da sie zu nicht kompensierbaren Eingriffen in Natur und Landschaft, Wasserhaushalt und Erholungsflächen führen würden. Als einzig durchführbare und für das Gesamtstraßennetz der Stadt Starnberg wirksamste Lösung wurde der Bau eines Entlastungstunnels angesehen. Er könne gegenüber den um Starnberg herumführenden Umfahrungsstrassen bei wesentlich geringeren Umwelteingriffen mehr Verkehr anziehen und dadurch eine höhere Entlastungswirkung für Starnberg erzielen.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Planung vom 18.08.1999

Mit Schreiben vom 18.08.1999 beantragte das Straßenbauamt München (zuständig ist seit dem 01.01.2006 das Straßenbauamt Weilheim, seit dem 01.01.2007 das Staatliche Bauamt Weilheim), für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 22.10.1999 bis 22.11.1999 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 der Regierung von Oberbayern bis spätestens 07.12.1999 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Starnberg
- Landratsamt Starnberg
- Wasserwirtschaftsamt München
- Direktion für ländliche Entwicklung, München (heute: Amt für ländliche Entwicklung, Oberbayern)
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz (heute: Landesamt für Umwelt)
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayer. Geologisches Landesamt (heute: Landesamt für Umwelt)

- Forstdirektion Oberbayern (heute: aufgelöst)
 - Wehrbereichsverwaltung VI, (heute: Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München)
 - Vermessungsamt Starnberg
 - Amt für Landwirtschaft Weilheim (heute: Amt für Landwirtschaft und Forsten)
 - Staatliches Hochbauamt Landsberg
 - Deutsche Telekom AG
 - Isar-Amper-Werke AG (jetzt : E-ON Netz GmbH)
 - Erdgas Südbayern
 - Eisenbahn-Bundesamt
 - Deutsche Bahn AG
 - Stadtwerke Starnberg
 - Regionalverkehr Oberbayern GmbH
 - Bayerischer Bauernverband
 - Bund Naturschutz in Bayern e. V.
 - Landesfischereiverband Bayern e. V.
 - Landesjagdverband Bayern e. V.
 - Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
 - Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e. V.
- sowie den betroffenen Sachgebieten der Regierung von Oberbayern.

Es gingen über 40 inhaltlich unterschiedliche Einwendungen ein, die Unterschriftenlisten zu einigen Einwendungsschreiben enthalten insgesamt über 3500 Unterschriften. Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich anschließend das Straßenbauamt München.

3.2

1. Tektur vom 05.12.2002

Aufgrund der Einwendungen und der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie geänderter Vorschriften für die Tunnellüftung und Tunnelsicherheit hat das Straßenbauamt München den Plan teilweise geändert und die 1. Tektur vom 05.12.2002 in die Planunterlagen eingearbeitet. Es handelt sich im Wesentlichen um folgende Änderungen:

- Als Lüftungssystem wird eine Längslüftung mit Absaugung in der Tunnelmitte vorgesehen. Die Lüftungszentrale befindet sich im Bereich Schlossberg. Der Betriebsraum mit den Ventilatoren und Schalldämpfern wird unterirdisch angeordnet. Der Abluftkamin ist an der Begrenzungsmauer zum Schlossgarten vorgesehen.
- Die Anzahl der Notausstiege wird aufgrund der geänderten technischen Vorschriften (Entwurf zur RABT 2002) von drei auf sechs erhöht. Die Fluchtwege werden in regelmäßigen Abständen von weniger als 300 m angeordnet.
- Östlich der Einmündung „Am Waldspielplatz“ wird eine Wendeschleife für Betriebsfahrzeuge sowie für landwirtschaftlichen Verkehr angelegt.
- Zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 2 werden die Knotenpunkte östlich der Bahnüberführung umgestaltet, sowie eine neue Anbindung an das Gewerbegebiet durch den geplanten Durchstich der Petersbrunner Straße zur B 2 geschaffen. Hierdurch verschiebt sich das Planfeststellungsende um ca. 460 m nach Osten.

Das Straßenbauamt München legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 06.12.2002 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen fortzusetzen.

Wegen der Vielzahl der von den Änderungen neu oder anders Betroffenen hat die Regierung von Oberbayern die geänderten Planunterlagen in der Stadt Starnberg nach ortsüblicher Bekanntmachung erneut vom 20.01.2003 bis 20.02.2003 auslegen lassen. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Starnberg oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 07.03.2003 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde zudem ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die zu den Planunterlagen vom 18.08.1999 erhobenen Einwendungen nicht erneut vorgebracht werden müssen, sondern ohne weiteres Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens bleiben.

Die Regierung gab zudem folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme zur 1. Tektur:

- Stadt Starnberg
- Landratsamt Starnberg
- Wasserwirtschaftsamt München
- Direktion für ländliche Entwicklung, München (heute: Amt für ländliche Entwicklung, Oberbayern)
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz (heute: Landesamt für Umwelt)
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayer. Geologisches Landesamt (heute: Landesamt für Umwelt)
- Forstdirektion Oberbayern (heute: aufgelöst)
- Wehrbereichsverwaltung VI, (heute: Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München)
- Vermessungsamt Starnberg
- Amt für Landwirtschaft Weilheim (heute: Amt für Landwirtschaft und Forsten)
- Staatliches Hochbauamt Landsberg
- T-Com TNL Rosenheim
- E-ON Netz GmbH
- E-ON Bayern AG Regionalleitung Oberbayern
- Erdgas Südbayern
- Eisenbahn-Bundesamt
- DB Immobiliengesellschaft mbH
- Stadtwerke Starnberg
- Abwasserverband Starnberger See
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Bayerischer Bauernverband
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e. V.

sowie den betroffenen Sachgebieten der Regierung von Oberbayern.

Es gingen erneut zahlreiche Einwendungen ein. Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich das Straßenbauamt München anschließend.

3.3 2. Tektur vom 15.09.2005

Nach der öffentlichen Auslegung der Tekturunterlagen im Januar 2003 und den hierzu vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen wurden weitere Änderungen wie folgt als 2.Tektur in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

- Der Notausstieg auf Höhe der Landesanstalt für Fischerei sowie der Notausstieg im Bereich Schlossberg werden verlegt.
- Das Brückenbauwerk der Bahnstrecke München – Garmisch wird neu errichtet und erhält eine größere Lichte Weite.
 - o Zu beiden Seiten der Fahrbahn werden im Brückenbereich Gehwege mit einer Breite von jeweils 3,0 m entlang der Fahrbahn vorgesehen.
 - o Die 2 Rampenfahrbahnen Richtung München können unter dem Bahnbauwerk weitergeführt werden bis zur Einmündung der Uhdestraße.
- Das Lüftungs- und Immissionsgutachten wurde aktualisiert.

Das Straßenbauamt München legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 14.10.2005 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen fortzusetzen.

Wegen der Vielzahl der von den Änderungen neu oder anders Betroffenen hat die Regierung von Oberbayern die geänderten Planunterlagen in der Stadt Starnberg nach ortsüblicher Bekanntmachung erneut vom 07.11.2005 bis 08.12.2005 auslegen lassen. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Starnberg oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 23.12.2005 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde zudem ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die zu den ursprünglichen Planunterlagen und zur 1. Tektur erhobenen Einwendungen nicht erneut vorgebracht werden müssen, sondern ohne weiteres Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens bleiben.

Die Regierung gab zudem folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme zur 2. Tektur:

- Stadt Starnberg
- Landratsamt Starnberg
- Wasserwirtschaftsamt München
- Amt für ländliche Entwicklung, Oberbayern
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz (heute: Landesamt für Umwelt)
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Wehrbereichsverwaltung VI, (heute: Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München)
- Vermessungsamt Starnberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg (für Landwirtschaft)
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck (für Forst)
- Staatliches Hochbauamt Landsberg
- Deutsche Telekom AG Weilheim
- E-ON Netz GmbH

- E-ON Bayern AG Regionalleitung Oberbayern
 - Erdgas Südbayern GmbH (Service Center Wolfratshausen)
 - Eisenbahn-Bundesamt
 - DB Immobiliengesellschaft mbH
 - Wasserwerk Starnberg (ehemals : Stadtwerke Starnberg)
 - Abwasserverband Starnberger See
 - Regionalverkehr Oberbayern GmbH
 - Bayerischer Bauernverband
 - Polizeiinspektion Starnberg
 - Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft, Institut für Fischerei
 - Bund Naturschutz in Bayern e. V.
 - Landesfischereiverband Bayern e. V.
 - Landesjagdverband Bayern e. V.
 - Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
 - Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e. V.
- sowie den betroffenen Sachgebieten der Regierung von Oberbayern.

Es gingen erneut zahlreiche Einwendungen ein. Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich das Straßenbauamt München anschließend.

3.4 3. Tektur vom 13.04.2006

Nach der öffentlichen Auslegung der Tekturunterlagen im November/Dezember 2005 und den hierzu vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen insbesondere gegen die Einrichtung einer Umleitungsstrecke über die Moosstraße – Petersbrunner Straße – Gautinger Straße – Leutstettner Straße wurden weitere Änderungen wie folgt als 3.Tektur in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

Unter Verzicht auf die bisher geplanten Umleitungsstrecken soll nun der gesamte Verkehr während der Bauzeit auf der B 2 gehalten werden (Bauen unter Verkehr). Für die provisorische Umfahrung der Baustelle reicht die vorhandene Fläche der Bundesstraße inklusive der Gehwege nicht ganz aus, so dass während der verschiedenen Bauphasen für die provisorischen Fahrbahnen und Gehwege vorübergehend Grundflächen aus den angrenzenden Grundstücken beansprucht werden. Zudem wurden die für den Bau der Bahnbrücke benötigten Flächen, die in der 2. Tektur nicht in ausreichender Größe angesetzt waren in Abstimmung mit einem erfahrenen Ingenieurbüro exakt ermittelt.

Da es sich bei der 3. Tektur um eine Änderung mit einem begrenzten Umgriff und einer begrenzten Anzahl an Betroffenen handelt, wurden die Unterlagen nicht erneut öffentlich ausgelegt, sondern mit Schreiben vom 13.04.2006 den Betroffenen zugeschickt. Zudem wurde eine Stellungnahme der Stadt Starnberg, des Landratsamts Starnberg, der Polizeiinspektion Starnberg und der DB Services Immobilien GmbH eingeholt.

Alle Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom 20. – 22.06.2006 im großen Sitzungssaal der Schlossberghalle in Starnberg erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

3.5 4. Tektur vom 22.01.2007

Aufgrund von Einigungen des Vorhabensträgers mit den jeweiligen Einwendern im Erörterungstermin wurde die Zufahrtssituation der landwirtschaftlichen Flächen im Bereich des Südportals und eines Anwesens im Bereich der Kreuzung Leutstettener

Straße / B2 nochmals geändert. Der geplante Wendehammer an der Einmündung der Straße „Am Waldspielplatz“ bei Bau-km 0-140, der Gegenstand mehrerer Einwendungen war, konnte dadurch entfallen. Diese Änderungen der 4. Tektur wurden auf Wunsch der jeweiligen Einwender aufgenommen. Da sie keine weiteren Betroffenheiten entstehen lassen wurden die Unterlagen nicht erneut öffentlich ausgelegt, sondern nur mit den berührten Einwendern vorab abgestimmt

Für die Errichtung und Erschließung des Notausstiegs Bauwerksverzeichnis Nr. 21 ist zusätzlich die dauerhafte Beschränkung des Zufahrtsgrundstücks Fl.Nr. 335 der Gemarkung Starnberg mit einer Grunddienstbarkeit vorgesehen, die dauerhafte Beschränkung der Fl.Nr. 332 der Gemarkung Starnberg vergrößert sich um 14 m². Da es sich dabei eine Änderung mit einem begrenzten Umgriff und einer begrenzten Anzahl an Betroffenen handelt, wurden die Unterlagen nicht erneut öffentlich ausgelegt, sondern mit Schreiben vom 25.01.2007 den Betroffenen zugeschickt. Aufgrund der geringen Änderungen durch die 4. Tektur hat die Planfeststellungsbehörde gem. § 17a Nr. 5 FStrG von einer erneuten Erörterung abgesehen.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

1.2.1 Die Verfahrensrüge der Rechtsanwälte Deißler Kraus & Domcke, dass die ausgelegten Unterlagen nicht den Anforderung von §§ 6 und 9 UVPG entsprechen, wird zurückgewiesen.

Nach Ansicht der Rechtsanwälte enthielten die Planunterlagen die in § 6 Abs. 3 und 4 UVPG genannten Mindestangaben zu den umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens nicht, insbesondere sei keine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt worden.

Das UVPG verlangt von Vorhabensträger bestimmte inhaltliche Mindestangaben nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG, stellt ihm aber frei, in welcher Form er diese Angaben vorlegt. Dies kann in Gestalt einer eigenständigen Umweltverträglichkeitsstudie geschehen, es reicht jedoch auch aus, wenn die erforderlichen Angaben auf verschiedene Unterlagen wie den landschaftspflegerischen Begleitplan, den Erläuterungsbericht, die schalltechnische Untersuchung und die Schadstoffuntersuchung verteilt seien. Das bedeutet, dass den Vorhabensträger nach dem UVPG keine Verpflichtung zur Vorlage einer zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens trifft. (BVerwG Beschluss vom 10.10.2006 9 B 27.05). Vorzulegen ist allerdings nach § 6 Abs. 3 Satz 2 eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Angaben nach § 6 Abs. 3 Satz 1.

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten verteilt in den Unterlagen 1, 11.1, 12.1 und 12.2 die nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG erforderlichen Mindestangaben dazu in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht unter Punkt 5.4.2 „Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Straßenvorhabens auf die Schutzgüter hinsichtlich der Umweltverträglichkeit“) eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Ergebnisse i.S.v. § 6 Abs. 3 Satz 1 UVPG.

Damit erfüllt die vom Vorhabensträger durchgeführte UVS die Anforderungen von § 6 Abs. 3 und 4. Dies gilt auch für die Ausführungen in Unterlage 1 (Punkt 5.4.1

„Charakterisierung von Natur und Landschaft“) zur Nähe zum FFH-Gebiet Nr. 7934/301 „Leutstettner Moor, Würmdurchbruchstal und Buchenwälder der Endmoräne.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung und die FFH-Verträglichkeitsprüfung sind zwei unterschiedliche Prüfverfahren, die nicht kombiniert werden dürfen, sondern getrennt zu behandeln sind.

Eine FFH Verträglichkeitsprüfung war nicht erforderlich, weil sich aus der FFH-Verträglichkeitsabschätzung der Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Starnberg) vom 02.12.2002 (Anlage 9 zu Unterlage 1) zweifelsfrei ergibt, dass das Vorhaben weder unmittelbare noch mittelbare Auswirkungen auf das FFH-Gebiet Nr. 7934/301 „Leutstettner Moor, Würmdurchbruchstal und Buchenwälder der Endmoräne haben wird.

1.2.2

Die Einwender 1020 und 1024 rügen, dass die Auslegungsunterlagen bei der Auslegung der 2. Tektur vom 07.11. bis 02.12.2005 in der Stadt Starnberg nicht eindeutig gekennzeichnet gewesen seien. Dadurch sei nicht sichergestellt, ob bei der Auslegung alle erforderlichen und gültigen Unterlagen vorgelegen hätten. Insbesondere sei beim Gesamtinhaltsverzeichnis zur 2. Tektur bei der Überschrift die Projektnummer, der Projekttitle und das Ausstellungsdatum nicht enthalten. Bei den Unterlagen 1 – 14 sei keine Plan- bzw. Zeichnungsnummer mit dem zugehörigen Ausgabedatum aufgeführt. Der Erläuterungsbericht enthalte im Inhaltsverzeichnis keine Einzelangaben welche Blätter inzwischen ungültig sind und wie viele Unterblätter eine Seitennummer hat.

Die Forderung der Einwender nach Überarbeitung der Unterlagen und Wiederholung der Auslegung wird zurückgewiesen.

Gesetzliche Formvorschriften für Inhaltsverzeichnisse und Kennzeichnung von Unterlagen bestehen nicht. Nr. 15 Abs. 2 der nur verwaltungsintern geltenden Planfeststellungsrichtlinien 2002 (PlafR 02) sieht nur vor, dass die Planunterlagen so klar und verständlich sein müssen (z. B. farbige Darstellung der Trasse einschließlich der Böschungen, Dammlagen oder Einschnitte, abzubrechende Gebäude, Gemeindegrenzen, Planfeststellungsgrenzen), dass bei der Auslegung im Anhörungsverfahren sich jedermann darüber unterrichten kann, ob und ggf. inwieweit er durch das Straßenbauvorhaben in seinen Belangen berührt wird. Insbesondere müssen die Planunterlagen den Umfang der von dem Bauvorhaben auf Dauer oder vorübergehend (z. B. Flächen für die Lagerung von Baumaterial oder Ablagerung von Boden, für Arbeitsstreifen, für die Anlage von Baustraßen sowie für Umfahrungsstrecken) in Anspruch zu nehmenden Grundstücke und Anlagen erkennen lassen (§ 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Die Eigentumsgrenzen müssen entsprechend ihrem Nachweis im Liegenschaftskataster dargestellt sein. Nach Nr. 15 Abs. 4 wird ein Verzeichnis der einzelnen Planunterlagen mit Anzahl, Nummer und Maßstab der Pläne vorangestellt. Die Planunterlagen (nicht aber das Inhaltsverzeichnis) müssen das nach den RE vorgesehene Schriftfeld mit Aufstellungs- und sonstigen Vermerken enthalten. Diesen Anforderungen genügen die ausgelegten Planunterlagen

Etwasige Verstöße gegen die PlafR 02 allein würden ohnehin noch keine Wiederholung der Auslegung erfordern oder zu einer Rechtswidrigkeit des später ergehenden Planfeststellungsbeschlusses führen.

Da mangels bestehender Formvorschriften für Inhaltsverzeichnisse und die Kennzeichnung von Unterlagen kein Verstoß gegen Formvorschriften bestehen kann und nach Auffassung der Regierung von Oberbayern nicht einmal ein Verstoß gegen die PlafR 02 vorliegt, ist eine Überarbeitung der Unterlagen und Wiederholung der Auslegung nicht veranlasst.

1.2.3

Mehrere Einwender rügen, dass bei der Auslegung der Planunterlagen zur 2. Tektur vom 07.11.2005 bis 08.12.2005 zahlreiche im Inhaltsverzeichnis aufgeführte Unterlagen nicht im Ordner enthalten waren. Gefehlt hätten zum Beispiel die Höhenpläne, das Ergebnis der hydrogeologischen Untersuchungen sowie Pläne des Entwässerungssystems des Tunnels.

Die Einwender rügten diesen Sachverhalt mit Schreiben vom 12.12.2005 bei der Regierung von Oberbayern. Diese bat unverzüglich die Stadt Starnberg um Stellungnahme zu den Vorgängen und bot den Einwendern mit Regierungsschreiben vom 13.12.2005 Akteneinsicht in den Räumen der Regierung an, wovon Einwender 2019 am 22.12.2005 auch Gebrauch gemacht hat.

Aufgrund der Angaben der Stadt Starnberg vom 13.12.2005 ist von einer zeitweiligen Unvollständigkeit der Planunterlagen auszugehen. Mitarbeiter des Bauamts der Stadt waren zu diesem Zeitpunkt bereits von Bürgern darauf hingewiesen wurden, dass Unterlagen gefehlt hätten. Diese waren von Einsicht nehmenden Bürgern anscheinend entweder falsch einsortiert oder entwendet worden. Die Mitarbeiter der Stadt hätten daraufhin sofort die fehlenden Unterlagen aus dem 2. Plansatz kopiert und die ausgelegten Planunterlagen wieder ergänzt.

Aufgrund einer Pressemitteilung vom 17.12.2005, in der die Stadt Starnberg ankündigte, dass die Einsicht in die Unterlagen über die gesetzliche Auslegungsfrist hinaus bis 23.12.2005 gewährt werde, versuchten die Einwender 2010 am 19.12.2005 erneut bei der Stadt Starnberg die Unterlagen einzusehen. Dies wurde ihnen von Mitarbeitern der Stadt, die den Presseartikel offenbar nicht kannten, aber verweigert. Auf erneute Nachfrage bei der Regierung von Oberbayern wies diese mit Regierungsschreiben vom 19.12.2005 darauf hin, dass die Stadt sich auf telefonische Nachfrage bereit erklärt habe, noch bis 23.12.2005 Einsicht in die Unterlagen zu gewähren, dass sie dazu aber wegen des Ablaufs der gesetzlichen Auslegungsfrist nicht verpflichtet sei.

Die Einwender sind der Auffassung, dass die Unvollständigkeit der ausgelegten Planunterlagen einen Verfahrensfehler darstelle, der eine erneute Auslegung der 2. Tektur erforderlich mache.

Eine vollständige Wiederholung der Auslegung der Unterlagen ist nach Auffassung der Regierung von Oberbayern nicht erforderlich.

Weder im FStrG noch im BayVwVfG noch in einer sonstigen Rechtsvorschrift ist abschließend geregelt, welche Planunterlagen ausgelegt werden müssen. Grundsätzlich müssen nicht alle Unterlagen, die zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, ausgelegt werden, sondern nur solche, die aus der Sicht der potentiell Betroffenen erforderlich sind, um ihnen das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst zu machen.

Nach Nr. 15 Abs. 1 der lediglich verwaltungsintern geltenden PlaFeR gehören allerdings Höhenpläne und Unterlagen zur Regelung wasserrechtlicher/wasserwirtschaftlicher Sachverhalte in der Regel zu den auszulegenden Unterlagen.

Die Einwender hatten dennoch eine zumutbare Möglichkeit, die für sie erheblichen Unterlagen vor Ablauf der Einwendungsfrist einzusehen. Die Stadt Starnberg hat die Unterlagen mehrfach wieder vervollständigt. Die Regierung von Oberbayern hat den Einwendern mit Schreiben vom 12.12.2005 die Einsicht der Unterlagen in den Räumen der Regierung ausdrücklich angeboten. Bei der Stadt Starnberg befand sich während der ganzen Auslegungszeit ein weiteres vollständiges Exemplar der Planunterlagen, in das auf Anfrage und bei Hinweis auf die Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen hätte Einsicht genommen werden können. Zudem gewährte die Stadt Starnberg über die Auslegung nach Art. 73 Abs. 3 BayVwVfG hinaus, die Einsicht in die Unterlagen bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 23.12.2005 (auch wenn das einigen Mitarbeitern der Stadt am 19.12.2005 wohl nicht bekannt war). Da die Einwender damit mehrere zumutbare Möglichkeiten hatten, die Unterlagen einzusehen, ist der Mangel der unvollständigen Unterlagen dadurch geheilt.

Die vorhandenen Unterlagen haben zudem bei den Einwendern, die alle fristgerecht Einwendungen zu befürchteten Schäden aufgrund eines Grundwasseraufstaus gemacht haben (Einwender 2010 bis 2020 und Einwender 2048) trotz der Unvollständigkeit die vorgesehene Anstoßfunktion erfüllt. Die Einwendungen hat die Regierung von Oberbayern in der Abwägung berücksichtigt und in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C. 3.4.2.2.23 behandelt.

Überdies haben die als fehlend gerügten Höhenpläne, Ergebnisse der hydrogeologischen Untersuchungen und die Pläne des Entwässerungssystems des Tunnels in der zweiten Tektur keine Änderung erfahren. Sämtliche Einwender, die die unvollständigen Unterlagen gerügt haben, befürchten in der Sache Schäden an ihren Anwesen durch einen Grundwasseraufstau, verursacht durch den Tunnel bzw. durch die Einbringung eines Injektionskörpers. Diese Einwendungen hätten aber bereits in der ersten Auslegung der Planunterlagen im Herbst 1999 erhoben werden müssen, so dass das Fehlen der Planunterlagen die Einwender jedenfalls nicht an der Einlegung zu berücksichtigender Einwendungen gehindert hat.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Der Entlastungstunnel Starnberg gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 3 b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i. V. m. Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine UVP obligatorisch ist. Nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG ist jedoch für den Bau einer "sonstigen Bundesstraße" eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgeschrieben. Der Bau des Entlastungstunnels Starnberg fällt unter diese Kategorie. Die Frage, ob sich aus einer Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3 e Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 3 c Abs. 1 und 3 UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP ergibt, kann hier jedoch offen bleiben, da die vorgelegten Planunterlagen die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG enthalten und eine UVP durchgeführt wird. Diese wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 a FStrG (in der Fassung des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 09.12.2006, BGBl 2006 I Nr. 59), Art. 73 Abs. 2 bis 7 BayVwVfG.

Die vom Vorhabensträger gewählte Untersuchungstiefe der vom Vorhabens berührten Schutzgüter hält die Regierung von Oberbayern für ausreichend.

1.4 Verträglichkeitsuntersuchung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich, weil sich aus der FFH-Verträglichkeitsabschätzung der Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Starnberg) vom 02.12.2002 (Anlage 9 zu Unterlage 1) zweifelsfrei ergibt, dass das Vorhaben weder unmittelbare noch mittelbare Auswirkungen auf das FFH Gebiet Nr. 7934/301 „Leutstettner Moor, Würmdurchbruchstal und Buchenwälder der Endmoräne haben wird.

Dieses schließt nördlich des Planfeststellungsgebietes nach dem Bauende der vorliegenden Maßnahme bei Bau-km 3+120, Straßen-km 24.000 an die bestehende B 2 / A 952 an, die in diesem Bereich durch das Vorhaben „Entlastungstunnel Starnberg“ nicht verändert wird. Die dem FFH-Gebiet nächstgelegene Veränderung durch das dieser Planfeststellung zugrundeliegende Vorhaben ist die Schaffung einer Verbindung von der Petersbrunner Straße zur B 2 bei Bau-km 2+970 links (BWV Nrn 51 und 52), ca. 300 m von der Grenze des FFH-Gebiets entfernt.

Durch den Entlastungstunnel ergibt sich im Bereich der Münchener Straße eine Erhöhung des Verkehrs um weniger als 3%. Die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 sieht für den Fall „ohne Tunnel“ 42.100 Kfz/24 h und für den Fall „mit Tunnel“ 43.300 Kfz/24 h vor.

Die von einigen Einwendern gerügten Auswirkungen für die Kammmolch-Population im FFH-Gebiet sind durch die relativ geringe Verkehrszunahme unwesentlich. Zudem ist bei der bereits vorhandenen Vierspurigkeit der Bundesstraße und dem jetzigen Verkehrsaufkommen nicht mit einer erfolgreichen Wanderbeziehung über die Straße auszugehen. Somit findet eine Verschlechterung nicht statt.

Auswirkungen während der Bauzeit auf das FFH-Gebiet sind nicht gegeben. Somit sind auch keine besonderen Schutzmaßnahmen notwendig. Wichtige Wanderwege vom Vogelschutzgebiet „Starnberger See“ zum FFH-Gebiet, die durch den Bau des B2

Tunnels beeinträchtigt werden könnten, sind nicht bekannt. Es finden keine baulichen Veränderungen statt, die den Vogelflug erschweren, auch durch die geringe Verkehrszunahme von unter 3% ist dies nicht zu erwarten. Die Steigerung der Lärmbelastung durch den Tunnel liegt wegen der geringen Verkehrszunahme von unter 3% nur im rechnerischen Bereich und ist nicht wahrnehmbar. Die winterliche Salzfracht wird durch die Straßenbaumaßnahme nicht erhöht. Die Entwässerung der Straße erfolgt über das öffentliche Kanalnetz.

Zusätzliche Beeinträchtigungen durch baubedingte oder anlagebedingte Störfaktoren der Maßnahme „Entlastungstunnel Starnberg“ für die Erhaltungsziele des FFH- Gebiets können daher ausgeschlossen werden.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist unter Ziffer B 1 näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Nach der naturräumlichen Gliederung von Deutschland liegt der Planungsraum im „Ammer – Loisach - Hügelland“. Das Landschaftsbild wird durch Jungmoränen sowie im Bereich von Starnberg durch das nördliche Verlandungsgebiet des Starnberger Sees geprägt und verdankt seine Entstehung der quartären Eiszeit. Die Eisströme des Isar-Loisach-Vorlandgletschers schütteten am Eisrand große Lockergesteinsmassen als Moränenwälle auf und schürften in der Hauptvorstoßrichtung tiefe Gletscherbecken aus. Die Böden bestehen größtenteils aus lehmigen Kiesen und Schottern, braunen Waldböden, Moorböden und zum Teil tiefgründigen, schweren Lehmböden.

Die potentiell natürliche Vegetation sind in diesem Gebiet Buchenwälder, Erlen-, Eschen-Auwälder, Kalkflachmoore und Übergangsmoore.

Die reale Vegetation wird bestimmt von "Stadtgrün" bestehend aus Bäumen und Sträuchern in Privatgärten und als Straßenbegleitgrün, kleineren Buchenwaldbeständen unterschiedlicher Altersstufen, Hecken- und Feldgehölzstrukturen, Alt-Eichen und von intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Im südwestlichen Teil des Planungsraumes grenzt das Bauvorhaben an landwirtschaftlich genutzte Flächen, die stellenweise lediglich durch Straßenbegleitgrün von der bestehenden Straße getrennt sind. Bei den landwirtschaftlichen Flächen handelt es sich um intensiv genutzte Ackerflächen.

Im südlichen Abschnitt des Bauvorhabens liegen beidseits der Trasse Waldabschnitte unterschiedlicher Altersstufen mit der Buche als Hauptbaumart. Die südlich an die B 2 angrenzenden Waldbereiche gelten laut Wald funktionsplan als Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung.

In der Biotopkartierung von Bayern wurde im südwestlichen Planungsbereich ein Quellgebiet (Objektnummer x 8033-2) erfasst. Es handelt sich hierbei um ein zum Teil nach Art. 13 d BayNatSchG geschütztes Seggenried mit Pfeifengrasbeständen. Es ist ein in diesem Naturraum bedeutsamer Lebensraum, für den in der Biotopkartierung Schutz in Form eines Landschaftsbestandteiles nach dem BayNatSchG vorgeschlagen wurde.

Nördlich der B2 grenzen am Bauende drei Schutzgebiete an, die sich in diesem Bereich überlappen. Es handelt sich um das Landschaftsschutzgebiet „Würmtal und Landschaftsbestandteile beiderseits der Würm“, um das Naturschutzgebiet „Leutstettener Moor“ und um das FFH-Gebiet Nr.: 7934/301, „Leutstettener Moor, Würmdurchbruchstal und Buchenwälder der Endmoräne“ aus dem Europäischen Biotopverbundnetz „Natura 2000“. Bei dem FFH-Gebiet handelt es sich um ein großflächiges Zungenbeckenmoor als nördliche Seeverlandung des Starnberger Sees, um eines der wichtigsten Repräsentanzgebiete für Buchenwälder des nördlichen Ammer–Loisach-Hügellandes,

um zahlreiche Kesselmoore mit Übergangsmooren, um Schwingrasenbildungen und Erlenfeuchtwäldern und um Moorwälder mit zahlreichen stark gefährdeten Pilzarten.

Das gesamte Vorhaben liegt im bebauten Siedlungsbereich der Stadt Starnberg.

2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Die vollständige Vermeidung bau- und anlagebedingter Wirkungen der Straßenbaumaßnahme ist nicht möglich.

Baubedingte Auswirkungen des Straßenbauvorhabens werden durch folgende Maßnahmen minimiert:

- Optimierung der Trasse
- Grundwasserüberleitungen zur Verhinderung von Grundwasseraufstau bzw. -absenkung
- Vermeidung von Baustelleneinrichtungen, Bodenablagerungen etc. in hochwertigen Bereichen
- frühzeitige Unterpflanzung im Zuge der Bauarbeiten angeschnittener Waldränder zum Schutz vor Windwurf, Sonnenbrand und Schadstoffeintrag
- Erhaltung der Alteichen durch Baumschutzmaßnahmen
- Ausführung der Rodungsarbeiten soweit möglich außerhalb der Brut- und Laichzeiten

Anlagebedingte Auswirkungen der Baumaßnahme werden durch folgende Maßnahmen soweit wie möglich vermindert:

- Straßenabwässer werden über die Böschungen vorgereinigt oder über Absetzbecken in die städtische Schmutzwasserkanalisation eingeleitet

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

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

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

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

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

2.1.4.1 Schutzgut Menschen

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf das Wohnen und die Erholung geprüft. Wirkungen können sich hauptsächlich aufgrund von Lärmstörungen, Schadstoffen in der Luft und optische Störungen ergeben.

Entlang der Bundesstraße B 2 werden in der Ortsdurchfahrt Starnberg bereits heute an diversen Immissionsorten die zulässigen Lärmgrenzwerte überschritten.

Diese Situation bleibt an etlichen Immissionsorten auch nach dem Bau des Entlastungstunnels bestehen. Im Bereich der Tunnelportale führt die prognostizierte steigende Verkehrsbelastung an einigen Immissionsorten zu einer geringfügigen Erhöhung der Lärmwerte. Die festgestellte Planung sieht überall dort, wo die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vor (Unterlage 11.2). Bei den aktiven Maßnahmen handelt es sich um die schallhochabsorbierende Verkleidung der Wände der Rampen und der Tunnelwände sowie im Bereich des Nordportals auch der Tunneldecke bis zu einer Tiefe von 30 m. Insgesamt werden durch die Verlegung der B 2 in den Tunnel wesentlich mehr Anwohner vom Verkehrslärm entlastet als (im nördlichen Rampenbereich) belastet.

Der Planfeststellungsbereich ist durch die bestehenden verkehrs- und stadtbedingten Schadstoffimmissionen stark vorbelastet.

Grundsätzlich führt ein Tunnel zu einer Verlagerung von Emissionen und den zugehörigen Belastungen: Die Gebiete, die vom Tunnel unterfahren werden, werden aufgrund der Verkehrsabnahme und der Verflüssigung des Verkehrs entlastet. Die Gebiete in den Portalzonen werden dagegen ohne bauliche und betriebliche Maßnahmen zusätzlich belastet. Eine Berechnung der Belastung durch Luftschadstoffe, die das Ingenieurbüro Haerter AG Zürich im Auftrag des Vorhabensträgers vorgenommen hat, weist exemplarisch für den Tutzingener Hofplatz und den Bereich des Gymnasiums die Entlastung durch den Tunnel nach. Festzustellen ist insbesondere eine Senkung der NO₂-Konzentrationen.

Im Bereich der Tunnelportale können bei der dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegenden Planung durch die Absaugung und Ausblasung der Abluft über einen Kamin die geltenden Schadstoffgrenzwerte für NO₂, und PM₁₀ eingehalten werden.

Außerhalb des Einflussbereiches der Portalabluft in der Münchner Straße wird der Grenzwert für NO₂ zum Teil überschritten: Hier wird der Grenzwert jedoch auch ohne Bau des Tunnels überschritten. Da sich die prognostizierten Verkehrszahlen in diesem Bereich durch die Maßnahme nur geringfügig verändern, wird die Belastung durch den Tunnelbau nicht erhöht.

Nach Aussage des Gutachters ist für die Jahre nach 2012 eine Abnahme der Schadstoffbelastung zu erwarten. Die Prognose der Emissionen ergibt in den Jahren 2012 bis 2020 eine Senkung der NO_x-Emissionen eines durchschnittlichen Fahrzeugs um etwa 28% (für einen Schwerverkehrsanteil von 10%). Gleichzeitig ist eine Senkung der Vorbelastung zu erwarten. Auch wenn sich diese Abnahme auf Grund der Reaktion von NO_x zu NO₂ nicht voll auf die Immissionsbelastung durch NO₂ auswirkt, kann mit einer deutlichen Entlastung der Schadstoffsituation gerechnet werden. Die Verflüssigung des Verkehrs infolge der Baumaßnahme trägt zusätzlich zu einer Reduzierung der Schadstoffkonzentration bei.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Überschreitungen der Grenzwerte für Luftschadstoffe im Rahmen der Luftreinhalteplanung gelöst werden können.

Im Vergleich zu den Immissionen von offenen Straßen oder von Tunnelportalen sind die bodennahen Belastungen aus Abluftkaminen sehr gering. So prognostiziert die Ausbreitungsrechnung - abhängig von der Ausblasgeschwindigkeit - maximale Zusatzbelastungen von 0,31 – 0,41 µg/m³ für NO₂ und 0,03 – 0,05 µg/m³ für PM₁₀. Zusatzbelastungen dieser Größenordnung sind aufgrund der vorhandenen Grundbelastung messtechnisch nicht mehr nachweisbar.

Im Bereich des Tunnelkamins kommt es zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte.

2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurde hinsichtlich des Lebensraumverlusts, der Arealverkleinerung, der Trennwirkung und der Immissionsbelastung untersucht.

Im nördlichen Abschnitt ist das Straßenbegleitgrün mit zum Teil dominanten Einzelbäumen und Heckenstrukturen geprägt. Die Hecken unterscheiden sich in geschnittene und naturnahe Formen, die, wie die Einzelbäume, im städtischen Bereich zugleich ökologische Aufgaben übernehmen. Sie sind Lebensraum und Nahrungsquelle für Tierarten und bedeutsam für das Kleinklima und das Stadtbild. Die straßenbegleitenden Gehölzstrukturen dienen gleichzeitig auch als Puffer der angrenzenden Bebauung vor verkehrsbedingten Störfaktoren (z. B. Staub, Abgase, Licht).

Der Laubholzbestand am Hof- bzw. Schlossgarten ist neben der hohen ökologischen Bedeutung auch als Hangsicherung des steilen Geländes wichtig.

Im südlichen Bereich ist das Straßenbegleitgrün größtenteils von Waldabschnitten bzw. deren Restbeständen geprägt. Es handelt sich um Laubholzbestände, vorwiegend aus Buche mit vereinzelt Vorkommen von Fichte. Neben der hohen Bedeutung für das Kleinklima und das Stadtrandbild übernehmen diese Waldbereiche wichtige ökologische Aufgaben als Lebensraum und Nahrungsquelle für Wald- und Waldrandarten. Der westliche Waldabschnitt fungiert zusätzlich als Puffer vor verkehrsbedingten Störfaktoren der B 2 zum dahinter liegenden Feuchtbiotop. Laut Waldfunktionskarte sind diese Waldbereiche von besonderer Bedeutung für die Erholungsfunktion. Am südwestlichen Ende des Planungsraums befinden sich zwei stadtrand- bzw. landschaftsbildprägende Eichengruppen aus alten Baumriesen.

Vorbelastung:

Die betroffenen Gehölzbestände an der B 2 sind durch den Lärm, die Schadstoffe und den Verkehr der bestehenden Straße vorbelastet. Die bestehende Straße zerschneidet bereits funktionelle Zusammenhänge und verhindert viele Austauschbeziehungen für Tiere und Pflanzen über die Straße hinweg.

Neubelastung:

Durch das Bauvorhaben werden 0,57 ha biotopwürdige Gehölzbestände und 0,20 ha biotopwürdiger Buchenwald gerodet.

Die Zerschneidungswirkung von Austauschbeziehungen wird durch die Verbreitungen in den Rampenbereichen verstärkt, so dass eine erfolgreiche Überquerung für einige Tierarten nicht mehr möglich ist.

Vermeidung/Verminderung:

Mittels einer technischen Schutzmaßnahme wird versucht, die dominante Eichengruppe am südlichen Bauende zu erhalten.

Eine Minimierung des Eingriffs in die Waldabschnitte stellt die Neupflanzung von heimischen Gehölzen zu einem neuen Waldmantel dar. Der Eingriff wird durch die Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen in naturnahe Flächen ausgeglichen. Als Ausgleich für die gerodete Waldfläche wird an geeigneter Fläche aufgeforstet.

Im gesamten Bereich gehen größtenteils bereits erheblich vorbelastete Lebensräume durch das Bauvorhaben verloren. Die Eingriffe auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere können durch die vorgesehenen Maßnahmen soweit reduziert werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.

2.1.4.3 Schutzgut Boden

Die Böden bestehen größtenteils aus lehmigen Kiesen und Schottern, braunen Waldböden, Moorböden und zum Teil tiefgründigen, schweren Lehmböden.

Vorbelastung:

Die Böden sind durch die vorhandene Straße vorbelastet. Zudem unterliegen die landwirtschaftlich genutzten Böden einer intensiven Nutzung, die eine Dünger- und Schadstoffbeeinträchtigung sowie Bodenabtrag durch Abschwemmung verursacht.

Neubelastung:

Durch das Bauvorhaben werden 0,52 ha landwirtschaftliche Fläche und Privatgrün und 0,042 ha Waldfläche zusätzlich versiegelt. Für intensiv genutzte Straßennebenflächen (Bankette, Mulden und Grünflächen zwischen Fahrbahnen), die stark durch Straßenemissionen belastet sind, werden 0,475 ha beansprucht und für Böschungen und Dämme weitere ca. 0,38 ha.

Vermeidung, Verminderung:

Eine Minimierung der Eingriffe auf das Schutzgut Boden stellt die Beschränkung der Länge der Zusatzspuren südlich der Südrampe auf vertretbare Mindestlängen dar. Eine Verbesserung der Bodenfunktion wird durch die Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen in naturnahe Ausgleichsflächen erzielt.

Fazit:

Die Böden sind bereits stark vorbelastet, so dass das Risiko für das Schutzgut Boden als gering einzustufen ist. Das Restrisiko wird durch die vorgesehenen Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen weitestgehend reduziert.

2.1.4.4 Schutzgut Wasser

2.1.4.4.1 Grundwasser

Es ist nach bisherigen Erkenntnissen davon auszugehen, dass der Grundwasserstrom im Bereich der offenen Bauweise Süd und im südlichen Abschnitt der bergmännischen Bauweise im Bereich der Bayer. Landesanstalt für Fischerei hauptsächlich von Süd nach Nord fließt und durch den Tunnel weitgehend abgeschnitten wird. So taucht der Tunnel in diesem Abschnitt nach den Planunterlagen mit seiner Sohle in relativ dichte Tertiärschichten ein. In diesem Bereich ist daher eine Grundwasserüberleitung durch Unterdükerung des Tunnels mit oberstromigen Sammel- und unterstromigen Versickerungsdrains vorgesehen, um einen Grundwasseraufstau bzw. eine Grundwasserabsenkung zu vermeiden.

Im Bereich der offenen Bauweise Nord sperrt das Tunnelbauwerk eine grundwasserführende Kiesschicht ab. Der Einfluss erstreckt sich auf eine Länge von etwa 100 m und eine maximale Tiefe von 6,0 m. Um die grundwassersperrende Wirkung des Tunnelbauwerkes zu minimieren ist auch in diesem Bereich eine Grundwasserüberleitung erforderlich.

Während des Betriebes werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder werden in die Schmutzwasserkanalisation der Stadt Starnberg eingeleitet.

Bei sachgerechter Durchführung des Baus des Tunnels und bei Beachtung der festgesetzten Auflagen in diesem Beschluss wird sich das Vorhaben nicht nachteilig auf das Grundwasser auswirken.

2.1.4.4.2 Oberflächengewässer

Durch das Bauvorhaben werden keine oberirdischen Fließ- oder Stillgewässer berührt.

Südöstlich der vorhandenen B 2 liegt der Starnberger See. Lediglich der zum Teil verrohrte Georgenbach wird auf der Höhe des Tutzinger Hofplatzes bei Bau-km 1+ 970 vom dort in bergmännischer Weise erstellten Tunnel unterfahren. Im südwestlichen Bereich verläuft der Siebenquellenbach. Im Osten von Starnberg entspringt die Würm aus dem Starnberger See und fließt Richtung Norden nach Leutstetten.

2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie den meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich (siehe auch C.3.4.4.2).

Das von der Baumaßnahme betroffene Stadtgebiet von Starnberg hat wegen der vorhandenen Belastungen durch versiegelte Flächen und Emittenten wie der hoch belasteten Bundesstraße B 2 und anderen Hauptverkehrsstraßen keine besondere Bedeutung als Frischluftgebiet oder Luftaustauschbahn. Allerdings haben das „Stadtgrün“ und die Waldreste für die angrenzenden Wohngebiete mit hohem Versiegelungsgrad eine hohe Bedeutung für den Temperatenausgleich.

Auswirkungen des Tunnelbaus auf das Groß- und Lokalklima können sich allenfalls langfristig und indirekt ergeben und sind hinsichtlich der planfestgestellten Maßnahme nicht quantifizierbar.

2.1.4.6 Schutzgut Landschaftsbild / Stadtbild

Das Landschaftsbild ist im südlichen Trassenabschnitt durch die Stadtrandlage an der vorhandenen B 2 betroffen. Im südwestlichen Bereich grenzen große Ackerflächen an die Straße, die intensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Stadtrand- und landschaftsbildprägend sind die an die B 2 angrenzenden Buchenwaldabschnitte und die dominante Eichengruppe aus zum Teil sehr alten Baumriesen.

Im Verlauf des künftig im Tunnel geführten Abschnitts der B 2 ergeben sich naturgemäß keine sichtbaren Auswirkungen auf das Landschafts- und Stadtbild.

Das Stadtbild im nördlichen Trassenabschnitt ist vor allem durch das Brückenbauwerk der Bahn und die bestehende vierspurige B 2 geprägt. Die vorhandenen Bäume und die Heckenstrukturen gliedern den Raum zwischen Straße und angrenzender Bebauung.

Vorbelastung:

Das Stadtbild ist durch das Asphaltband der bestehenden Bundesstraße, die Bahnlinie sowie von einigen gestalterisch weniger gelungen Bauwerken beeinträchtigt. Die angrenzenden Gehölzstrukturen sind durch verkehrsbedingte Störfaktoren vorbelastet.

Neubelastung:

Mit der Baumaßnahme sind starke optische Veränderungen des Stadtbildes verbunden. Schwerpunkte sind hierbei der Bau technischer Großbauwerke, wie Tunnelportale, Betriebsgebäude und der Abluftkamin am Hof- bzw. Schlossgarten sowie Notausstiege und die Rodung von straßenbildprägenden Einzelbäumen und Heckenstrukturen. Die Rodung von Waldrändern ist eine Beeinträchtigung des Stadtrandbildes und der Naherholungsfunktion der Waldabschnitte.

Vermeidung/Verminderung:

Eine Verminderung des Eingriffs stellen im südlichen Planungsbereich die großzügigen Bepflanzungsmaßnahmen zur Einbindung der Straße und des Betriebsgebäudes dar. Im südlichen und nördlichen Planungsbereich sind Bepflanzungsmaßnahmen zur Wiederherstellung des Straßenbegleitgrüns vorgesehen, um die Straße in das Stadtbild einzubinden.

Die Notausstiege werden soweit möglich durch Nachpflanzungen eingegrünt.

Die architektonische Gestaltung der Tunnelportale, der Notausstiege, des Abluftkamins und des Betriebsgebäudes zur Einpassung ins Stadtbild werden unter Einschaltung eines Architekten mit der Stadt Sarnberg und ggf. dem Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt.

Durch technische Schutzmaßnahmen wird sichergestellt, die ökologisch wertvollen und stadtrandprägenden Eichen zu erhalten, um einen weiteren Eingriff ins Landschafts- und Stadtbild und in den Naturhaushalt zu vermeiden.

Für die Minimierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes / Stadtbildes werden Bepflanzungsmaßnahmen zu einem neuen Waldmantel durchgeführt.

Fazit:

Die Eingriffe in das Landschafts- bzw. Stadtbild können durch Minimierungs-, Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen soweit reduziert werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.

2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

In zentraler Lage innerhalb der Stadt befindet sich weithin sichtbar auf einem steil abfallenden eiszeitlichen Moränenhügel das Schloss Sarnberg, das seit 1803 für die staatliche Verwaltung genutzt wird (Finanzamt) und die barocke St. Josefskirche (erbaut 1764 – 1766) mit angrenzendem barocken Hof- bzw. Schlossgarten. Das Schloss ist aufgrund des sehr bewegten Geländes durch eine Steinbrücke erreichbar. Das historische Ensemble Schloss-Garten-Kirche ist für das Stadtbild von hoher Bedeutung und steht unter Denkmalschutz.

Durch den Bau des Abluftkamins an der Schloss- bzw. Hofgartenmauer und eines naheliegenden Notausstieges wird das Erscheinungsbild der denkmalgeschützten Anlage verändert.

Während der Bauphase für die unterirdische Lüftungszentrale ist der Zugang zum Schloss beeinträchtigt.

Zur Minimierung des Eingriffs erfolgt die Gestaltung des Abluftkamins in Anlehnung an die vorhandene Bebauung in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege und der Stadt Sarnberg unter Einschaltung eines Architekten. Der Notausstieg wird soweit möglich eingegrünt.

Trotz der Minimierungsmaßnahmen verbleibt jedoch aufgrund der technischen Großbauten wie Tunnelportale und Rampen, sowie des Abluftkamins auf dem Schlossberg eine gewisse Beeinträchtigung des Stadtbilds.

2.1.4.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den behandelten Schutzgütern wurden soweit möglich durch die Auswahl der Untersuchungsgegenstände in den einzelnen Schutzgütern abgedeckt. Wechselwirkungen, die durch Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen verursacht werden, können zu Problemverschiebungen zwischen den Schutzgütern führen. Die Versiegelung von Boden führt für das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu Verlust an Lebensraum und zur Veränderung von abiotischen Faktoren für benachbarte Lebensräume, zum Verlust von Boden und damit von Grundwasserneubildungsfläche sowie zum Verlust an landwirtschaftlicher Produktionsfläche. Der Verlust und die Beeinträchtigung von straßenbegleitenden Strukturen durch die geplante Baumaßnahme bedeutet negative Auswirkungen auf erholungswirksame Strukturen für das Schutzgut Mensch und stellen einen Verlust und Beeinträchtigung von Lebensraumstrukturen und –elementen für Tiere und Pflanzen sowie raumwirksamen Strukturen für das Stadt- und Landschaftsbild dar. Die Anlage von Ausgleichsflächen auf landwirtschaftlich genutzten Flächen führt zu Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Tiere und Pflanzen und Sachgüter. Auf die Schutzgüter Boden und Tiere und Pflanzen wirkt sie sich positiv aus, während der landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion ca. 0,8 ha

Flächen entzogen werden. Insgesamt gesehen hat der Verlust an landwirtschaftlicher Produktionsfläche deshalb nur untergeordnete Bedeutung gegenüber den positiven Wirkungen der Ausgleichsmaßnahmen.

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

Insgesamt werden für das Vorhaben rund 2,6 ha an Grund und Boden benötigt. 0,9 ha davon sind zusätzlich befestigte Fläche, auf 0,8 ha sind naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Umweltbeeinträchtigungen durch das planfestgestellte Bauvorhaben ergeben sich vor allem hinsichtlich der Versiegelung von ca. 0,9 ha größtenteils vorbelasteter Böden, der Veränderung des Landschafts- und Stadtbildes durch den Bau der Tunnelportale, zusätzlicher Fahrspuren, sowie des Abluftkamins im denkmalgeschützten Ensemble zwischen Schloss und Kirche. Durch die Festlegung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Nachteile für die Wohnnutzung im Rahmen der Grenzwerte der 16. BImSchV ausgeglichen und in weiten Bereichen gegenüber dem heutigen Zustand verbessert. Insbesondere die Verlärmung der Innenstadt von Starnberg im Bereich des Tunnels wird deutlich verringert. Die verbleibenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von rd. 0,8 ha im Sinne des BayNatSchG ausgeglichen. Funktionale Trennungswirkungen spielen aufgrund der seit Jahrzehnten vorhandenen stark befahrenen Bundesstraße innerorts eine untergeordnete Rolle. Das Gefährdungsrisiko für die empfindlichen Grundwasserströme wird durch die aufwändige Grundwasserüberleitung verringert. Insgesamt ist festzustellen, dass durch die Ausbaumaßnahme nur lokal bedeutsame, vertretbare Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme des Entlastungstunnels Starnberg im Zuge der Bundesstraße B 2 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl 2004 I, S. 2574) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt jedoch nicht aus, dass in der Abwägung andere öffentliche oder private Belange Vorrang erhalten können. Aus diesem Grund werden im Folgenden die mit dem Entlastungstunnel Starnberg verfolgten Planungsziele näher erläutert, obwohl das für die Begründung der Planrechtfertigung angesichts der gesetzlichen Regelung nicht erforderlich ist.

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

3.2.2 Planungsziel

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Mit der Planung werden folgende Ziele verfolgt:

Der Entlastungstunnel Starnberg dient der Verlagerung des Durchgangsverkehrs in der Ortsdurchfahrt Starnberg in eine zweite Verkehrsebene und dadurch der Entlastung der Innenstadt. Die Bundesstraße 2 verbindet in Fortführung der A 952 (Zubringer zur Bundesautobahn A 95, München-Garmisch) die Stadt München mit den Zentren Starnberg, Weilheim, Murnau und Garmisch-Partenkirchen. Durch ihre Verbindungsfunktion übernimmt die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 2 in Starnberg die Hauptachse für den Durchgangsverkehr. Dieser Verkehr soll durch den Bau eines Entlastungstunnels aus der Ortsdurchfahrt herausgenommen werden. Insbesondere ist es Ziel des B 2 Tunnels Starnberg, den täglichen Stau im Stadtzentrum (Tutzinger-Hof-Platz, Söckinger Kreuzung, Bahnhofsbereich, etc.) durch das Verlagern des

Durchgangsverkehrs und Teilen des Zielverkehrs zum Gewerbegebiet in den Tunnel zu verhindern. Dass im Jahr 2015 Stau im Berufsverkehr in der Münchner Straße zwischen Autobahn und Tunnelende wieder eintreten kann, kann nicht ausgeschlossen werden, ist aber eher hinnehmbar, da die Münchner Straße hier im Gewerbegebiet verläuft. Durch die Verflüssigung des Verkehrs auf der Hauptachse in Starnberg können die örtlichen Ziel- und Quellverkehre, von denen ein Teil heute Schleichwege durch Wohnstraßen nutzt, wieder auf über die Trasse der bestehenden B 2 abgewickelt werden.

Durch die Maßnahme soll auf der Bundesstraße B 2 zwischen München und Weilheim die Ortsdurchfahrt Starnberg als letzte verbliebene Ortsdurchfahrt untertunnelt werden.

Dabei handelt es sich um ein zulässiges Planungsziel. Eine Bundesfernstraße darf nicht nur gebaut werden, wenn sie vorwiegend dem weiträumigen Verkehr dient, sondern auch wenn sie zur Stärkung der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und zur Entlastung der überfüllten Ortsdurchfahrten vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil v. 15.01.2004, 4 A 11/02 zit. nach Juris).

3.2.3 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die B 2 ist sehr stark belastet. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der B 2 in der Ortsdurchfahrt von Starnberg beträgt nach DTV 95 (die Werte des DTV 2000 sind in Klammern angegeben) auf der

a) Weilheimer Straße (südlich Söckinger Straße/St 2070)

14.718 bis 17.072 Kfz/24 h bzw. (12.862 bis 15.535 Kfz / 24 h)

b) Hauptstraße(zwischen Söckinger Straße/St 2070 und Hanfelderstraße/St 2069)

22.126 Kfz/24 h bzw. (20.430 Kfz / 24h)

c) Münchner Straße(zwischen Hanfelderstraße/St 2069 und Moosstraße)

32.129 bis 40.147 Kfz/24 h bzw. (29.205 bis 34.373 Kfz / 24h)

Eine 1989 durchgeführte umfassende Verkehrserhebung hat ergeben, dass der Durchgangsverkehr in Starnberg sehr stark von innerörtlichem Verkehr überlagert wird. Von dem Gesamtverkehr im Raum Starnberg und Söcking von rd. 95.100 Kfz/24 h ist rd. 80% Binnen-, Ziel- und Quellverkehr (rd. 76.550 Kfz/24 h) und rd. 20% Durchgangsverkehr (rd. 18.550 Kfz/24 h).

Der Ziel- und Quellverkehr dominiert mit rd. 50% (47.140 Kfz/24 h) gegenüber dem reinen Binnenverkehr mit rd. 30% (29.410 Kfz/24 h). Vergleichszählungen von 1999 ergeben für Starnberg wegen der bereits 1989 vorhandenen hohen Auslastung (Staus) nur eine sehr begrenzte Verkehrsentwicklung in den letzten 10 Jahren. Deshalb können die Aussagen zum Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr nach wie vor als zutreffend unterstellt werden.

Träger des Durchgangsverkehrs ist vor allem die B 2 (Weilheimer Straße und Hauptstraße je 47 %, Münchner Straße 41 %).

Diese starke Verkehrsbelastung der B 2 führt vor allem in den Hauptverkehrszeiten und an Wochenenden (Ausflugs- und Erholungsverkehr) zu erheblichen Stauungen in der Ortsdurchfahrt, die 8 Lichtzeichenanlagen aufweist. Als Folge der Überlastung der Kreuzungen kommt es auch an den einmündenden Straßen, insbesondere Söckinger- und Hanfelderstraße, zu großen Staulängen. Neben der Belästigung der Anwohner durch Lärm und Abgase, den Schwierigkeiten beim Überqueren der Fahrbahn und den Zeitverlusten bei der Stadtdurchfahrt führt dies dazu, dass viele Verkehrsteilnehmer "Schleichwege" durch parallele Ortsstraßen suchen und es auch dort zu Unzuträglichkeiten kommt.

Das hohe Verkehrsaufkommen trägt auch zu einem erheblichen Unfallgeschehen bei. Die Unfallrate (Unfälle pro 1 Mio. gefahrener Kfz-km mit Personen- und Sachschaden) in der Ortsdurchfahrt Starnberg betrug im Mittel der Jahre 1989 - 2002 2,96, war also deutlich höher als die Vergleichswerte für Bayern (0,46). Besonders auffällig ist die

Kreuzung am Tutzinger Hofplatz, die seit Jahren mit i. d. R. ca. 10 Verkehrsunfällen mit mehreren Verletzten pro Jahr regelmäßig ein Unfallschwerpunkt ist.

3.2.4 Künftige Verkehrsverhältnisse

Die verkehrliche Situation in Starnberg wird sich weiter verschärfen.

3.2.4.1 Ohne geeignete Maßnahmen sind nach der durchgeführten Verkehrsuntersuchung 1990 im Prognosejahr 2010 (Nullfall) die unten dargestellten Verkehrsbelastungen zu erwarten (Grundlage: Amtl. Verkehrszählung 1995):

a) Weilheimer Straße

22.190 - 26.530 Kfz/24 h (Zunahme gegenüber 1995 bis zu rd. 55%)

b) Hauptstraße

32.800 – 34.960 Kfz/24 h (Zunahme gegenüber 1995 bis zu rd. 58%)

c) Münchner Straße

41.080 – 45.300 Kfz/24 h (Zunahme gegenüber 1995 bis zu rd. 28%)

d) Tutzinger Hofplatz

Durch die Zunahme der Belastung der zentralen Kreuzung in Starnberg um ca. 23% (44.000 auf 54.000 Kfz/24 h) wird sich die Spitzenbelastung und damit das Stauproblem über einen längeren Zeitraum ausdehnen, da in den Spitzenstunden keine Belastungszunahme dieser Kreuzung mehr möglich ist.

e) Der Durchgangsverkehr durch Starnberg steigt um rd. 21% an (18.550 auf 22.500 Fahrten/Tag).

Die technische Gestaltung des Vorhabens orientiert sich nach wie vor an den erwarteten Verkehrszahlen der Verkehrsuntersuchung 1990 für das Prognosejahr 2010. Die Berechnung der Abgasbelastungen und der Lärmimmissionen wurde den aktuellen Prognosen für das Prognosejahr 2020 angepasst.

Die aktualisierten Verkehrsuntersuchungen von 2000 bzw. 2002 und 2003 mit Westumfahrung Starnberg auf der Grundlage der amtlichen Verkehrszählung 2000 für das Prognosejahr 2020 ergeben niedrigere Belastungen. Bei der Prognose 1990 waren sowohl großräumig als auch im städtischen Verkehr aufgrund der starken Verkehrszunahmen 1985 – 1990 noch relativ hohe Zuwachsraten angesetzt worden. Nach Vorlage der Entwicklung 1990 – 2000 mussten diese Entwicklungen einerseits deutlich reduziert werden, andererseits konnte das inzwischen ausgebaute Gewerbegebiet an der Münchner Straße mit seinen Auswirkungen genauer in die Prognose eingebracht werden.

a) Weilheimer Straße Nullfall 2020: 17.500-19.800 Kfz/24 h

b) Hauptstraße Nullfall 2020: 24.200 - 25.100 Kfz/24 h

c) Münchner Straße Nullfall 2020: 39.300 - 40.300 Kfz/24 h

d) Tutzinger Hofplatz Nullfall 2020: 46.500 Kfz/24 h

Allerdings zeigen auch diese Zahlen eine weitere Verschärfung gegenüber der jetzt schon problematischen Verkehrssituation.

3.2.4.2 Die durchgeführte Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass durch den Bau eines Entlastungstunnels in Starnberg aus allen Verkehrsbeziehungen eine für das Jahr 2010 prognostizierte Verkehrsmenge von insgesamt 17.600 Kfz/24 h in den Tunnel verlagert werden kann. Für das Prognosejahr 2020 wird für den Tunnel mit Westumfahrung vergleichsweise ein Verkehrsaufkommen von 18.000 Kfz/24 h ermittelt. Davon sind 13.900 Kfz/24 h echter Durchgangsverkehr und 3.700 Kfz/24 h Quell-, Ziel- und Binnenverkehr. Dieser Durchgangsverkehr im Tunnel entspricht 62 % des gesamten Durchgangsverkehrs von Starnberg (22.500 Kfz/24 h).

Durch den geplanten Tunnel wird die vorhandene B 2 in der Innenstadt von Starnberg gegenüber dem Planungsnullfall 2010 (ohne Tunnel) bzw. 2020 mit Westumfahrung

- in der Weilheimer Straße südlich der St 2070 (Söckinger Straße) bis zu 65%

- in der Hauptstraße bis zu 47% und

- in der Münchner Straße östlich der St 2069 (Hanfelder Straße) bis zu 45%

vom Verkehr entlastet.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich infolge des Tunnels innerstädtische Verkehrsumlagerungen von den Parallelstraßen zur alten B 2 ergeben, insbesondere erfahren die innere Leutstettener Straße (- 42%), die Max-Emanuelstraße (- 47%), die Von-der-Tannstraße (- 29%), die Rheinlandstraße (-17%), die Bahnhofstraße (-14%) und die Söckingerstraße (-12%) eine spürbare Entlastung vom Schleichverkehr.

Gleichzeitig ziehen die Hanfelderstraße (St 2069) und die Wittelsbacherstraße zumindest nach der Verkehrsuntersuchung 1990 für das Prognosejahr 2010 minimal Verkehr an, den sie zur Münchner Straße führen. Dadurch erhält der Tutzingerhofplatz im Jahr 2010 immer noch 45.400 Kfz/24 h. (Vergleichsweise im Jahr 2020 mit Westumfahrung Starnberg: 31.750 Kfz/24 h).

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen für 2010 und 2020 im Straßennetz von Starnberg sind in der Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak dargestellt. Eine zusammengefasste Darstellung befindet sich in Unterlage 1 als Anlage Nr. 8.1 bis 8.4. In den der Planung zugrunde gelegten Verkehrszahlen sind alle wichtigen in einem verkehrlichen Zusammenhang stehenden Ausbaumaßnahmen (STA 3 Westumfahrung Starnberg, St 2069 Ortsumfahrung Ober – Unterbrunn, A99 West) berücksichtigt.

3.2.4.3 Die von der Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke und anderen Einwendern, insbesondere Einwander 1040 erhobene Rüge, das Zahlenmaterial der Verkehrsprognosen sei inkonsistent und für einen abwägungsfehlerfreien Planfeststellungsbeschluss unzureichend, wird zurückgewiesen:

Die Verkehrsuntersuchung Starnberg von 1990 wurde im Jahr 2000 sowie 2003 durch Prof. Kurzak für das Prognosejahr 2020 aktualisiert. Dabei wurde der Prognose-Nullfall, der Entlastungstunnel Starnberg und eine Umgehungsstraße untersucht. Des Weiteren wurden auch die Auswirkungen einer Westspange von der St 2069 über die STA 3 - St 2563 zur B 2 untersucht.

3.2.4.3.1 Die Schlüssigkeit der in den Gutachten von Prof. Kurzak ermittelten Verkehrszahlen (Unterlage 1 als Anlage Nr. 8.1 bis 8.4) lässt sich durch den Vergleich verschiedener entscheidender Querschnitte für den Prognosefall im Jahr 2020 ohne Tunnel (Prognosenufall) und mit Tunnel belegen:

B 2, in Höhe Landratsamt (4-streifig): Der Verkehr wird dort zwar insgesamt zunehmen, jedoch wird die Zunahme mit dem Bau des Durchstichs an der Petersbrunner Straße etwas reduziert, da ein Teil des Verkehrs aus dem Gewerbegebiet nördlich der B 2 über die Petersbrunner Straße zur A 952 fahren wird.

B 2, östlich des Tutzinger-Hof-Platzes (4-streifig): Hier zeigen sich bereits die Entlastungswirkung des Tunnels und auch der Effekt, dass sich Teile des Verkehrs von den nachgeordneten Straßen wieder zurück zur B 2 verlagern. Deshalb liegt die prognostizierte Entlastung in diesem Bereich unter den 18 000 Kfz/24 h, die nach der Verkehrsprognose für 2020 dann den Tunnel benutzen werden.

B 2, Hauptstraße und Weilheimer Straße (2-streifig): Der Verkehr nimmt hier entscheidend ab, so dass sich der Verkehr aus den Nebenstraßen in größerem Umfang auf die B 2 zurückverlagern kann.

St 2063, Gautinger Straße: Der Verkehr in der Gautinger Straße nimmt vor allem deshalb ab, da an der B 2 nicht mehr in und aus allen Richtungen ein- und abgebogen werden

kann. Eine grundsätzliche Entlastung ergibt sich aber auch aus der Anbindung des Gewerbegebietes über die Petersbrunner Straße an die B 2.

St 2069, Hanfelder Straße: Der Verkehr der Hanfelder Straße setzt sich zum größten Teil aus dem Binnen-, Ziel- und Quellverkehr der Stadt zusammen. Der reine Durchgangsverkehr ist vor allem aus dem Raum Gilching/Germering/Fürstenfeldbruck in Richtung A 952/A 95 gerichtet. Dieser Verkehr bleibt auch mit dem Tunnelprojekt so erhalten.

Die Abnahme des Verkehrs in der inneren Hanfelder Str. liegt vor allem daran, dass der Schleichverkehr aus Söcking/ Andechs Richtung A 952 nicht mehr die Prinz-Karl-Straße / Oßwalder Straße nutzt, sondern jetzt über die Söckinger-/ Hauptstraße fährt.

Den Einwendern ist insoweit zuzustimmen, dass eine Nordostumfahrung (OPLA/v. Redwitz Umfahungskonzept) diesen Durchgangsverkehr von Norden in Richtung A 952/A 95 besser aufnehmen könnte. Ebenso würden sich Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den nördlichen Bereichen der Hanfelder Straße Richtung A 952/A 95 dann auf diese Umfahrung verlagern und nicht mehr über den Tutzing-Hof-Platz fahren. Zu den Nachteilen einer Nordostumfahrung siehe unten C. 3.3.2.2.

St 2070, Söckinger Straße: Die Söckinger Straße kann von der Verkehrsbelastung her in zwei Abschnitte geteilt werden, den Abschnitt in Höhe Auersberg und den Bereich im unmittelbaren Einmündungsbereich in die B 2. In beiden Abschnitten wird der Verkehr aus Richtung Andechs vor allem die St 2563 und den Tunnel nutzen. Dadurch bringt der Tunnel auch hier eine Entlastung. Der Ziel- und Quellverkehr aus Söcking wird aber auch weiterhin die Söckinger Straße nutzen, genauso wie der Starnberger Binnenverkehr. Hinzu kommt der bisher verdrängte Schleichverkehr über die Prinz-Karl-Straße.

3.2.4.3.2 Im Jahr 1989 wurde der Durchgangsverkehr durch Starnberg über eine Verkehrsbefragung auf allen Zufahrtsstrassen vollständig erfasst. Im Jahr 2002 wurde nochmals der gesamte Durchgangsverkehr durch Starnberg erfasst. Der Vergleich zeigt folgende Entwicklung in den 13 Jahren von 1989 bis 2002:

Der stärkste Durchgangsverkehr liegt auf der B 2 zwischen Weilheimer Straße und Autobahn; Zunahme um 1.050 Kfz/Tag bzw. 13 % von 7.990 auf 9.040 Kfz/Tag (jeweils Summe beider Richtungen).

Der zweitstärkste Durchgangsverkehr liegt auf der Beziehung Possenhofener Straße – Autobahn; Zunahme um 1.130 Kfz/Tag bzw. 26 % von 4.290 auf 5.420 Kfz/Tag. Ein Teil dieses Verkehrs wird künftig den B 2-Tunnel nutzen.

Der Durchgangsverkehr zwischen Andechser Straße und Autobahn hat um 720 Kfz/Tag bzw. 53 % von 1.350 auf 2.070 Kfz/Tag zugenommen. Auch dieser Verkehr wird zum Großteil künftig den Tunnel benutzen.

Der Durchgangsverkehr auf der Hanfelder Straße hat ebenfalls zugenommen, von und zur Autobahn um 870 Kfz/Tag bzw. 60 % von 1.440 auf 2.310 Kfz/Tag. Diese Zunahme ist im Absolutwert kleiner als auf der B 2 oder der Possenhofener Straße. Die Zunahme auf der Beziehung von/zur Weilheimer Straße und Possenhofener Straße ist mit insgesamt 240 Kfz/Tag von 670 auf 910 Kfz/Tag relativ gering. Die stärkeren Verkehrszunahmen auf der Hanfelder Straße betreffen vor allem nur die Verkehrsbeziehungen von der St 2069 zum Ostufer des Starnberger Sees und weiter nach Wolfratshausen, bzw. zur A 95. Die Verkehrszunahme des Durchgangsverkehrs auf der Hanfelder Straße (St 2069) ist in Absolutwerten deutlich geringer als auf der B 2, Weilheimer Straße.

Deutlich zugenommen hat dagegen der Ziel- und Quellverkehr der Stadt Starnberg von/nach Norden. Am Stadtrand südlich Hanfeld hat die Belastung der Hanfelder Straße in 13 Jahren von 6.800 auf 11.000 Kfz/Tag zugenommen, während die Belastung der Weilheimer Straße "nur" von 17.600 auf 17.900 Kfz/Tag angewachsen ist, weil wegen Überlastung der Weilheimer Straße Durchgangsverkehre Richtung München südlich des Starnberger Sees zur A 95 ausweichen und Verkehr aus Feldafing und Tutzing stärker auf die Possenhofener Straße ausweicht.

Da künftig durch den Ausbau des Luise-Kiesselbach-Platzes in München die Stauungen auf der A 95 (Garmischer Autobahn) weitgehend entfallen werden, wird die Verbindung von bzw. durch Starnberg über die Autobahn A 95 immer attraktiver. Die Planung des B 2-Tunnels Starnberg nimmt gerade auf diese künftig verstärkte Entwicklung Rücksicht.

Die Ausweisung der Prognosebelastungen auf 100 Kfz/Tag erfolgt nicht, um die Genauigkeit der Prognose nachzuweisen, sondern um bei den Differenzplänen die unterschiedlichen Wirkungen der zu vergleichenden Planfälle vergleichbar aufzeigen zu können.

Zur Genauigkeit der Verkehrsbelastung von Nebenstraßen ist anzumerken, dass nur ein begrenztes Kostenbudget zur Erfassung der Istsituation zur Verfügung stand. Diese Mittel wurden zur Klärung der für das Planfeststellungsverfahren maßgebenden Punkte herangezogen und nicht zu irgendwelchen sonstigen Belastungen im Stadtgebiet, da dies nicht Aufgabe des Vorhabensträgers ist.

3.2.4.3.3 Zu den gerügten Ungereimtheiten ist folgendes anzumerken:

Die Belastung des Tutzing-Hof-Platzes wurde 1989 mit insgesamt 43.850 in die Kreuzung einfahrenden Kfz/Tag ermittelt, im Gutachten von 1990/91 mit rd. 44.000 Kfz/Tag angegeben. Eine Zählung vom Juli 2000 hatte 40.500 Kfz/Tag ergeben (Gutachten vom 19.10.01 zur Westumfahrung Starnberg) und 2002 wurde eine Belastung von 45.200 Kfz/Tag ermittelt (Gutachten vom 07.04.2003).

Als Prognosebelastung mit B 2-Tunnel war 1990 im Rahmen der Großraumuntersuchung Würmtal eine Belastung von 45.400 Kfz/Tag ermittelt worden. Die aufgrund der vorliegenden Planung für den B 2-Tunnel aktualisierten Gutachten von 2000, 2002 und 2003 kommen in der Prognose mit B 2-Tunnel zu einer Belastung des Tutzing-Hof-Platzes von 32.900 Kfz/Tag (Gutachten vom 17.07.02) bzw. 31.200 Kfz/Tag (Gutachten vom 07.04.03 auf vollständig erneuerter Datenbasis). Zur Begründung der Unterschiede zwischen den Gutachten wird auf die Ausführungen unter C. 3.2.4.1 verwiesen.

Die Daten zur Hanfelder Straße im Erläuterungsbericht beziehen sich ebenfalls auf die Untersuchung von 1990 (Vergleich Nullfall zu Planfall). Sie sagen aus, dass durch den B 2-Tunnel der Tutzing-Hof-Platz im Zuge der B 2 entlastet wird und damit mehr Grünzeit für die Hanfelder Straße an der Kreuzung zur Verfügung gestellt werden kann. Damit kann mehr Verkehr über die Hanfelder Straße Richtung Zentrum etc. abfließen als heute, wo er wegen Überlastung auf Schleichwege ausweichen muss. Wie stark die Belastung der Hanfelder Straße in Höhe der Kreuzung Tutzing-Hof-Platz künftig wirklich sein wird, hängt vor allem von der künftigen Ausbausituation (Rückbausituation ?) und der Grünzeitverteilung ab. Der Durchgangsverkehr auf der Hanfelder Straße wird rd. 3.200 Kfz/Tag ausmachen, das ist am Stadtrand ca. ein Viertel der Gesamtbelastung und im inneren Bereich etwa ein Fünftel der Belastung, der Rest ist Quell-/Ziel- und Binnenverkehr.

Zur Oßwaldstraße ist festzustellen, dass 1989 hier 3.420 Kfz/Tag gezählt wurden (auch im Modell 1990); eine neuere Zählung liegt nicht vor. Bei der Neufassung des Modells für die Untersuchung 2000 entfiel die Fortsetzung der Oßwaldstraße und die Verkehrseinspeisung wurde auf die Hanfelder Straße gesetzt. Dies wurde 2002 / 2003 nach Vorlage der aktuellen Herkunft-Ziel-Verteilung der Hanfelder Straße z.T. wieder rückgängig gemacht.

Das Zahlenmaterial der Verkehrsprognosen ist unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen ausreichend nachvollziehbar. Die Verkehrsuntersuchungen mussten wegen des langen Verfahrenszeitraums – wie viele andere Planfeststellungsunterlagen - mehrfach überarbeitet werden, worunter die Verständlichkeit leidet. Alle wichtigen in einem verkehrlichen Zusammenhang mit dem Entlastungstunnel Starnberg stehenden Ausbaumaßnahmen wurden beachtet. Die Veränderungen der Verkehrszahlen begründen keine Zweifel an der verkehrlichen Erforderlichkeit und Verkehrswirksamkeit des Vorhabens.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2006) führt eine Entwicklungsachse überregionaler Bedeutung von München über Starnberg, Weilheim und Murnau nach Garmisch-Partenkirchen. Die Trasse der B 2 folgt dieser Achse und steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen. Mit dem Tunnelbau wird von dieser Trasse nicht abgewichen.

Im geltenden Regionalplan für die Region München ist als verbindliches Ziel B V 3.2.6 festgelegt, dass die Entlastung von Ortszentren und Wohnbereichen vom Kfz-Verkehr der Bundesstraße B 2 im Raum Starnberg besonders vordringlich ist.

Auf Antrag des Straßenbauamts München vom 11.07.1988 hat die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde ein Raumordnungsverfahren für das Vorhaben eingeleitet.

Die in diesem Verfahren landesplanerisch geprüfte Tunneltrasse, entspricht bereits der diesem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegenden Trasse.

Als Alternativen waren im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens vom Straßenbauamt München eine ortsnahe und eine ortsferne Umgehung, sowie ein Entlastungstunnel mit Anschluss der St 2063 (Possenhofener Straße) untersucht worden. Die Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde – hat diese Alternativen nicht zum Gegenstand des Raumordnungsverfahrens gemacht, da sie nach Auffassung des Projektträgers erhebliche Nachteile aufwiesen.

Obwohl die Umfahrungsvarianten (ihre Trassenführung ist in Unterlage 2 der Planfeststellungsunterlagen eingezeichnet) nicht als Wahltrassen Gegenstand des Raumordnungsverfahrens waren, haben sich zahlreiche beteiligte Stellen in ihren Stellungnahmen dazu geäußert.

Das Landratsamt Starnberg, die Stadt Starnberg, der Regionale Planungsverband München, der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, das damalige Bayerische Landesamt für Umweltschutz und die beteiligten Verbände (Bund Naturschutz, Landesbund für Vogelschutz) lehnten die beiden Umfahrungsvarianten aus Gründen des Landschafts- und Naturschutzes sowie der Naherholung ab. Die Trassen verliefen durch Landschaftsschutzgebiet und Bannwald und zerschnitten das geologische bedeutsame Würmtal. Die ortsnahe Trasse führe zudem durch das Naturschutzgebiet „Leutstettener Moos“. Das Landesamt für Umweltschutz stellte für die Umgehungsvarianten nicht ausgleichbare Eingriffe fest.

Das damalige für Fachfragen der Wasserwirtschaft zuständige Sachgebiet 440 der Regierung von Oberbayern hatte gegen die ortsnahe Umgehungstrasse ebenfalls erhebliche Bedenken, da diese bei der Querung des Leutstettener Moores die natürlichen Grundwasserverhältnisse und den Hochwasserabfluss störe. Die ortsferne Trasse wurde wegen der nicht zulässigen Querung des Trinkwasserschutzgebiets des Würmtalzweckverbands abgelehnt, die Wasserversorgung für 40 000 Einwohner sei sonst nicht mehr sichergestellt.

Aufgrund dieser Stellungnahme ist die Höhere Landesplanungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass beide Umfahrungstrassen zu erheblichen und größtenteils nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft, Wasserhaushalt und Erholungsflächen führen würden und damit zwingenden Zielen der Landesplanung widersprechen.

Durch einen Entlastungstunnel mit Anschluss der Possenhofener Straße (St 2063) könne nach Auffassung der Höheren Landesplanungsbehörde zwar eine wirksamere Entlastung

der Ortsdurchfahrt Starnberg erreicht werden. Es erscheine aber abgesehen von den erheblichen Mehrkosten als nicht vertretbar, mehr Verkehr in die Possenhofener Straße und damit in den Seeuferbereich zu lenken. Dies betonte auch die Gemeinde Pöcking in ihrer Stellungnahme im Raumordnungsverfahren.

Die geprüfte Tunneltrasse wurde dagegen unter Maßgaben zum Schutz bestehender und geplanter Wohngebiete vor Verkehrslärm und Luftverunreinigungen, zur Eingliederung der Tunnelportale, Anschlussstellen und Entlüftungsanlagen in das Landschafts- und Stadtbild, zur Berücksichtigung der wasserwirtschaftlichen Belange, der Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke und der Abstimmung der Detailplanung mit den Belangen der Denkmalpflege und der Energiewirtschaft positiv beurteilt. Das Vorhaben sei geeignet zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beizutragen und stehe insofern im Einklang mit den Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung.

Die diesem Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Tunneltrasse entspricht der mit landesplanerischer Beurteilung vom 29.03.1989 allein positiv beurteilten Trasse und setzt die Maßgaben aus dem Raumordnungsverfahren um.

3.3.2 Wahllinien

Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

Neben der der Planfeststellung zugrundeliegenden Tunnellösung wurde vom Vorhabensträger ursprünglich keine Umfahrungsvariante anstatt des Tunnels geprüft, da in der landesplanerischen Beurteilung vom 29.03.1989 allein die Tunnellösung positiv beurteilt wurde.

Aufgrund zahlreicher Einwendungen wurde das Umfahrungskonzept OPLA / v. Redwitz (in diesem Beschluss auch als Nord- oder Nordostumfahrung bezeichnet) vom Straßenbauamt München mit einer Trasse südlich Hanfeld (Variante A) und einer Trasse nördlich Hanfeld (Variante B) gemäß den einschlägigen Trassierungsgrundsätzen geprüft und in der Planungstiefe einer Voruntersuchung durchgeplant. Die Verkehrswirksamkeit beider Varianten wurde in einer Verkehrsuntersuchung mit Datum vom 07.03.2003 von Prof. Kurzak überprüft.

Der Regierung von Oberbayern ist das Konzept eines Seetunnels, das Herr Dipl.-Ing. Alexander Walther unter der Bezeichnung „Projekt 2008“ entwickelt hat, aus Zeitungsartikeln und Stellungnahmen des Straßenbauamts München bekannt. Der Seetunnel wurde im Raumordnungsverfahren nicht überprüft (schon allein weil das Konzept zu diesem Zeitpunkt nicht existierte). Das „Projekt 2008“ wurde in diesem Planfeststellungsverfahren vom Vorhabensträger aufgrund der prognostizierten enormen Kosten und technischen Schwierigkeiten nicht als geeignete Alternativtrasse angesehen. Eine Untersuchung oder Realisierung des Seetunnels wurde auch von keinem Einwander in diesem Verfahren gefordert. Der Seetunnel wird von uns daher in diesem Planfeststellungsverfahren nicht in die Alternativenprüfung einbezogen.

3.3.2.1 Beschreibung der Wahllinien

Das Umfahrungskonzept v. Redwitz/OPLA beinhaltet eine ortsnahe Umfahrung von der B 2 (AS Percha) zur St 2070/St 2563 und weiter über die vorhandene St 2563 (Maisinger Schlucht) bis zur B 2 südlich Starnberg. Die Streckenlänge der Umfahrung beträgt dabei ca. 12 km, davon ca. 7,30 km Neubaustrecke mit einer 1,85 km langen Tunnelstrecke, 2,40 km Mitbenutzung der Westspange Starnberg und 2,40 km bereits ausgebaute St 2563. Die Trasse verläuft zwischen der BAB 952 und der St 2063 (Leutstettener Straße) im Bereich sehr schwieriger Bodenverhältnisse, taucht östlich der St 2063 bis östlich der Umfahrung Hanfeld (St 2069) in einen Tunnel ab und durchschneidet im weiteren Verlauf, insbesondere bei der Variante A bestehende Waldgebiete und verläuft ab der GVS Söcking – Hadorf auf der geplanten Westumfahrung Starnberg (verlegte STA 3) bis zur St 2070 und weiter über die St 2563 zur B 2. Mit der vorgeschlagenen Trasse ist es

erforderlich, das ausgewiesene Naturschutzgebiet „Leutstettener Moos“, das FFH-Gebiet Nr. 7934-301.01 im Bereich der Würm und die bestehenden Landschaftsschutzgebiete „Würmtalschutzverordnung“ bzw. „Westlicher Teil des Landkreises Starnberg“ zu durchschneiden.

Die Trassenvarianten sind in der Unterlage 2 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Die Voruntersuchung des Straßenbauamts München geht – im Gegensatz zu zahlreichen Einwendern, die einen zweiröhrigen Tunnel beim Umfahungskonzept voraussetzen - auch beim Umfahungskonzept OPLA / v. Redwitz vom Bau eines einröhrigen Tunnels aus, da die Nordumfahrung nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak im Prognosejahr 2020 mit nur 17.000 Kfz/24h belastet wäre und daher ein einröhriger Tunnel ausreicht (s.u. C. 3.3.4.2)

3.3.2.2 Vergleich der Wahllinien

3.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Die Umfahrung von der A 952 zur B 2 bedeutet gegenüber der Fahrstrecke im Verlauf des Entlastungstunnels (= 5,2 km) eine Mehrlänge von rund 6,8 km. Das entspricht mehr als einer Verdoppelung der Fahrstrecke für den überörtlichen Verkehr der B 2. Dadurch ist die Durchfahrt durch Starnberg über den Entlastungstunnel schneller als über die vergleichsweise umwegige Nordumfahrung, besonders bei der stadtfernen Variante nördlich Hanfeld.

Das Umfahungskonzept OPLA / v. Redwitz führt zwar zu einer größeren Entlastung der Radialstraßen nach Starnberg (Hanfelder-, Andechser- und Söckinger Straße), da diese an die Umfahrung angeschlossen werden können und dadurch auch gewisse Teile des Binnenverkehrs über die Umfahungsstrasse mit abgewickelt werden können. Durch die Nordumfahrung wird die Hanfelder Straße um 6.000 - 7.000 Kfz/Tag entlastet. Bei der stadtnahen Führung werden auch die Prinz-Karl-Straße, die Söckinger Straße und die Andechser Straße zusätzlich entlastet (um 1.500 bis 2.800 Kfz/Tag); bei der stadtfernen Führung ist diese zusätzliche Entlastung kaum noch vorhanden. Ebenfalls geringer belastet werden die äußere Weilheimer Straße (um 9.000 - 11.000 Kfz/Tag weniger) und die Münchner Straße im Gewerbegebiet (um 12.000 - 15.000 Kfz/Tag weniger), die beim B 2 Tunnel die Zulaufstrecken zum Tunnel sind. Zudem besteht die Möglichkeit der Entlastung der Würmstraße vom Verkehr aus dem Gewerbegebiet „Heimatshausener Straße“ in Fahrtrichtung München.

Die Entlastungswirkung im Stadtzentrum fällt beim Umfahungskonzept OPLA / v. Redwitz fällt jedoch entsprechend der Verkehrsuntersuchungen 2000 und 2003 von Prof. Kurzak geringer aus (Variante A = - 28%, Variante B = - 22%) als beim Entlastungstunnel Starnberg (= - 31%). Die Entlastung des Stadtzentrums durch die Umfahrung tritt nur ein, wenn die Attraktivität des Weges über die Weilheimer Straße künftig ganz erheblich reduziert wird. Dies ist jedoch wegen der erforderlichen Erhaltung des Straßenzugs der bisherigen „alten“ B 2 für den Binnenverkehr und für die Verbindung nach Possenhofen nur bedingt möglich.

3.3.2.2.2 Natur- und Landschaftsschutz/Flächenbedarf

Die Umfahrung von der A 952 zur B 2 bedeutet gegenüber der Fahrstrecke im Verlauf des Entlastungstunnels (= 5,2 km) eine Mehrlänge von rund 6,8 km. Neben dem hohen Flächenbedarf für die Straße inkl. aller Anschlussstellen von rd. 17 ha für Variante A und ca. 20 ha für Variante B sind zusätzlich Ausgleichsflächen gemäß Art. 6 a BayNatSchG von mindestens 12 ha für Variante A und 10 ha für Variante B erforderlich, die im vorliegenden Raum nur sehr schwer zur Verfügung gestellt werden können.

Im Rahmen der Stellungnahmen zum Planfeststellungsverfahren zum Entlastungstunnel Starnberg haben sich das Landratsamt Starnberg, der Bund Naturschutz, der Bauernverband, der Landesbund für Vogelschutz und die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald eindeutig für einen Entlastungstunnel und gegen eine Nordostumgehung

ausgesprochen, da diese erhebliche Eingriffe in den Naturraum um Starnberg zur Folge hat.

Bei der Nordostumgehung wäre es erforderlich, das ausgewiesene Naturschutzgebiet „Leutstettener Moos“ und das FFH-Gebiet Nr. 7934-301.01 „Moore und Wälder der Endmoräne bei Starnberg“ im Bereich der Würm zu durchschneiden. Die Verordnung über das Naturschutzgebiet „Leutstettener Moos“ vom 05. November 1984 verbietet in § 4 Abs. 1 Nr. 3 den Neubau von Straßen im Naturschutzgebiet „Leutstettener Moos“. Zwar kann gem. § 6 Abs. 1 Nr. 1 dieser Verordnung eine Befreiung von den Verboten gem. Art. 49 Abs. 1 Nr. 1 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls erteilt werden. Ob aber angesichts der erheblichen Eingriffe in Natur- und Landschaft die Voraussetzungen für eine solche Befreiung vorliegen, ist zweifelhaft und kann von uns in diesem Planfeststellungsverfahren nicht geprüft werden.

Das Umfahungskonzept OPLA / v. Redwitz ist planerisch nicht so weit entwickelt, dass die FFH-Verträglichkeit abgeschätzt werden könnte. Nach Einschätzung des Straßenbauamts Weilheim besteht durchaus die Möglichkeit, dass die Umgehung zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets führen kann. Im Falle von erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets könnten sich naturschutzrechtliche Probleme für die Genehmigungsfähigkeit der Nordostumgehung ergeben, da es mit dem von der Straßenbauverwaltung verfolgten B2 Tunnel eine Projektalternative gibt, die das FFH-Gebiet nicht tangiert.

3.3.2.2.3 Immissionsschutz

Das Umfahungskonzept OPLA / v. Redwitz führt analog zu den prognostizierten Verkehrsverlagerungen zu einer größeren Entlastung der Anwohner an den Radialstraßen nach Starnberg (Hanfelder-, Andechser- und Söckinger Straße) sowie auf der äußeren Weilheimer Straße und der Münchner Straße im Gewerbegebiet, während sich für die Anwohner im Stadtzentrum eine entsprechend geringere Entlastung gegenüber dem Entlastungstunnel ergibt.

3.3.2.2.4 Sonstiges

Bei der Querung des FFH - Gebiets bestünden äußerst schwierige Bodenverhältnisse zwischen der B 2 (AS Percha) und dem Tunnelportal Ost durch Torf und Seesedimente und hochstehenden Grundwasserstand.

Problematisch wäre auch die notwendige Verlegung des Hauptabwassersammlers der Ringkanalisation im Tunnelportal Ost.

Bei der Anbindung an die A 952 wäre für den Direktanschluss der Umfahrung eine platzgreifende höhenfreie Lösung auf dem Sportgelände notwendig.

3.3.2.2.5 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes und der Kosten

Für das Umfahungskonzept OPLA / v. Redwitz existiert derzeit nur eine grobe Kostenabschätzung für den reinen Straßenbau von ca. 80 Mio. €, die auf einer Voruntersuchung beruht. Im Kostenansatz sind jedoch die Kosten für die bei der Umfahrung erforderlichen umfangreichen Ausgleichsflächen von über 10 ha noch nicht berücksichtigt. Auch lagen zum Zeitpunkt der Kostenschätzung noch keinerlei Baugrunduntersuchungen vor. Da auch bei der OPLA / v. Redwitz Umfahrung ein fast 2 km langer Tunnel erforderlich ist und die Baugrundverhältnisse im nordöstlichen Bereich der Stadt Starnberg sehr schwierig sind, ist es sehr wahrscheinlich, dass sich die Kosten für die Umgehungslösung bei genauerer Untersuchung deutlich erhöhen werden und mindestens im Bereich der Kosten für den Entlastungstunnel (105 Mio. €) liegen werden. Die Einschätzung teilt auch das Sachgebiet 31.1 Straßenbau der Regierung von Oberbayern.

Im Ergebnis führt der Entlastungstunnel bei vergleichbaren Kosten zu einer verbesserten Entlastung der Innenstadt und hat deutliche Vorteile bei der Abwicklung des Durchgangsverkehrs. Entscheidend gegen das Umfahungskonzept OPLA / v. Redwitz

sprechen die erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft nordöstlich von Starnberg und die Zerschneidung von bestehenden FFH, Natur- und Landschaftsschutzgebieten, die mit der Tunnellösung vermieden werden können.

3.3.2.3 Einwendungen gegen die Trassenwahl

Herr RA Krebs führt in seinem Schreiben vom 05.03.2003 für seinen Mandanten Einwender 1011 aus: „...Ich rüge die Beschränkung des Planungsvorgangs auf jeweils 1 Detail, wie innerstädtische Planung in Varianten und Umfahrung in Varianten – weil damit der Wald vor lauter Bäumen nicht gesehen werden kann. Die Abwägung zwischen Umfahrung und innerstädtischer Verkehrslösung findet damit nicht ausreichend statt. Die wesentlichen Vorgaben eines aus überregionaler und oberbehördlicher Sicht stattfindenden Abwägungsvorgangs werden dadurch in Detaillösungen aufgelöst. Dies ist ein Verfahrensmangel....“

Die obigen Ausführungen sind für die Regierung von Oberbayern nicht nachvollziehbar. Die als Verfahrensrüge bezeichneten Ausführungen beziehen sich tatsächlich auf die Variantenabwägung, also auf materielle Fragen, weshalb sie auch hier abzuhandeln sind.

Die Rüge, es habe keine Variantenabwägung stattgefunden, wird unter Bezugnahme auf die obigen Ausführungen unter C.3.3.2.2. zurückgewiesen. Eine Variantenabwägung kann nur – wie oben erfolgt - im Vergleich der verschiedenen für und gegen die jeweilige Variante sprechenden öffentlichen und privaten Belange durchgeführt werden.

Zur Abklärung der vielfältigen Interessen und Planungen sonstiger Träger öffentlicher Belange wurde 1988 ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, in dem das Vorhaben aus raumordnerischer Sicht beleuchtet wurde. Die Regierung von Oberbayern hat das Raumordnungsverfahren für die vom Straßenbauamt München vorgeschlagene Tunneltrasse mit der landesplanerischen Beurteilung vom 29.03.1989 positiv abgeschlossen. Schon in diesem Verfahren wurden die dort untersuchten Umgehungstrassen ausgeschieden, da sie aufgrund der zu erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft, Wasserhaushalt und Erholungsflächen den Zielen der Raumordnung und Landesplanung widersprachen.

Dennoch hat der Vorhabensträger im Verfahren die OPLA / von Redwitztrasse, die sich von den im Raumordnungsverfahren untersuchten Trassen unterscheidet, in der Tiefe einer Voruntersuchung nochmals geprüft. Zur Abwägung bzgl. der Umfahrungstrasse OPLA / von Redwitz verweisen wir auf die Ausführungen zu C. 3.3.2.2.

3.3.3 Planungsvarianten

3.3.3.1 Entlastungstunnel mit unterirdischem Anschluss der St 2063 (Possenhofener Straße)

Obwohl ein Entlastungstunnel mit Anschluss der St 2063 schon im Raumordnungsverfahren kritisch gesehen wurde, hat das Straßenbauamt München diese Variante im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens nochmals geprüft.

Mit einer unterirdischen Anbindung der Possenhofener Straße (St 2063) an den Tunnel könnte zusätzlicher Verkehr in den Tunnel verlagert werden, allerdings würde dadurch auch verstärkt Verkehr auf die Possenhofener Straße gelenkt werden, was nicht den städtebaulichen Zielen der Stadt Starnberg und den Abstufungsüberlegungen entspricht und auch nach der landesplanerischen Beurteilung zu vermeiden ist.

Der Anschluss der Possenhofener Straße an den Tunnel wäre wegen der geologischen und hydrologischen Verhältnisse und der vorhandenen Bebauung im Bereich der Dinarstraße sowohl bau- als auch verkehrstechnisch äußerst schwierig herzustellen. Es müssten zudem voraussichtlich auch Gebäude abgebrochen werden.

Die Anbindung der Possenhofener Straße an den Tunnel würde Mehrkosten von rund 40 Mio. € verursachen. Zusätzlich würde Verkehr verstärkt auf die Possenhofener Straße gelenkt, was eigentlich vermieden werden soll. Zudem ergeben sich bau- und gründungstechnische Probleme.

Diese hohen Mehrkosten und Nachteile stehen in keinem Verhältnis zu den erzielbaren verkehrlichen Vorteilen.

3.3.3.2 Verlängerung des Tunnels nach Norden

Aufgrund der Anregung der Stadt Starnberg in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsantrag vom 30.07.1999 und zahlreichen Einwendungen Privater wurde eine Verlängerung des Tunnels nach Norden in Richtung BAB 952 geprüft.

Eine Verlängerung des Tunnels nach Norden erhöht dessen verkehrliche Effizienz nicht. Der Anschluss der St 2063 aus Richtung Mühltal, Bahnhof und aus dem Gewerbegebiet für den Verkehr in Richtung Weilheim (B2), Herrsching (St 2070/STA 3) und Feldafing/Tutzing wäre damit wesentlich ungünstiger. Diese Verkehre müssten den Umweg über die Petersbrunner Straße nehmen, um in den Tunnel zu gelangen. Die Einmündung der Petersbrunner Straße müsste dann entsprechend leistungsfähiger ausgebildet werden. Trotzdem gäbe es durch die kurze Entfernung zwischen Tunnelmund und Ampelanlage Probleme mit der Leistungsfähigkeit der Kreuzung. Es müsste dann eine Vorampel auf der südlichen Parallelrampe des Tunnels gebaut werden, um Rückstauungen in den Tunnel zu vermeiden.

Allerdings würde bei einer Verlängerung des Tunnels nach Norden das Portal außerhalb des innerstädtischen Bereiches zum Liegen kommen und dadurch zu einer verminderten Belastung der Anlieger führen.

Jede größere Verschiebung des Tunnelportals in Richtung München führt zu bautechnischen Problemen bei der Gründung der Portale und Rampen, da sie in den sehr problematischen Seeton zum Liegen kommen, der ab einer Tiefe von ca. 7 m ansteht. Die Setzungsgefahr steigt dadurch erheblich. Die Lage des geplanten Tunnelportals ermöglicht ein schnelles Abtauchen des Tunnels mit kurzen Rampen, da die B 2 in Richtung Weilheim ansteigt. Eine Verschiebung würde zu langen Rampen und dadurch zu entsprechend langen Parallelfahrbahnen mit entsprechend mehr Grunderwerb führen.

Eine Verlängerung des Tunnels bedeutet in Richtung München Mehrkosten von ca. 5,0 Mio. €/lfd. 100 m Tunnellänge, bei einer Verlängerung von fast 300 m daher ca. 15 Mio. €. Dazu kommen dann noch die Kosten für zusätzliche Ein- und Ausfahrtsrampen einer Anbindung der St 2063 (Gautinger Straße) an den Tunnel.

Auch unter Berücksichtigung der Belange der Anwohner, insbesondere des Lärmschutzes für die Anlieger des nördlichen Tunnelportals, ist eine Verlängerung des Tunnel nach Norden angesichts der enormen Mehrkosten und der technischen Probleme bei der Gründung nicht darstellbar. Den Lärmschutzbedürfnis der Anwohner wird durch passive Schallschutzmaßnahmen (vgl. C.3.3.4.1) genüge getan.

3.3.3.3 Verlängerung des Tunnels nach Süden

Aufgrund der Anregung der Stadt Starnberg in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsantrag vom 30.07.1999 und zahlreicher Einwendungen Privater hat das Straßenbauamt eine Verlängerung des Tunnels nach Süden über die Franz – Heidinger Straße hinaus in Richtung Neusöcking geprüft und durchgeplant.

Für eine Verlängerung des Tunnels nach Süden sprechen insbesondere die dann einfachere Anbindung der Franz-Heidinger Straße, die oberhalb des Tunnelportals mit einer höhengleichen Kreuzung erfolgen könnte und Lärmschutzgründe.

Der Vorhabensträger hat die Veränderung der Lärmimmissionen bei einer Verlängerung des Tunnels um 125 m nach Süden auf der Basis der Verkehrsprognose für 2020 an zahlreichen Immissionsorten (IO) untersucht. Danach ergeben sich durch die Verlängerung des Tunnels Pegelminderungen bis zu maximal 5,2 dB(A) (IO 7) an den zur B 2 nächstliegenden Gebäuden im Baugebiet Franz-Heidinger Straße. An über 30 Immissionsorten (entspricht 12 - 15 Anwesen, da an einigen Anwesen mehrere IO untersucht wurden) käme es zu Pegelminderungen zwischen 3 und 5 dB(A). Für die weiteren Immissionsorte sind die Pegelminderungen weitaus geringer, an der Mehrzahl

der Immissionspunkte bewegen sie sich im Bereich von 0,2 bis 3 dB(A). An den untersuchten Immissionspunkten IO 6, IO 10, IO 13, IO 14, IO 18, IO 20, IO 23, IO 24, IO 28 und IO 239 (siehe Unterlage 11.2) könnte durch die Tunnelverlängerung die Überschreitung der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV vermieden werden, die Taggrenzwerte werden an diesen IO sowohl mit als auch ohne Tunnelverlängerung eingehalten. Bei den Immissionsorten IO 241, 242, 243 und 244 könnte die Überschreitung der Grenzwerte für den Tag vermieden werden, hier kommt es aber mit und ohne Tunnelverlängerung zu einer Überschreitung des Nachtgrenzwerts.

Auf die Belastung mit Luftschadstoffen hätte eine Tunnelverlängerung kaum Auswirkungen, im Bereich des Südportals können die maßgeblichen Grenzwerte im Übrigen ohnehin eingehalten werden (s.u. C 3.3.5.2).

Trotz der o.g. Vorteile ist eine Verlängerung des Tunnels nach Süden angesichts ihrer Mehrkosten nicht verhältnismäßig. Die Mehrkosten würden sich auf ca. 4,5 Mio. € belaufen, da sich auf Grund ungünstiger topographischer Gegebenheiten die Länge der Tunnelrampe auf 300 m erhöhen würde. Aus Kostengründen wurde die Verlängerung des Tunnels deshalb auch vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abgelehnt.

Auch die verkehrliche Effizienz des Tunnels erhöht sich durch eine Verlängerung nach Süden nicht. Die Anbindung der Franz - Heidinger Straße ist auch ohne die Verlängerung des Tunnels nach den geltenden Richtlinien leistungsfähig und verkehrssicher zu gestalten. Die gewählte Lage des Südportals nutzt die dortige Lage der B 2 in einer Senke, die es ermöglicht, an dieser Stelle eine möglichst kurze Rampe auszuführen.

Die Überschreitung der Lärmgrenzwerte im Bereich des Südportals beschränkt sich auch ohne die Tunnelverlängerung auf etwa 15 Anwesen und dort mit Ausnahme der IO 241, 242, 243 und 244 (siehe Unterlage 11.2) auf die Nachtwerte. Der Schutz der Anwohner vor einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte für die Nacht kann aber auch durch die vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen (siehe A. 3.4.4) ausreichend gewährleistet werden, da der Schutz der Außenbereiche in der Nacht nicht von Bedeutung ist. Gerade an Immissionsorten mit großer prognostizierter Pegelminderung bei einer Tunnelverlängerung wie IO 4, IO 7, IO 10, IO 12, IO 15 und IO 16 können die Grenzwerte der 16. BImSchV auch ohne die Verlängerung eingehalten werden. Die Grenzwerte werden zudem nur in relativ geringem Maß überschritten, die errechneten Überschreitungen betragen an den betreffenden Anwesen jeweils nur etwa 1 bis 2,5 dB(A) und sind damit für das menschliche Gehör kaum wahrnehmbar. Tatsächlich werden die Pegel aufgrund des einzubauenden lärmindernden Fahrbahnbelags (Auflage A 3.4.1), der bei der Berechnung nicht berücksichtigt werden konnte (s.u. C 3.3.5.1.4) noch etwas geringer sein als berechnet. Im Übrigen wäre auch mit einer Tunnelverlängerung an einigen Immissionspunkten (IO 240, IO 241, IO 242; IO 243, IO 244, IO 245, IO 246) die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV nicht zu vermeiden. Zu berücksichtigen ist bei der Abwägung weiterhin, dass die Wohngebiete um die Franz-Heidinger Straße bereits durch die bestehende B 2 verlärmert werden, so dass hier nicht ein unbelastetes Gebiet neu verlärmert wird.

Die verbesserte Anbindung der Franz-Heidinger Straße und die relativ geringen Vorteile beim Lärmschutz rechtfertigen die hohen Mehrkosten einer Verlängerung nach Süden aus unserer Sicht daher nicht.

3.3.3.4 Unterirdische Führung der Tunneltrasse

Das Straßenbauamt München hat bei feststehenden Tunnelportalen drei Varianten für die unterirdische Führung der Tunneltrasse untersucht, die sich nur geringfügig voneinander unterscheiden (vgl. Unterlage 1 Nr. 3.1.4 bis Nr. 3.2.3, Unterlage 10.1).

Die der Planfeststellung zugrundeliegende Tunneltrasse (vgl. Unterlage 1 Nr. 3.2.3 Unterlage 10.1) wurde in Abwägung der Aspekte Geologie, Überdeckung und Schutz der bestehenden Bauwerke gewählt. Durch die mittige Unterfahrung der St.-Josef-Kirche und des Schlosses soll verhindert werden, dass eine eventuelle Setzungsmulde zu einer

Verdrehung der Bauwerke, insbesondere des Kirchenturmes führt. Soweit möglich wird vermieden, Gebäude im Randbereich zu unterfahren. Hierdurch kann eine ungleichmäßige Setzung - wenn sie überhaupt eintritt - der Bauwerke vermieden werden. Durch die Topographie des Schlossberges kann eine möglichst hohe Überdeckung des Tunnels erreicht werden.

3.3.4 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

3.3.4.1 Tunnelbauwerk, Umfahrungsspuren

Der Tunneltrasse liegt generell eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 80$ km/h zugrunde. Lediglich für die Portalbereiche wird aufgrund der Zwangspunkte (Bebauung, Bahnunterführung, Verflechtungsspuren) eine Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 60$ km/h zugrunde gelegt.

Aus konstruktiven Gründen wird bei einer Unterfahrung von Gebäuden eine Mindestüberdeckung von ca. 5 m eingehalten. Die Mindestüberdeckung in nicht überbauten Bereichen wird mit ca. 4 m festgelegt. Wegen des hohen Grundwasserspiegels wird gleichzeitig versucht, soweit möglich die Tieflage zu minimieren.

Im Bereich des südlichen Bauanfangs wird die Fahrbahnbreite vom bestehenden Querschnitt von 8,0 m und jeweils 2,0 m breiten unbefestigten Seitenstreifen auf den Regelquerschnitt RQ 10,5 reduziert. Der Querschnitt setzt sich zusammen aus der 7,50 m breiten befestigten Fahrbahn (2 Fahrstreifen mit je 3,50 m und 2 Randstreifen mit je 0,25 m) und aus den beidseitigen 1,50 m breiten unbefestigten Seitenstreifen (Banketten). Die Verziehung erfolgt auf einer Länge von 25 m.

Die Umfahrung der Tunnelrampen erfolgt zu beiden Seiten mit einspurigen Richtungsfahrbahnen mit je 5,0 m befestigter Fahrbahnbreite. Zwischen Franz-Heidinger-Straße und Heimstettenweg wird auf der Seite der Bebauung zusätzlich zur Richtungsfahrbahn nach Starnberg eine Linksabbiegespur für das Abbiegen aus Richtung Starnberg in die Franz-Heidinger gebaut, so dass hier ein Zwei-Richtungsverkehr entsteht.

Die Straßenbefestigung erfolgt in bituminöser Bauweise gem. den einschlägigen Richtlinien.

Wie im Bereich des südlichen Tunnelportals wird auch beim nördlichen Tunnelportal der Ziel- und Quellverkehr von und nach Starnberg um die Tunnelrampe herumgeführt. Durch die Verbreiterung der Bahnbrücke auf eine lichte Weite von 24,50 m stehen dem Verkehr von und nach Starnberg im Bereich der Verflechtung mit dem Tunnelverkehr zweistreifige Parallelrampen mit einer Fahrbahnbreite von jeweils 3,0 m zur Verfügung.

An die Fahrbahn schließen sich beiderseits durchgehende Gehwege mit 2,0 m Breite an. Zwischen Gautinger Straße und Leutstettener Straße sind derzeit keine Radwege vorhanden und aufgrund der Platzverhältnisse künftig auch nicht möglich. Hier muss der Radverkehr stadteinwärts auf die Moosstraße - nördliche Leutstettener Straße und

stadtauswärts auf die südliche Leutstettener Straße - Josef-Jägerhuber-Perchstraße verwiesen werden.

Es wird eine Tunnelröhre für eine einbahnige, zweistreifige Bundesstraße gebaut. Die Fahrbahnbreite im Tunnel beträgt 7,50 m mit beidseitigen Notgehwegen von jeweils 1,0 m Breite, d. h. einer Gesamtbreite von 9,50 m. Im Bereich der Haltebuchten im Tunnel wird der Querschnitt um eine Standspur von 2,50 m auf eine Gesamtbreite von 12,0 m aufgeweitet. Eine Mitführung des Standstreifens über die Gesamtlänge des innerstädtischen Tunnels ist wirtschaftlich nicht zu vertreten.

Die Fahrbahn erhält eine Regelquerneigung von 2,5%, die Notgehwege eine Querneigung von 2%. Als Fahrbahn im Tunnel wird aus Gründen der Aufhellung und der längeren Lebensdauer eine Betondecke vorgesehen.

Die Hochborde werden mit einer Höhe von 7 cm ausgebildet. Aufgrund der Einwendungen zur Selbstrettung von Menschen mit Behinderungen (s. u. C. 3.3.4.3) beabsichtigt der Vorhabensträger in Abstimmung mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (Schreiben vom 29.11.2006 Az.:IID8-43532-B2/M002/90) im Bereich unmittelbar vor den Türen der Notausgänge, die Hochborde auf 3 cm abzusenken, damit sie auch von Rollstuhlfahrern überwunden werden können.

Die Leistungsfähigkeit des zweistreifigen Tunnels ist für die Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmenge von rd. 18.000 Kfz/24h ausreichend.

3.3.4.2 Den Forderungen von zahlreichen Privateinwendern nach einer zweiten Tunnelröhre kommt die Regierung von Oberbayern nicht nach. Die Einwander vertreten die Ansicht, dass aufgrund der von ihnen erwarteten Verkehrszahlen für 2020 (die höher eingeschätzt werden, als die vom Vorhabensträger prognostizierten) nach der EU-Tunnelrichtlinie (2004/54/EG) eine zweite Tunnelröhre zwingend erforderlich wäre.

Bei der B2 handelt es sich nicht um eine Straße im transeuropäischen Netz, damit unterliegt der Entlastungstunnel Starnberg nicht der EU-Tunnelrichtlinie (2004/54/EG). Diese sieht in Anhang 1 Nr. 2.1.2 vor, dass bei Straßen im transeuropäischen Netz ab einer prognostizierten Verkehrsbelastung von 20.000 Kfz/24h zwingend eine zweite Tunnelröhre mit Richtungsverkehr zu errichten ist. Auf diese Regelung verweist wiederum nur für Straßen im transeuropäischen Netz auch das Allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Nr. 10/2006 vom 27.04.2006 zur Umsetzung der EU – Tunnelrichtlinie und zur Einführung der RABT 2006. Außerhalb des Transeuropäischen Netzes gilt diese Regelung daher nicht. Die Anzahl der Tunnelröhren ist nach den dann einschlägigen RABT 2006 und RAS – Q in Verbindung mit ARS 6/2000 nicht explizit geregelt. Für den hier gewählten Regelquerschnitt RQ 10,5 gehen diese Regelungen aber von der Zulässigkeit eines einröhrenigen Tunnels aus (vgl. Nr. 2.3 RABT 2006; Anlage 1 ARS 6/2000).

Die B 2 in Starnberg ist auch nicht mit Straßen im transeuropäischen Netz zu vergleichen. Die EU – Tunnelrichtlinie soll einen sicheren Tunnelbetrieb für das transeuropäische Straßennetz gewährleisten. Dabei geht sie von einem hohen Anteil an Gütertransitverkehr im transeuropäischen Netz aus. Dies trifft für die B2 in Starnberg mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 3,5 % nicht zu. Bayernweit weisen schon Bundesstraßen einen durchschnittlichen Schwerverkehrsanteil von ca. 9 % auf. Integrale Bestandteile des transeuropäischen Netzes sind in Bayern derzeit nur Autobahnen mit einem Schwerverkehrsanteil von 15 – 25 % nach der Straßenverkehrszählung 2000.

Zudem wäre mit einer prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 18.000 Kfz/24h selbst bei Anwendung der EU- Richtlinie nicht zwingend eine zweite Tunnelröhre notwendig. Dies gilt sowohl für den innerstädtischen B2-Tunnel, als auch für den in der OPLA / von Redwitz Umfahrung angedachten Tunnel, der im Prognosejahr 2020 mit nur 17.000 Kfz/24h belastet wäre.

Die Lösung mit nur einer Tunnelröhre ist auch ausreichend leistungsfähig. Eine zweistreifige Straße kann – abhängig von den Störungen im Verlauf (Einmündungen, Engstellen...) maximal ca. 1.800 Kfz/Stunde und Fahrspur aufnehmen. Dies entspricht

einem täglichen Verkehr von ca. 36.000 Kfz/24h. Der Bau eines einbahnigen Tunnels ist im Zuge der B2 somit zulässig.

3.3.4.3 Insbesondere der Einwender 2022 aber auch mehrere andere Einwender fordern die vollständige Barrierefreiheit für alle Notausstiegseinrichtungen, so dass die Selbstrettung von Personen mit eingeschränkter Mobilität, insbesondere von Personen, die auf Rollstühle oder Gehhilfen angewiesen sind, möglich ist. Die Planung verstoße gegen die Gesetze zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Insbesondere führt die Problematik der Barrierefreiheit der Notausstiegseinrichtungen nicht – wie die Einwender meinen - zur Unzulässigkeit des Gesamtvorhabens.

Die RABT 2006 fordert in Nr. 6.1.3 Fluchtwege in regelmäßigen Abständen von höchstens 300 m. Es werden deshalb bei Station 0+723, 1+023, 1+323, 1+623, 1+790 und 2+080 Notausgänge angeordnet. Aufgrund der Lage des Südportals bei Station 0+425 und des Nordportals bei Station 2+303 wird der maximale Abstand von 300 m zwischen den Notausstiegen bzw. zwischen Notausstieg und Portalen eingehalten.

Vorgesehen sind insgesamt 6 Notausstiege, die über 30 bis 70 m lange Querstollen (Rettungsstollen) mit maximal 10 % Steigung zu Vertikalschächten führen, die bei einer Höhendifferenz zum Gelände von 5 bis 25 m über Wendeltreppen zur Geländeoberfläche führen. Die Treppenschächte sind so groß dimensioniert, dass bei Notfällen durch die Rettungsdienste eine maschinelle Versorgung des Tunnels mit Rettungsmaterial mittels mobiler elektrisch betriebener Kräne möglich ist. Damit berücksichtigen diese Schächte auch - wie in Nr. 6.1.3 der RABT 2006 gefordert - die begrenzte körperliche Leistungsfähigkeit behinderter und älterer Personen angemessen. Mittels dieser Kräne kann auch die Bergung verletzter oder gehbehinderter Personen über Rettungskörbe oder Tragen erfolgen. Diese Kräne erfüllen die Funktion der vom Einwender geforderten stationärer Aufzüge.

Die Querschläge bzw. Schrägstollen sind durch Brandschutztüren gegen den Tunnel abgeschottet. Mittels einer Druckbelüftung der Querschläge, die im Brandfall automatisch anspringt, wird verhindert, dass beim Öffnen der Türen zum Straßentunnel eine Verrauchung des Querschlages stattfinden kann. Dies entspricht den Vorgaben von Nr. 6.1.3 der RABT 2006. Die Querschläge zwischen dem Straßentunnel und den Rettungsschächten können als die vom Einwender 2022 geforderten geschützten Räume betrachtet werden, von denen aus eine Rettung nach Übertage durch Dritte oder Rettungskräfte möglich ist.

Für Personen mit Mobilitätseinschränkungen wird zum Erreichen der geschützten und belüfteten Räume in der Regel die Hilfe Dritter erforderlich sein, da im Katastrophenfall durch querstehende Fahrzeuge bzw. offene Fahrzeugtüren unter Umständen keine durchgängig ausreichend breite Fluchtgasse vorhanden ist.

Eine Verlängerung der Querschläge dergestalt, dass unter Verzicht auf die Schächte die Oberfläche durch eine Verlängerung der Querschläge mit behindertengerechter Steigung erfolgen kann, ist in Starnberg aus topographischen Gründen und wegen der Grundstückssituation nicht möglich.

Eine Alternative zu den Rettungsschächten wäre ein parallel zum Verkehrstunnel verlaufender Rettungsstollen, in den die Querschläge der Notausstiege einmünden. Davon wurde aus verschiedenen Gründen abgesehen. Zum einen entstehen bei der prognostizierten Geologie und den hydrogeologischen Verhältnissen hohe Kosten. Aufgrund der Länge des Entlastungstunnels und seiner Gradienten wäre vom Tiefpunkt des Tunnels das südöstliche Tunnelende erst nach einer Länge von ca. 1.500 m bei einer Steigung von 3,5 % zu erreichen, das nordöstliche Ende nach ca. 500 m, ebenfalls mit einer Steigung von 3,5 %. Für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen erscheint bei diesen Längen ebenfalls eine Mitwirkung Dritter erforderlich.

Für die Rettung von Personen mit Mobilitätseinschränkungen aus dem Entlastungstunnel Starnberg ist demnach im Katastrophenfall regelmäßig eine Mitwirkung Dritter

erforderlich. Dies verstößt jedoch nicht gegen § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG, § 8 Abs. 2 BGG und Art. 10 Abs. 2 BayBGG. Die beiden letzteren Vorschriften fordern nahezu wortgleich, dass öffentliche Straßen (der Tunnel ist gem. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Bestandteil der B 2) nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten sind. Die einschlägige Rechtsvorschrift für die Rettungswege eines Straßentunnels ist Nr. 6.1.3 RABT 2006. Wie bereits an der Formulierung dieser Vorschrift erkennbar ist, wurden bei ihrem Erlass die Belange von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt. Die vom Vorhabensträger gewählte Gestaltung der Rettungswege hält die Vorgaben der Nr. 6.1.3 RABT ein und entspricht damit den Anforderungen des § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG, § 8 Abs. 2 BGG und Art. 10 Abs. 2 BayBGG.

Gefordert ist nicht, wie der Einwender meint, die vollständige Barrierefreiheit aller Notausgänge und anderer Rettungswege, die technisch und mit vertretbarem finanziellen Aufwand nicht überall geschaffen werden kann. Dies zeigt insbesondere der Vergleich mit der Situation im Hochbau, wo der barrierefreie Zugang zu den oberen Geschossen in der Regel mit Fahrstühlen erreicht wird. Da Fahrstühle im Notfall, insbesondere im Brandfall häufig aber nicht benutzbar sind, werden die weiteren Rettungswege über nicht barrierefreie Treppen sichergestellt, auf denen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auf die Hilfe Dritter angewiesen sind. Bei Straßentunneln ergibt sich eine vergleichbare Situation:

Der Tunnel selbst kann im Normalfall von Autofahrern mit Behinderungen genauso genutzt werden, wie von anderen Autofahrern, er ist also barrierefrei. Im Katastrophenfall können Menschen mit Mobilitätseinschränkungen selbständig die durch Brandschutztüren geschützten Querschläge und Schrägstollen erreichen. Um dies zu ermöglichen, hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern zugesagt, abweichend von Nr. 6.1.4 RABT 2006, die in der Regel 7 cm hohe Hochborde vorsieht, die Hochborde im Bereich unmittelbar vor den Notausgängen auf 3 cm abzusenken, damit sie auch von Rollstuhlfahrern überwunden werden können. Nach Angaben der Obersten Baubehörde wird eine solche Absenkung derzeit bei der Erarbeitung der DIN 18030 („Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen und –anforderungen“) diskutiert. Das Straßenbauamt wird im Zuge der Baureifplanung die zu diesem Zeitpunkt gelten Festlegungen der DIN 18030 umsetzen. Menschen mit Behinderungen, die noch so mobil sind, dass sie im Notfall selbständig ihr Auto verlassen und den Weg zum nächsten Notausgang zurücklegen können, haben damit die Möglichkeit selbständig einen geschützten Raum zu erreichen und sind dann lediglich bei der Rettung an die Oberfläche auf Hilfe Dritter angewiesen. Ein solches Konzept erfüllt nach Ansicht der Regierung von Oberbayern die Anforderungen der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen.

- 3.3.4.4 Mehrere Einwender fordern, an der Kreuzung Gautinger Straße / Uhdestraße mit der B 2 auf die vorgesehene Unterbindung der Linksabbiege-, Kreuzungs- und Wendemöglichkeit sowie auf die geplante Verkehrsinsel zu verzichten.

Auf diese Maßnahmen kann zur Verflüssigung des Verkehrs auf der B 2 nicht verzichtet werden.

Bei einer Lösung, die an der Gautinger Straße das Kreuzen und Linksabbiegen mit Signalanlage ermöglicht, wäre eine ausreichende Leistung nur mit zusätzlicher Signalanlage am Tunnelende und auf der zweistreifigen Parallelrampe zu erreichen, so dass der Verkehr von der Rampe ungehindert zweistreifig bis zum Signal an der Gautinger Straße vorfahren kann. Dadurch würde die Gefahr bestehen, dass es zu einem Rückstau in den Tunnel und dadurch zu einem erhöhten Unfallrisiko kommen würde. Dieses Problem kann nur durch die vorliegende Planung, die das Kreuzen und Abbiegen an der Gautinger Straße durch eine Mittelinsel auf der B 2 unterbindet, gelöst werden. Der Verflüssigung des Verkehrs auf der B 2 wird der Vorrang vor dem Interesse der Einwender eingeräumt, an der Kreuzung Gautinger Straße / Uhdestraße mit der B 2 alle Verkehrsbeziehungen zur Verfügung zu haben und so Umwege zu vermeiden.

Für die vorgesehene Lösung wurde von Prof. Dr.-Ing. Kurzak eine ergänzende Verkehrsuntersuchung vom 19.09.2006 durchgeführt, die insgesamt eine ausreichende Leistungsfähigkeit bestätigt.

- 3.3.4.5 Einige Einwender fordern Fußgänger- bzw. Radfahrerquerungsmöglichkeiten an den Kreuzungen der B 2 mit der Petersbrunner Straße, der Moosstraße, der Gautinger- und der Leutstettner Straße, da sonst die Barrierewirkung der B 2 in der Stadt noch weiter zunehme.

Die Forderungen der Einwender sind in der Planung im Wesentlichen berücksichtigt. Fußgängerquerungsmöglichkeiten über die B 2 sind an folgenden Stellen vorgesehen: An der Leutstettener Straße jeweils östlich und westlich dieser Straße im Zuge der Vollsignalisierung der Kreuzung, an der Gautinger Straße als Bedarfsampel und zwischen Moosstraße und Petersbrunner Straße als Bedarfsampel.

Prof. Kurzak stellt in seiner Verkehrsuntersuchung vom 17.Juli 2002 fest, dass aus Leistungsgründen an den Knotenpunkten Moosstraße und Petersbrunner Straße keine Fußgängerüberwege über die B 2 vorgesehen werden dürfen. Einzig zwischen Moosstraße und Petersbrunner Straße kann im Bereich des Übergangs der beiden Linksabbiegespuren der B 2 eine Querungshilfe angeordnet werden. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten könnten nur durch Fußgängerüberführungen geschaffen werden, wenn für entsprechende Rampen oder Treppen Platz zur Verfügung gestellt werden kann. Angesichts der vorgesehenen Überwege ist eine Schaffung zusätzlicher Überwege nach unserer Auffassung nicht zwingend notwendig. Gegebenfalls könnte auch die Stadt Starnberg, die für Gehwege zuständig ist, später notwendig werdende Brücken bauen.

- 3.3.5 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

- 3.3.5.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

- 3.3.5.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der Bau des Entlastungstunnels im Zuge der Bundesstraße B 2 im Ortszentrum von Starnberg auch hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Alle Umfahrungsvarianten sind wegen unzureichender Verkehrswirksamkeit oder nicht kompensierbaren Eingriffen in Natur und Landschaft ausgeschlossen (s.o. C.3.3.2.2).

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

Zur Lage der Tunnelportale wird auf die Ausführungen unter C 3.3.3.2 und C 3.3.3.3 verwiesen. Setzt man die möglichen Verbesserungen beim Lärmschutz für die Anwohner in Relation zu den Mehrkosten und v.a. beim Nordportal auch zu den bau- und verkehrstechnischen Problemen, die durch eine Verschiebung entstehen würden, ergibt sich, dass eine Verschiebung zu unverhältnismäßigen Nachteilen führen würde.

Der Bau des Entlastungstunnels Starnberg der Bundesstraße B 2 entlastet die Anwohner im Zentrum von Starnberg, insbesondere in den zur B 2 parallelen Ortsstraßen (aufgrund der Zurückverlagerung des bisherigen Schleichverkehrs auf die bestehende Trasse der B2) aber auch an der bestehenden B 2 von den erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen des Durchgangsverkehrs. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, sie kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

3.3.5.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

3.3.5.1.3 Verkehrslärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die von Prof. Dr.-Ing. Kurzak im Gutachten von 2003 prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2020 (vgl. Anlage 8.4. zur Unterlage 1), beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

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

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch in den jeweils angrenzenden Abschnitten der Wittelsbacher Straße, Hanfelder und Gautinger Straße bzw. an diese anschließenden untergeordneten Straßen auswirken werde, können im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG nicht berücksichtigt werden, denn diese beschränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt.

Auch die neuere Rechtsprechung (BVerwGE 123, 152 – 159), die fordert, dass im Falle einer mehr als unerheblichen Erhöhung der Verkehrszahlen auf einer bestehenden Straße als Folge eines planfestgestellten Vorhabens, diese Erhöhung im Rahmen der

Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen ist, führt hier zu keinem anderen Ergebnis. Es fehlt schon an einer mehr als unerheblichen Erhöhung der Verkehrszahlen. Zwar rechnete die Verkehrsprognose von 1990 für das Jahr 2010 (Unterlage 1 Anlage 8.1 und 8.3) damit, dass die Hanfelder Straße (St 2069) und die Wittelsbacherstraße minimal Verkehr anziehen würden. So wurden für die Hanfelderstraße zwischen Max-Emanuel Straße und B 2 16890 Kfz/24 h mit Tunnel prognostiziert im Vergleich zum Nullfall 2010 mit 15120 Kfz/24 h und für die Wittelsbacherstraße 10750 Kfz/24 h mit Tunnel im Vergleich zu 9700 Kfz/24 h beim Nullfall 2010. Die damals prognostizierte starke Verkehrszunahme in der Gautinger Straße – die allerdings in einem Gewerbegebiet verläuft - von 4470 Kfz/24 h auf 12250 Kfz/24 h beruhte auf einer durch die Änderungen der 1. Tektur vom 05.12.2002 überholten Verkehrsführung .

Diese Verkehrszunahmen sind nach den neueren Verkehrsprognosen für 2020 auf der Hanfelder Straße kaum mehr und auf der Wittelsbacherstraße überhaupt nicht mehr zu erkennen (siehe Unterlage 1 Anlage 8.2 und 8.4). Die aktualisierten Verkehrsuntersuchungen von 2000 bzw. 2002 und 2003 mit Westumfahrung Starnberg auf der Grundlage der amtl. Verkehrszählung 2000 für das Prognosejahr 2020 ergeben nach unserer Auffassung realistischere Prognosen, als die Verkehrsuntersuchung von 1990 für das Jahr 2010. Bei der Prognose 1990 waren sowohl großräumig als auch im städtischen Verkehr aufgrund der starken Verkehrszunahmen 1985 – 1990 zu hohe Zuwachsraten angesetzt worden. Nach Vorlage der Entwicklung 1990 – 2000 mussten diese Entwicklungen einerseits deutlich reduziert werden, andererseits konnte das inzwischen ausgebaute Gewerbegebiet an der Münchner Straße mit seinen Auswirkungen genauer in die Prognose eingebracht werden. Durch die Veränderung der Knotenpunkte östlich der Bahnüberführung und die neue Anbindung des Gewerbegebiets durch den Durchstich zur Petersbrunner Straße kommt es auch nicht zur 1990 prognostizierten starken Verkehrszunahme auf der Gautinger Straße.

Daher kommt es zu keinen nach der o.g. Rechtsprechung in der Abwägung besonders zu berücksichtigenden Verkehrszunahmen durch das Vorhaben Entlastungstunnel in nicht trassennah gelegenen Gebieten.

3.3.5.1.4 Beurteilung und Ergebnis

Bei der festgestellten Planung handelt es sich im Bereich der Tunnelrampen (Bau-km 0+000 – Bau-km 0+425 und Bau-km 2+302 – 2 + 665) um eine wesentliche Änderung i.S.v. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, da im Bereich der Tunnelrampen zusätzliche durchgehende Fahrstreifen an die bestehende Straße hinzugefügt werden. In Bereichen, in denen ein oberirdischer baulicher Eingriff erfolgt, aber kein zusätzlicher Fahrstreifen errichtet wird (Bau-km 0+425 – Bau-km 0+555 und Bau-km 2+ 665 bis Bau-km 3+120) liegt eine wesentliche Änderung deshalb vor, weil an einigen Gebäuden Pegelwerte von mind. 70/60 dB(A) erreicht werden.

In die Immissionsbeurteilung gehen nur die oberirdisch verlaufenden Teile des Vorhabens ein, da von dem im Tunnel geführten Verlauf der Bundesstraße B 2 keine an der Oberfläche wahrnehmbaren Schallemissionen ausgehen.

Die Immissionsberechnung (Unterlage 11.1) berücksichtigt nicht den Einsatz eines lärmmindernden Belags, da ein solcher bei der Berechnung gem. RLS-90 Fußnote zur Tabelle 4 i.V.m. ARS 14/1991 erst ab einer zulässigen Fahrgeschwindigkeiten von 60 km/h berücksichtigt werden darf, da er bei niedrigeren Geschwindigkeiten – wie im Bereich des Tunnel Starnberg - seine maximale Wirksamkeit nicht entfalten kann. Der Vorhabensträger hat jedoch zugesagt, einen solchen lärmmindernden Belag (z.B. einen Splittmastixasphalt gem. ARS 14/1991) zu verwenden (siehe auch Auflage A 3.4.1), der auch bei geringeren Fahrgeschwindigkeiten zu einer gewissen Lärminderung führen wird. Die tatsächlichen Lärmwerte werden daher tatsächlich etwas geringer ausfallen, als die in Unterlage 11.1 errechneten Werte.

Die festgestellte Planung sieht überall dort, wo die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vor (Unterlage 11.2).

Bei den aktiven Maßnahmen handelt es sich um die schallhochabsorbierende Verkleidung der Wände der Rampen und der Tunnelwände sowie im Bereich des Nordportals auch der Tunneldecke bis zu einer Tiefe von 30 m. Bei den Anwesen Münchner Str. 7 b (Fl.Nr. 798/2 der Gemarkung Starnberg) und Seilerweg 2 (Fl.Nr. 798/3 der Gemarkung Starnberg) der Einwender 1009 und 1010 ist nach einer diesbezüglichen Einigung mit den Einwendern eine transparente Lärmschutzwand von 2 m Höhe auf der zurückversetzten Stützmauer vorgesehen, die bereits auf dem Grundeigentum der Einwender steht. Durch diese Wand kann an den o.g. Anwesen der Grenzwert für den Tag eingehalten werden, aufgrund der Überschreitung der Nachtgrenzwerte ist zusätzlich passiver Lärmschutz vorgesehen. Eine Lärmschutzwand, die auch die Überschreitungen der Nachtgrenzwerte abdeckt, kann in diesem Bereich aufgrund der beengten Verhältnisse und der Zufahrt zur Fl.Nr. 798/2 zur Münchner Straße, die erhalten bleiben muss, nicht errichtet werden. Sie müsste zudem sehr massiv ausfallen und würde das Anwesen einmauern. Durch die geplante Glaswand entstehen keine neuen Betroffenheiten, da bei anderen Immissionspunkten der Pegelwert nicht erhöht wird.

Im südlichen Rampenbereich, insbesondere im Baugebiet an der Straße am Waldspielplatz, sind die zulässigen Lärmgrenzwerte bereits im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes berücksichtigt worden (Errichtung eines Lärmschutzwalls).

Überall dort wo trotz dieser aktiven Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können – dies betrifft vor allem die oberen Gebäudegeschosse – sieht die Planung passive Schallschutzmaßnahmen vor.

Der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt im Schreiben vom 07.02.2006 vorgeschlagene und von zahlreichen Einwendern geforderte Lärmschutzwand im Bereich der südlichen Abfahrtsrampe wird nicht in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Schüttung eines Lärmschutzwalles zum Schutz der Bebauung im Bereich Franz-Heidinger-Straße ist problematisch. Durch die großen Höhendifferenzen zwischen Bundesstraße und Bebauung (Geländeunterschied von 6,50 bis 8,75 m) müsste der Wall mindestens 6 m hoch sein. Dadurch rückt die Bruchkante sehr weit vom Emissionsort ab, wodurch bei 4 Fahrspuren nur eine sehr geringe Reduzierung der Lärmpegel erreicht werden könnte. Zudem wäre ein sehr großer Platzbedarf erforderlich, der Lärmschutzwand würde eine Breite von mindestens 20 m überschütten und damit weit in den Gehölzbestand reichen. Zusammen mit der in diesem Bereich ebenfalls erforderlichen Erschließungsstraße BWV Nr. 7 für das Grundstück Fl.Nr. 512 der Gemarkung Starnberg würde dies einen erheblichen Eingriff in das Wäldchen auf Fl.Nr. 516/4 der Gemarkung Starnberg bedeuten.

Der Vorhabensträger hat zudem die Errichtung einer Lärmschutzwand für den gleichen Bereich von Bau-km 0+100 bis 0+300 geprüft. Mit einer mindestens 5 m hohen und 190 m langen Lärmschutzwand ließen sich die Pegelüberschreitungen an den Immissionsorten 1, 2, 6, 10, 13, 14, 18, 19, 23, 24, 282 und 283 (vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2; insgesamt 9 Anwesen) vermeiden. Diese Lärmschutzwand würde allerdings Baukosten von mindestens 400.000 € und erhebliche laufende Unterhaltungskosten verursachen. Zudem würden auch mit einer solchen Wand nach wie vor Überschreitungen der Grenzwerte im Bereich des Wohngebiets an der Franz-Heidinger Straße an anderen als den o.g. Immissionspunkten auftreten. Daher halten wir die Errichtung einer Lärmschutzwand in diesem Bereich angesichts ihrer Kosten und ihres beschränkten Nutzens für unverhältnismäßig.

Soweit es in Außenwohnbereichen zu Überschreitungen der jeweils maßgeblichen Immissionswerte kommt, ist unter A.3.4.4 dieses Beschlusses unter den dort genannten Voraussetzungen ein Entschädigungsanspruch vorgesehen. Rechtsgrundlage hierfür ist Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG. Ein solcher Anspruch steht nur den Eigentümern der Anwesen Gradstraße 7 (IO 67) für die Balkone im 2. OG Westseite und Gradstraße 5 (IO 70) für die Balkone im 1. und 2. OG Westseite und des Hochhauses Gradstraße 3 (IO

74) für die Balkone des EG bis 7. OG (Südseite) zu. Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 1997".

3.3.5.2 Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe. Die auf der Grundlage von § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende novellierte 22. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen daher nicht unmittelbar. In dieser Richtlinie wurden die aufgrund der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) beschlossenen Tochtrichtlinien 1999/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und 2000/69/EG vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft in deutsches Recht umgesetzt. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte werden deshalb neben der TA-Luft zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Ob dafür Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG gegen den Vorhabensträger einer Straßenbaumaßnahme erforderlich und zielführend sind, muss im Fall der Grenzwertüberschreitung im Einzelfall gesondert geprüft werden. Die 22. BImSchV selbst sieht als Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen durch die zuständigen Behörden vor. Diese Aufgabe richtet sich nicht unmittelbar an die Straßenbaubehörden, sondern in Bayern an das zuständige Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Art. 8 BayImSchG).

Der Bau des Entlastungstunnels Starnberg dient u. a. auch dem Ziel, die Schadstoffbelastung im Innenstadtbereich von Starnberg zu verbessern, insbesondere durch Verminderung der Staus.

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, MLuS – 02 (geänderte Fassung 2005), Version 6.0e die Gutachten des Büros Haerter AG, Zürich vom Juni 2002 und Juni 2005 herangezogen. Grundlage sind wiederum die Verkehrszahlen aus dem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak von 2003 für das Jahr 2020.

Die für den Straßenverkehr relevanten Schadstoffkomponenten und damit für die Immissionsprognose maßgeblichen Grenzwerte nach der 22. BImSchV sind:

40 µgNO₂/m³ als arithmetischer Jahresmittelwert Stickstoffdioxid (ab 2010)

40 $\mu\text{gPM}_{10}/\text{m}^3$	als arithmetischer Jahresmittelwert (ab 2005)
20 $\mu\text{gPM}_{10}/\text{m}^3$	als arithmetischer Jahresmittelwert (ab 2010)
50 $\mu\text{gPM}_{10}/\text{m}^3$	als Tagesmittelwert (bei 35 zulässigen Überschreitungen pro Jahr).

Die europäischen Grenzwerte wurden in einer Überarbeitung der 22. BImSchV in deutsches Recht übergeführt. Die Neufassung der 22. BImSchV entspricht weitgehend wörtlich der EU-Richtlinie. Jedoch ist der Grenzwert für den Jahresmittelwert für Feinstaub von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der ab 2010 eingehalten werden sollte, nicht enthalten.

Grundsätzlich führt ein Tunnel zu einer Verlagerung von Emissionen und den zugehörigen Belastungen: Die Gebiete, die vom Tunnel unterfahren werden, werden aufgrund der Verkehrsabnahme und der Verflüssigung des Verkehrs entlastet. Das Gutachten vom Juni 2005 weist exemplarisch für den Tutzingener Hofplatz und den Bereich des Gymnasiums die Entlastung durch den Tunnel nach. Festzustellen ist insbesondere eine Senkung der NO_2 -Konzentrationen.

Die Gebiete in den Portalzonen werden dagegen ohne bauliche und betriebliche Maßnahmen zusätzlich belastet. Um diese Mehrbelastungen zu begrenzen, wird das Lüftungssystem so geplant, dass durch Absaugung und Ausblasung der Tunnelabluft über einen Kamin in der Tunnelmitte die Portalabluft vermindert und damit die Belastung in der unmittelbaren Portalnähe im Vergleich zur Situation mit freier Portalabluft vermindert werden kann.

Im Bereich des Südportals könnten die maßgeblichen Grenzwerte auch bei freier Portalabluft erreicht werden. Dort erreichen die Jahresmittelwerte für NO_2 an den nächstgelegenen Gebäuden maximal etwa $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und für PM_{10} ca. $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Im Einflussbereich der Portalabluft am Nordportal zwischen Leutstettener Straße und der Bahnlinie können die maßgeblichen Grenzwerte für NO_2 , und PM_{10} bei der dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegenden Planung nur durch die Absaugung und Ausblasung der Abluft über einen Kamin in der Tunnelmitte eingehalten werden.

Außerhalb des Einflussbereiches der Portalabluft wird der Grenzwert für NO_2 zum Teil überschritten: Zwischen der Bahnlinie und der Gautinger Straße werden für nah an der Münchener Straße liegende Gebäude auf den der Straße zugewandten Fassaden Konzentrationen um $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. Hier wird der Grenzwert jedoch auch ohne Bau des Tunnels überschritten. Westlich des Portals werden bis zu $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. Nach Aussage des Gutachters ist für die Jahre nach 2012 eine Abnahme der Schadstoffbelastung zu erwarten. Die Prognose der Emissionen ergibt in den Jahren 2012 bis 2020 eine Senkung der NO_x -Emissionen eines durchschnittlichen Fahrzeugs um etwa 28% (für einen Schwerverkehrsanteil von 10%). Gleichzeitig ist eine Senkung der Vorbelastung zu erwarten. Auch wenn sich diese Abnahme auf Grund der Reaktion von NO_x zu NO_2 nicht voll auf die Immissionsbelastung durch NO_2 auswirkt, kann mit einer deutlichen Entlastung der Schadstoffsituation gerechnet werden. Die Verflüssigung des Verkehrs trägt zusätzlich zu einer Reduzierung der Schadstoffkonzentration bei.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Überschreitungen der Grenzwerte für Luftschadstoffe im Rahmen der Luftreinhalteplanung gelöst werden können.

Im Bereich des Tunnelkamins kommt es zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte. Im Vergleich zu den Immissionen von offenen Straßen oder von Tunnelportalen sind die bodennahen Belastungen aus Abluftkaminen sehr gering. Das Gutachten belegt dies nachdrücklich.

So prognostiziert die Ausbreitungsrechnung – abhängig von der Ausblasgeschwindigkeit zwischen 10 und 15 m/s – maximale Zusatzbelastungen von $0,31 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $0,41 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 und $0,03 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $0,05 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} . Dies entspricht etwa 0,8 bis 1,0% des Grenzwertes für NO_2 und 0,08 bis 0,13% des Grenzwertes für PM_{10} . Zusatzbelastungen dieser Größenordnung sind aufgrund der vorhandenen Grundbelastung messtechnisch nicht mehr nachweisbar.

Anders als von zahlreichen Einwendern, insbesondere Einwender 1040 vorgebracht, führt die Belastung mit Luftschadstoffen daher nicht zur Unzulässigkeit des Vorhabens.

Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Im der Planfeststellung zugrundeliegenden Abschnitt der B 2 erfolgt aufgrund der innerstädtischen Lage ohnehin kein nennenswerter Anbau von Nutzpflanzen für den menschlichen Verzehr.

Im Laufe des Anhörungsverfahrens wurde von der Stadt Starnberg und zahlreichen Privateinwendern der Einbau einer Abluftfilteranlage gefordert. Wir sehen das Lüftungskonzept der Straßenbauverwaltung hingegen als die ausreichende und geeignete Lösung an. In Starnberg macht die Hintergrundbelastung an der B2 aus den bereits vorhandenen Emissionen ohne den Verkehr der Bundesstraße ca. 75% - 80% der berechneten Gesamtkonzentrationswerte aus. Sie ist durch Maßnahmen an der Straße nicht oder nur unwesentlich zu beeinflussen. Sie entspricht 60% der nach den geltenden Vorschriften zulässigen Konzentration. Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben Entlastungstunnel setzt sich aus dem unmittelbaren Einfluss des Verkehrs auf der offenen Strecke vor und nach dem Tunnel, der verbleibenden oberirdischen Straße und dem Beitrag der ausströmenden Tunnelluft zusammen. Davon sind abhängig vom Abstand zum Portal und der Häufigkeit der Windrichtung 50% bis 80% der Tunnelluft zuzuschreiben. Das heißt, dass 10% bis max. 20% der örtlichen NO_2 -Konzentration vom Tunnel herrühren. Vor diesem Hintergrund ist eine Abluftfilteranlage nicht erforderlich. Denn aus technischer Sicht käme dazu einzig eine Kombination von Elektrofilter (zur Staubabscheidung) und Aktivkohlefilter (für gasförmige Stoffe) in Frage. Damit lassen sich aber höchstens 50% der Stickoxide aus der Tunnelluft abscheiden. Die mögliche Minderung der örtlichen NO_2 -Konzentration durch Filterung der Tunnelluft beträgt somit höchstens 5-10%, womit der Nutzen für den Immissionsschutz in keinem Verhältnis zum Aufwand stehen würde. Eine Abluftfilteranlage wurde beim Elbtunnel 1994 zu Versuchszwecken eingebaut und betrieben, allerdings wurde hier nur eine sehr geringe Abluftmenge aus dem Tunnel erfasst, so dass Aussagen über die Gesamtsituation nicht möglich sind. In Starnberg geht es um eine Abluftmenge von über 200 m^3/s . In Asien und Norwegen werden Partikelfilter vorwiegend bei langen Gebirgs- und Unterwassertunnels, wo Luftaustauschschächte nach außen schwierig zu realisieren sind, eingesetzt. Ziel ist dort insbesondere die Sichttrübung zu reduzieren. Die Technik von Filteranlagen ist derzeit noch nicht ausgereift und bringt keine gesicherten Nachweise über eine erhebliche Reduzierung des Schadstoffausstoßes. Bei einer Verminderung der Immissionsbelastung muss der mögliche ökologische Nutzen dem ökologischen Schaden durch den Energieaufwand des Lüftungsbetriebes gegenübergestellt werden. Bei einer Filterung von NO_x und PM_{10} aus 230 m^3/s Abluft ist von einem zusätzlichen Energieaufwand von mehr als 300 kW auszugehen. Bei einem Betrieb der Absaugung über 12 Stunden täglich ergibt sich daraus ein zusätzlicher Energieaufwand von 1,3 Mio. kWh pro Jahr. Der Energieaufwand steht einem nicht messbaren Nutzen gegenüber. Die Forderung nach Einbau einer Filteranlage wird daher abgelehnt. Auch das Landesamt für Umwelt hat bei einer Besprechung im Juli 2002 mit dem Straßenbauamt sich für den Mittelkamin als die eindeutig bessere Lösung in lufthygienischer Hinsicht ausgesprochen. Luftreinigungsanlagen sind nicht Stand der Technik im Straßenbau, daher gibt es für ihren Einbau keine gesetzliche Verpflichtung.

3.3.5.3 Bodenschutz

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

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

An der Oberfläche bewegt sich das Bauvorhaben überwiegend im bereits jetzt vorhandenen versiegelten Verkehrsraum. Bei sachgerechter Ausführung des Tunnelbauwerks und bei Beachtung der in diesem Beschluss verfüigten Auflagen, werden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 22.000 – 45.000 Fahrzeugen/Tag belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen.

3.3.6 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.6.1 Verbote/Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Für die Beseitigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen und -gebüsch im Sinne von Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG wird aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls und mangels Alternativen nach Art. 13e Abs. 3 i.V.m. 13d Abs. 2 BayNatSchG eine Ausnahme vom Verbot des Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG zugelassen. Gleiches gilt für die Beseitigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen und -gebüsch im Sinne von Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

Nach der zum 01.08.2005 in Kraft getretenen Änderung des BayNatSchG ist durch Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG die Möglichkeit geschaffen worden, auch vom Verbot des Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG ebenso wie vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG eine Ausnahme zu erteilen. Auf die Befreiung nach Art. 49 Abs. 1 BayNatSchG muss demzufolge nicht mehr zurückgegriffen werden. Eine gesonderte Ausnahmeerteilung nach Art. 13 e BayNatSchG ist neben diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erforderlich.

Durch das Bauvorhaben werden weder nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Biotope, noch Schutzgebiete i.S.v. § 22 Abs. 1 BNatSchG noch für Natura 2000 gemeldete Gebiete (FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete) betroffen.

In der Biotopkartierung von Bayern wurde im südwestlichen Planungsbereich ein Quellgebiet (Objektnummer x 8033-2) erfasst. Es handelt sich hierbei um ein zum Teil nach Art. 13d BayNatSchG geschütztes Seggenried mit Pfeifengrasbeständen. Es ist ein diesem Naturraum bedeutsamer Lebensraum, für den in der Biotopkartierung Schutz in Form eines Landschaftsbestandteiles nach dem BayNatSchG vorgeschlagen wurde. Dieses liegt mehr als 100 m westlich der dort bereits im Tunnel verlaufenden B 2 und wird nicht direkt in Anspruch genommen. Es ist zu erwarten, dass die Schutzmaßnahmen (A 3.2.3) für die Fischzuchtanlage der Bayerischen Landesanstalt für Fischerei auch dieses Biotop vor den Folgen einer etwaigen Grundwasserabsenkung zuverlässig schützen, so dass auch keine mittelbare Beeinträchtigung zu befürchten ist.

Nördlich der B2 grenzen am Bauende drei Schutzgebiete an, die sich in diesem Bereich überlappen. Es handelt sich um das Landschaftsschutzgebiet "Würmtal und Landschaftsbestandteile beiderseits der Würm", um das Naturschutzgebiet "Leutstettener Moor" und um das FFH-Schutzgebiet "Nr.: 7934/301, Leutstettener Moor, Würmdurchbruchstal und Buchenwälder der Endmoräne" aus dem Europäischen Biotopverbundnetz "Natura 2000". Bei dem FFH-Gebiet handelt es sich um ein großflächiges Zungenbeckenmoor als nördliche Seeverlandung des Starnberger Sees, um eines der wichtigsten Repräsentanzgebiete für Buchenwälder des nördlichen Ammer-Loisach-Hügellandes, um zahlreiche Kesselmoore mit Übergangsmooren, um Schwingrasenbildungen und Erlenfeuchtwälder und um Moorwälder mit zahlreichen stark gefährdeten Pilzarten. Die Schutzgebiete werden von der Baumaßnahme nicht berührt. Die FFH- Abschätzung hat ergeben, dass keine FFH-Verträglichkeitsprüfung notwendig ist, weil zusätzliche unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen durch baubedingte

und/oder anlagenbedingte Störfaktoren auf das FFH-Gebiet ausgeschlossen werden können (siehe Unterlage 1 Anlage 9, Schreiben der Unteren Naturschutzbehörde vom 02.12.2002).

Auch das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich im Ergebnis für den Bau des B 2 Tunnels Starnberg nicht als rechtliches Hindernis.

Streng geschützte Arten (Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG, § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG, Anlage 1 zu § 1 BArtSchV) sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen.

Nach einer vom Vorhabensträger eingeholten Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde vom 22.01.2007 zu einem Laubgehölz an der Einmündung der Franz-Heidinger Straße sowie den sonstigen Stellungnahmen der im Verfahren beteiligten Fachbehörden kann ein Vorkommen von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG) im Planfeststellungsbereich ausgeschlossen werden.

Einige europäische Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG), die gem. § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG zu den besonders geschützten Arten gehören, kommen allerdings im Straßenbegleitgrün und in den straßennahen Laubgehölzen vor. Verbotstatbestände gem. § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG und Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG) werden jedoch nicht erfüllt (bzgl. der Einzelheiten und der Begründung wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.6.2 verwiesen).

Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12.1 des Plangehefts beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 1 auf Seite 65 a bis 67 a beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.6.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.6.2.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6 a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,

- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, auszugleichen.

Gemäß Art. 6 a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotop zerstört, die für dort wild wachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn für den Eingriff sprechende Gründe des Gemeinwohls besonders schwer wiegen. Sofern eine Art nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Population der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein (Art. 6 a Abs. 2 Satz 3 BayNatSchG).

Ist der Eingriff weder ausgleichbar noch in sonstiger Weise kompensierbar und gehen Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, kann vom Verursacher eine Ersatzzahlung verlangt werden (Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG bzw. BayNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

3.3.6.2.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 1. Hs. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Nach Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante).

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Maßnahmenplan zum landschaftspflegerischen Begleitplan LBP – Unterlage 12.2, beschrieben in Unterlage 1 S. 67a Tabelle 4 verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Zu nennen ist hier insbesondere die Schließung von aufgerissenen Waldrändern und Gehölzstrukturen durch Pflanzung einheimischer Sträucher und Bäume, die weitestmögliche Begrenzung des Baufelds, die Erhaltung ökologisch wertvoller und stadtrandprägender Eichen durch technische Maßnahmen sowie die Einbindung der Straße, des Betriebsgebäudes und der Notausstiege in das Stadt- und Landschaftsbild durch Baum- und Strauchpflanzungen.

3.3.6.2.3 Ausgleichsmaßnahmen

Wie in Unterlage 1 S. 65a bis 67a und Unterlage 12.1 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Durch das Bauvorhaben werden 0,903 ha Boden zusätzlich versiegelt. Für intensiv genutzte Straßennebenflächen (Bankette, Mulden und Grünflächen zwischen Fahrbahnen), die stark durch Straßenemissionen belastet sind, werden 0,475 ha beansprucht und für Böschungen und Dämme weitere ca. 0,38 ha.

Durch das Bauvorhaben werden 0,57 ha biotopwürdige Gehölzbestände und 0,20 ha biotopwürdiger Buchenwald sowie 67 zum Teil landschaftsprägende Einzelbäume gerodet.

Durch die stellenweise Verdoppelung der Straßenbreite und der Rampen werden funktionelle Zusammenhänge verstärkt zerschnitten und die Austauschbeziehungen für bestimmte Tierarten unmöglich gemacht und für Pflanzen wesentlich beeinträchtigt.

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG bzw. Art. 6 a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen, die für die dort wild lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, "zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" für die Zulässigkeit des Vorhabens verlangt. Bei der Betroffenheit von Arten nach Anhang IV der FFH-RL werden strengere Voraussetzungen gefordert. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Unterlagen 1 und 12.1 und 12.2 dargestellt. Die Vorbelastungen der betroffenen Flächen an der bestehenden Bundesstraße wurden zu Recht berücksichtigt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

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

Insgesamt ergibt sich ein gesamter Ausgleichsflächenbedarf von 0,882 ha. Hierzu wird auf die Unterlagen 1 S. 63 und Unterlage 12.1 verwiesen.

Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

Auf einer Fläche nördlich des Betriebsgebäudes zwischen Bau-km 0+320 und 0+460, werden auf einer anrechenbaren Fläche von 0,882 ha folgende Maßnahmen durchgeführt:

Auf 0,599 ha, von denen wegen der Beeinträchtigungszone der Bundesstraße 0,577 ha anrechenbar sind, wird der nährstoffreiche Oberboden (mit vorheriger Ackernutzung) zur Schaffung von Rohbodenstandorten und Anlage von feuchten Senken abgeschoben, es erfolgt eine extensive Nutzung der Wiesenbereiche, die Pflanzung von Heckenzeilen als Puffer zur angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzung und die Verteilung von Totholzmaterial als Grenzsicherung. Auf 0,372 ha, von denen 0,325 ha anrechenbar sind, wird der bestehende Buchenwald durch eine standortgerechte Laubwaldaufforstung ergänzt.

Nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gilt ein Eingriff dann als ausgeglichen, wenn nach seiner Beendigung keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist.

Bei Realisierung des planfestgestellten Ausgleichskonzepts ergibt sich folgende Beurteilung der Ausgleichbarkeit:

Das Bauvorhaben betrifft überwiegend stark vorbelastete Lebensräume von lokaler und untergeordneter ökologischer Bedeutung, die kurzfristig wiederhergestellt werden können. Als Folge des Eingriffs werden keine Biotope zerstört, die für wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Möglichkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 13 und 14) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Da der Eingriff durch die oben angeführten Ausgleichsmaßnahmen ausgleichbar ist, sind Ersatzmaßnahmen nicht erforderlich.

3.3.6.3 Artenschutz

3.3.6.3.1 Nationales Artenschutzrecht

Eine Zulassung des Planvorhabens in Bezug auf die Betroffenheit allein nach Bundesrecht geschützter Arten lässt sich auf die Legalausnahme nach § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG stützen.

Für alle lediglich nationalrechtlich geschützten Arten bleibt es auch nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319, siehe unten C.3.3.5.4.2) bei der Anwendung der Legalausnahme und der Einbeziehung des Artenschutzes in die Eingriffsregelung, weil insofern kein rechtlicher Konflikt mit dem Anwendungsvorrang (BVerwG vom 21.06.2006, Az. 9 A 28.05, Rn. 38) europäischen Rechts auftritt. Die Verbote des § 42 BNatSchG gelten danach u. a. nicht für den Fall, dass die Handlungen bei der Ausführung eines nach des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. des Art. 6a Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayNatSchG i. V. m. § 19 Abs. 4 BNatSchG zugelassenen Eingriffs vorgenommen werden, soweit hierbei Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten, nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Für die besonders geschützten Arten, die nicht auch streng

geschützt sind, wurden mit Hilfe der Eingriffsregelung über die vorgefundenen Biotopstrukturen und Arten (siehe Unterlagen 12.1 und 12.2) generalisierende Rückschlüsse auf die im Eingriffsgebiet betroffenen Arten getroffen. Im Rahmen der Eingriffsermittlung und der damit verbundenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wurden die möglichen Beeinträchtigungen dieser besonders geschützten Arten berücksichtigt. Jedenfalls geschehen die in Vollzug eines Planfeststellungsbeschlusses unvermeidbaren Beschädigungen und Beeinträchtigungen besonders geschützter Tierarten grundsätzlich nicht absichtlich, da sie wie hier eine unausweichliche Konsequenz rechtmäßigen Handelns darstellen.

Wie oben bei den Ausgleichsmaßnahmen dargelegt, werden durch das Bauvorhaben keine Biotope zerstört, die für dort wild lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind. Alle von der Baumaßnahme betroffenen Lebensräume der streng geschützten (auch gemeinschaftsrechtlich geschützten) Arten sind mittelfristig ersetzbar. Der Verlust oder die Beeinträchtigung von Flächen durch Anlage, Bau und Betrieb des Entlastungstunnels Starnberg können im Rahmen der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen werden (siehe oben C.3.3.6.2.3).

3.3.6.3.2 Europäisches Artenschutzrecht

Auf Arten, die unter das Schutzregime der FFH-RL oder der VRL fallen, ist § 43 Abs. 4 Satz BNatSchG wegen Verstoßes gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht dagegen nicht anwendbar. Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) beanstandet, dass § 43 Abs. 4 BNatSchG keinen rechtlichen Rahmen vorsehe, der mit der durch Art. 16 FFH-RL eingeführten Ausnahmeregelung in Einklang stehe, weil die Vorschrift die Zulassung der Ausnahmen nicht von der Erfüllung sämtlicher Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL abhängig mache, sondern lediglich davon, dass Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten und Pflanzen besonders geschützter Arten nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Hierdurch werde - unabhängig davon, ob die Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL im Rahmen der Entscheidung nach § 19 BNatSchG tatsächlich beachtet würden - die Richtlinie jedenfalls nicht hinreichend klar und bestimmt umgesetzt (aaO, Rn. 57 – 62). Für die Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie für die europäischen Vogelarten kommt die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG daher nicht zur Anwendung. Wo die Legalausnahme nicht zur Anwendung kommen kann, müssen daher artenschutzrechtliche Befreiungen gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG geprüft werden, der insofern § 42 Abs. 1 BNatSchG ergänzt.

Arten, die unter das Schutzregime der FFH-RL fallen, kommen im Planfeststellungsgebiet allerdings nicht vor (s.o. C 3.3.6.1), so dass Verbotstatbestände des Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – d, 13 Abs. 1 Buchst. a und b der FFH-RL durch das Vorhaben nicht erfüllt werden.

Obwohl einige europäische Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG) im Straßenbegleitgrün und in den straßennahen Laubgehölzen vorkommen, werden im Ergebnis auch keine Verbotstatbestände gem. § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG und Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG) erfüllt.

Verbot der absichtlichen Tötung gem. Art. 5 Buchst. a V-RL:

Das Verbot der absichtlichen Tötung gem. Art. 5 Buchst. a V-RL ist hier schon deshalb nicht erfüllt, weil im Planfeststellungsbereich das Risiko von Vögeln, durch Kollisionen mit Autos getötet zu werden, aufgrund der Verlegung großer Verkehrsströme in den Tunnel eher sinkt als steigt.

Zudem sind nach unserer Auffassung Tötungen von Exemplaren der durch Art. 1 Abs. 1 der V-RL geschützten Vogelarten bei Kollisionen mit Fahrzeugen während des Betriebs einer Bundesstraße keine absichtlichen Tötungen im Sinne Art. 5 Buchst. a V-RL. Es

fehlt bereits am tatbestandlichen Töten. Bei den kollisionsbedingten Verlusten handelt es sich durchweg um unbeabsichtigte Tötungen.

Die V-RL fordert von den Mitgliedsstaaten die Schaffung eines strengen Schutzsystems für die nach Art. 1 Abs. 1 V-RL geschützten in Europa wild lebenden Vogelarten. Die FFH-RL enthält eine ähnlich lautende Verpflichtung für die in Anhang IV a) der FFH-RL genannten Tierarten. Beide Schutzsysteme verbieten u. a. das absichtliche Töten geschützter Arten (vgl. Art. 12 Abs. 1 FFH-RL, Art. 5 V-RL).

Es fällt auf, dass sich die in beiden Richtlinien enthaltenen Tötungsverbote in ihrem Wortlaut von den anderen Verbotsnormen, die auch das Verbot absichtlicher Handlungen zum Gegenstand haben, unterscheiden. In Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL werden „alle absichtlichen Formen“ der Tötung geschützter Arten verboten. Die anderen Verbotsnormen verbieten dagegen jede absichtliche Störung dieser Arten bzw. jede absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Eier oder Nestern. Wenn der Richtliniengeber gewollt hätte, jede absichtliche Tötung zu verbieten, hätte er die Verbotsnorm anders fassen können als er es getan hat. Indem alle absichtlichen Formen des Tötens zum Gegenstand des Verbots gemacht wurden, liegt die Betonung auf der Art und Weise des Tötens. Zwar verbietet die Norm „alle“ Tötungsformen. Dass unter einer Tötungsform jedoch auch das Autofahren auf einer Bundesstraße (bei dem es zu kollisionsbedingten Tötungen geschützter Arten kommen kann) fallen soll, scheint über den Sinngehalt des Wortlautes der Verbotsnorm hinauszugehen. Art. 5 Buchst. a V-RL verbietet das absichtliche Töten, „ungeachtet der angewandten Methode“. Der Richtliniengeber stellt explizit auf eine Tötungsmethode ab, so dass auch hier gilt, dass das Autofahren schwerlich als Methode zur Tötung von Vögeln angesehen werden kann.

Da es hier aber ohnehin am erhöhten Tötungsrisiko für europäische Vogelarten durch das Vorhaben Entlastungstunnel Starnberg fehlt, kann die Frage der Tatbestandsmäßigkeit von kollisionsbedingten Verlusten hier offen bleiben, der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. a V-RL ist nicht erfüllt.

Verbot der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern Art. 5 Buchst. b V-RL:

Die Erfüllung dieses Verbotstatbestands kann durch die Auflage A 3.3.2 vermieden werden, die die Durchführung der Rodungen außerhalb der Brutzeit vorschreibt (Schutzmaßnahme entsprechend Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG). Anders als § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, der Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten der besonders geschützten Arten umfasst, schützt Art. 5 Buchst. b V-RL lediglich die konkreten Nester, solange sie benutzt werden und Eier. Aufgrund der Rodungen außerhalb der Brutzeit werden keine bewohnten Nester oder Eier zerstört. Auch eine Zerstörung von über mehrere Jahre hinweg benutzten Nestern oder Nisthöhlen, die unter den Schutz des Art. 5 Buchst. b V-RL fallen, ist nicht zu erwarten, da solche Nester oder Nisthöhlen im Straßenbegleitgrün und in den aufgrund des Vorhabens zu fallenden Bäumen nicht bekannt und nicht zu erwarten sind.

Verbot der absichtlichen Störung, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt Art. 5 Buchst. d V-RL:

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der bestehenden B 2 mit dem entsprechenden Störpotential auf entlang der Trasse lebende Vogelarten, v.a. durch Lärm, aber auch durch Licht und andere optische Einwirkungen und die teilweise innerstädtische Lage kann ausgeschlossen werden, dass im Trassenumfeld stöempfindliche Vogelarten leben. Es ist lediglich mit den an die menschliche Zivilisation angepassten Arten der Städte und Gärten zu rechnen. Da sich die genannten Störungen durch den Bau des Entlastungstunnels Starnberg für solche Arten nicht relevant erhöhen, kann der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. d V-RL sicher ausgeschlossen werden.

Da somit keine Verbotstatbestände der Europäischen Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG) erfüllt sind, ist die Erteilung von Befreiungen von den Verbotstatbeständen gem. Art. 9 Abs. 1 VRL nicht erforderlich.

3.3.7 Gewässerschutz

3.3.7.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Der beantragte Entlastungstunnel Starnberg unterquert zwischen Bau-km 1+950 und 2+000 den Georgenbach. Dieser ist ein in der Rechtsverordnung der Regierung von Oberbayern vom 07. April 1989 aufgeführtes Gewässer III. Ordnung nach Art. 59 Abs. 1 und Abs. 2 BayWG. Für diese Unterquerung ist daher eine Anlagengenehmigung nach Art. 59 Abs. 1 BayWG erforderlich, welche im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Starnberg unter wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.3.2 erteilt werden kann und von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses erfasst wird.

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

3.3.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in die Schmutzwasserkanalisation der Stadt Starnberg notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Die Sammlung des Niederschlagswassers und die Versickerung über Mulden ist gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummern 4 und 5 WHG gestattungspflichtig.

Die Entnahme und das Ableiten von Grundwasser sowie das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser während der Bauzeit sind § 3 Abs. 1 Nr. 5 und 6 WHG gestattungspflichtig.

Das Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser sowie das Einbringen von Injektionen sind § 3 Abs. 2 Nr. 1 und 2 WHG gestattungspflichtig.

Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen für das Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser sowie das Einbringen von Injektionen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden.

Die Gestattungen für die Entnahme und das Ableiten von Grundwasser sowie das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser während der Bauzeit sind gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 17 BayWG in der Form der beschränkten Erlaubnis zu erteilen, da nur eine vorübergehende Gewässernutzung i.S.v. Art. 17 Abs. 2 BayWG beantragt war.

Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Weilheim vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies schon in § 5 WHG gesetzlich geregelt ist.

Eine Bauabnahme nach Abschluss der Baumaßnahmen gemäß Art. 69 Abs. 1 BayWG ist vom Vorhabensträger nur dann zu fordern, wenn er die Bauoberleitung nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes überträgt (s.o. A 4.3.18). Nach Art. 69 Abs. 2 Satz 2 BayWG bedürfen die festgestellten baulichen Anlagen keiner Bauabnahme, wenn der Vorhabensträger die Bauoberleitung einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes überträgt.

3.3.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht durch Versiegelung 0,401 ha und für die Ausgleichsflächen 0,882 ha Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, angepasst.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht erkennbar.

3.3.9 Städtebauliche Belange/Denkmalschutz

Städtebauliche Belange werden insbesondere durch die Tunnelportale, das Betriebsgebäude und den Abluftkamin berührt. Der Abluftkamin berührt zudem denkmalrechtliche Belange, da er im denkmalgeschützten Ensemble Schloss, Schlossgarten, Kirche direkt an der Schlossmauer errichtet werden soll.

3.3.9.1 Die Gestaltung der Tunnelportale und des Betriebsgebäudes erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Starnberg unter Einschaltung eines Architekten. Dies ist durch die Auflage unter A. 3.7.1 sichergestellt. Der Zugang zur Lüftungszentrale muss nicht – wie vom Bund Naturschutz kritisiert – über eine im Hang liegende Zugangstreppe erfolgen, sondern kann auch an anderer Stelle errichtet werden; er muss jedoch jederzeit erreichbar sein, denkbar ist ein Anbau an den Abluftkamin. Die genaue Lage des Zugangs wird daher erst in der Detailplanung für die Bauausführung festgelegt. Durch die Gestaltung der Tunnelportale und des Betriebsgebäudes sowie die stadtbildgerechte Ausführung des Zugangs zur Lüftungszentrale kann die Beeinträchtigung des Stadtbildes auf ein unvermeidbares Maß minimiert werden.

3.3.9.2 Die vom Landesamt für Denkmalpflege in seinen Stellungnahmen und nochmals im Erörterungstermin geforderte Verlegung des Abluftkamins vom geplanten Standort an der Mauer des Schlossgartens kann nicht realisiert werden.

Für die Wahl des Kaminstandorts spielen Lüftungstechnische Aspekte, sowie die Topographie eine wesentliche Rolle.

Bei Einsatz einer Tunnellängslüftung zur Verminderung der Schadstoffbelastung an den Portalen hat die Lage des Kamins großen Einfluss auf den Energieverbrauch der Anlage. Günstig ist ein Abluftkamin in der Tunnelmitte, da bei einer Lage des Kamins in Portalnähe die Abluft von der Tunnelmitte durch einen Abluftkanal wieder in Richtung

Portal geleitet werden müsste, wodurch Druckverlust entstehen würde. Dieser müsste durch erhebliche Mehrleistung der Axialventilatoren überwunden werden, was einen steigenden Energieverbrauch zur Folge hätte.

Ein hochgelegener Kaminstandort ist erforderlich, da mit dem Abluftkamin Schadstoffe in große Höhe transportiert werden sollen. Dies erfolgt mittels einer hohen Ausblasgeschwindigkeit und der topographischen Höhe des Kaminstandorts. Der Schlossberg ist insofern ideal geeignet. Bei einem tiefer gelegenen Standort würden höhere Schadstoffbelastungen auftreten, da der Abzug des Kamins negativ beeinflusst würde.

Bei der Wahl des exakten Standorts an der Schlossmauer wurde berücksichtigt, dass sich dort in unmittelbarer Nähe keine höheren Gebäude oder Bäume befinden. Die Höhe des Kamins kann daher auf 10 m beschränkt werden. Die Fernwirkung des Kamins, der sich an der westlichen Schlossgartenmauer in einer Entfernung von ca. 35 m zum zur Stadt hin abfallenden Schlossberg befindet, wird durch die Hangkante verdeckt.

Die konkrete Gestaltung des Kamins muss in Abstimmung mit der Stadt Starnberg und dem Landesamt für Denkmalpflege unter Einschaltung eines Architekten erfolgen. Dies ist durch die Auflage unter A. 3.7.2.3 sichergestellt. Durch die Gestaltung des Abluftkamins und die Wahl eines Standorts mit geringer Fernwirkung kann die Beeinträchtigung des Stadtbildes und des denkmalgeschützten Ensembles Schloss, Schlossgarten, Kirche auf ein unter Berücksichtigung der technischen Zwänge unvermeidbares Maß minimiert werden.

3.3.10 Sonstige öffentliche Belange

3.3.10.1 Eisenbahnen des Bundes

Für den Neubau einer Eisenbahnüberführung für die Bahnlinie München - Garmisch ist eine Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und soweit erforderlich eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen, um die Kostentragung sowie die Planung und Bauausführung zu regeln. Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen der Deutschen Bahn für den Neubau der Bahnbrücke wurde bereits mit der zuständigen DB Projekt Bau GmbH abgestimmt.

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Stellungnahme zu den Schreiben des Eisenbahnbundesamtes vom 15.11.1999 zur Planfeststellung; Az.: 1011 Ra (5504-STA), vom 29.01.2003 zur 1. Tektur; Az. 61110 Pao (5504-STA) und vom 22.12.2005 zur 2. Tektur Az. 61101 Pat (5504-STA) zugesagt, die detaillierten technischen Bauausführungsunterlagen dem Eisenbahn-Bundesamt frühzeitig zuzuleiten und dessen Vorgaben zu beachten.

3.3.10.2 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden.

Der Schutz der Leitungseinrichtungen wird durch die Auflagen unter A 3 gewährleistet.

3.4 Private Einwendungen

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

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 2 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der

Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

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

3.4.1.2 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.

Lärmschutzauflagen sind unter A 3.4.4 behandelt.

3.4.1.2.1 Gebäudeschäden durch den Tunnelbau, Setzungen, Grundwasseraufstau

Zahlreiche Einwender wenden sich gegen den Bau des Entlastungstunnels Starnberg, da sie Gebäudeschäden bis hin zur Gefährdung der Standsicherheit durch baubedingte Erschütterung, durch Setzungen oder durch Grundwasseraufstau und andere baubedingte Probleme befürchten. Bezweifelt wird auch, dass der Vorhabensträger die Kompetenz der am Bau beteiligten Firmen überwachen könne.

Derartige Schäden können nach unserer Auffassung weitgehend vermieden werden.

Im Zuge der Baureifplanung und Baudurchführung des Tunnels hat der Vorhabensträger alle Maßnahmen zu ergreifen, um die Standsicherheit von Gebäuden nicht zu gefährden und Schäden möglichst von vornherein auszuschließen bzw. minimal zu halten.

Der Planung liegt ein Baugrund- und Gründungsgutachten mit Grundwassermodell zugrunde. Die Ergebnisse der Baugrundaufschlüsse, des Baugrundgutachtens, die geologischen Verhältnisse sowie die Ergebnisse der radiohydrometrischen Untersuchungen sind in Unterlage 1 Anlage 1-3 zusammengestellt. Zusätzlich wurde wegen der problematischen Grundwasserverhältnisse ein Grundwassermodell erstellt, um die Auswirkungen des Tunnelbaues auf die bestehende Grundwassersituation zu ermitteln. Die Ergebnisse sind in Unterlage 1 Anlage 4 beschrieben.

Alle Maßnahmen, die wasserrechtliche Belange berühren, erfolgen in Abstimmung mit der Wasserrechtsbehörde beim Landratsamt Starnberg und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim als zuständiger Fachbehörde. Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hat in seinem wasserwirtschaftlichen Gutachten eine Vielzahl von Bedingungen und Auflagen gestellt, die zu beachten sind, um frühzeitig die detaillierten Einflüsse und Auswirkungen der Maßnahme zu erkennen und zu kontrollieren. Dazu zählen bereits vor dem Bau Messprogramme zur Beweissicherung, Einschaltung von Sachverständigen, kontrollierbare, flexibel steuerbare und nachrüstbare Grundwasserüberleitungen, regelmäßige Überprüfungen und Dokumentation der Ergebnisse.

Das Bauverfahren sieht vor, den Grundwasserspiegel weder im Bau noch im Endzustand zu verändern. Zur Sicherstellung der bestehenden Grundwasserverhältnisse und zur Vermeidung eines Grundwasseraufstaus infolge der Tunnelbaumaßnahme sind Dükereinrichtungen erforderlich, welche eine Durchströmung des Grundwasserstromes

ermöglichen. Durch diese Düker soll gerade ein Anstieg des Grundwasserspiegels über das gegenwärtige Niveau hinaus vermieden werden, so dass auch nach Fertigstellung der Baumaßnahme nicht mit höheren Grundwasserständen gerechnet werden muss. Die Maßnahmen der Grundwasserüberleitung sind in Unterlage 1 Abschnitt 4.6 detailliert beschrieben. Die für die Düker dauerhaft zu beschränkenden Flächen sind den Unterlagen 7.1, 13 und 14 zu entnehmen. Die Drainagen liegen mit ca. 7 m unter Gelände so tief, dass sie auch bei einem Aushub für ein Kellergeschoss nicht tangiert werden. Eine dauerhafte Nutzungseinschränkung des betroffenen Grundstücks ist deshalb nur in der möglichen Anzahl der Tiefgeschosse zu erwarten.

Die teilweise von Einwendern geforderte Grundwasserunterdükerung an der unteren Hanfelder Straße ist nicht erforderlich. In diesem Bereich quert der Tunnel eine breite und tiefe Rinne aus gut durchlässigen Kiesen. Mit Hilfe eines für den Tunnel erstellten hydrogeologischen Modells konnte gezeigt werden, dass im Bereich der Hanfelder Straße keine zusätzlichen Dükerungsmaßnahmen notwendig sind. Ein Grundwasseraufstau ist nicht zu befürchten. Die gesamten Planungen für die hydrogeologischen Maßnahmen werden auch bei den weiteren Planungsschritten durch das Wasserwirtschaftsamt begutachtet.

Die technische Durchführung der Baumaßnahme ist in Unterlage 1 Abschnitt 7 dargestellt.

Aufgrund des erwarteten Bodenverhältnisse wird ein Vortriebsverfahren projektiert, bei dem im Bereich von instabilen grundwasserführenden Kiesschichten in einer Vorwegmaßnahme aus einem Stollen kleineren Durchmessers heraus Injektionen vorgenommen werden und der Untergrund somit verfestigt wird. Damit lässt sich erreichen, dass durch den nachfolgenden Vortrieb des zweispurigen Straßentunnels das zuvor injizierte Schutzgewölbe die aus dem Tunnelvortrieb resultierenden, erhöhten Spannungen im Untergrund aufnimmt und die möglicherweise entstehenden Verformungen an den Gebäuden minimiert werden. In den weiteren Planungsschritten sind die vorzusehenden Zusatzmaßnahmen im Detail zu planen und auszuarbeiten.

Im Bereich der offenen Bauweise soll eine Bohrpfahl-Deckelbauweise realisiert werden. Mit dieser Entscheidung wurde sowohl auf den anstehenden erschütterungsempfindlichen Untergrund als auch auf die anstehende Bebauung Rücksicht genommen. Das Einrütteln oder Einrammen von Spundwänden zur Herstellung eines Baugrubenverbau ist nicht vorgesehen und aufgrund der Auflage A 3.5.4 nicht zulässig.

Der Straßenbaulastträger hat sicherzustellen, dass nur ausreichend qualifiziertes Personal tätig wird. Bei hoch technisierten Baustellen ist es üblich, dass die Bieter für ihr Schlüsselpersonal die Lebensläufe der vorgesehenen Mitarbeiter und damit deren beruflichen Erfahrung offen legen müssen. Wenn dem Auftraggeber die Qualifikation nicht ausreichend erscheint, behält er sich vertraglich vor, auf qualifizierten Ersatz zu dringen. Darüber hinaus ist es Aufgabe der vom Auftraggeber eingesetzten Bauüberwachung, die einschlägigen Arbeiten des bauausführenden Personals zu kontrollieren und auf Einhaltung der Arbeitsqualität zu dringen, was bei Nichterfüllung bis zur Ablösung einzelner Personen auf Seiten der bauausführenden Firmen führen kann. Das Straßenbauamt kann und wird daher sicherstellen, dass nur ausreichend qualifiziertes Personal an der Baustelle tätig wird.

3.4.1.2.2 Beweissicherungen

Zahlreiche Einwender fordern die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für ihre Anwesen vor Beginn der Bauarbeiten, da sie Gebäudeschäden durch Setzungen oder Grundwasseraufstau etc. befürchten.

Ein Rechtsanspruch auf derartige Beweissicherungsmaßnahmen im Vorfeld eines Straßenbauvorhabens besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren über die Anträge auf die Aufnahme einzelner Anwesen nicht zu entscheiden.

Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aber auch im Interesse des Vorhabensträgers ist, hat das Straßenbauamt zugesagt, für die Gebäude im Nahbereich zur Tunneltrasse, auf die das Vorhaben Auswirkungen haben könnte, eine Beweissicherung durchführen zu lassen. Der Umfang der Beweissicherung ist nachrichtlich mit einer schwarzen gestrichelten Linie beiderseits der Tunneltrasse in den Lageplänen zum Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.1) eingezeichnet.

Im Erörterungstermin hat der Vorhabensträger zusätzlich zugesagt, die Anwesen Vordermühlstraße 6, 8 und 10 mit Tiefgarage und die gesamte Wohnanlage am Lindenweg d.h. die Anwesen Weilheimer Straße 5, 5a und 7 in die Beweissicherung aufzunehmen.

Diese vom Vorhabensträger zugesagten Beweissicherungen haben wir mit den Auflagen A. 3.7.5 und 6.1.1 in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Für weitere Gebäude, insbesondere für das Schnellrestaurant auf Fl.Nrn 783, 783/4, 783/5 und 783/6 der Gemarkung Starnberg (Einwender 2026, 2027), das Anwesen des Einwenders 1003 auf Fl.Nr. 784 und das Anwesen des Einwenders 1007 auf Fl.Nr. 714/22 wird das Staatliche Bauamt Weilheim im Zuge der Detailplanung über die Aufnahme in die Beweissicherung zu entscheiden. Diese Entscheidung kann nur in Abhängigkeit vom gewählten Bauverfahren – Schildvortrieb oder Spritzbetonbauweise – getroffen werden, da die Verfahren sich unterschiedlich auf die umgebende Bebauung auswirken können.

3.4.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurden die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechterhalten und erhebliche Umwege vermieden.

Zur Unterbindung der Linksabbiege-, Kreuzungs- und Wendemöglichkeit an der Kreuzung Gautinger Straße / Uhdestraße mit der B 2 durch die geplante Verkehrsinsel siehe oben C 3.3.4.4

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

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

3.4.1.2.4 Umsatzeinbußen durch Stauzeiten während der Bauphase

Mehrere Gewerbetreibende und Taxiunternehmer wenden ein, dass ihre Firmenfahrzeuge und Taxen während der Bauphase verstärkt im Stau stehen werden und den Unternehmen dadurch erhebliche Mehrkosten und ggf. auch Kundenabwanderung durch zu langsame Anfahrten und Anlieferungen drohen.

Gerade zur Vermeidung von Staus im Bereich des Gewerbegebiets nördlich der Münchner Straße wurde in der 3. Tektur vom 13.04.2006 die Verkehrsführung während der Bauzeit des Tunnels im Bereich des Nordportals geändert. Der Verkehr Richtung Stadtmitte wird nicht mehr über die Moosstraße, Petersbrunner Straße, Gautinger

Straße, Leutstettener Straße zur Münchener Straße geführt. Detaillierte Untersuchungen haben ergeben, dass der Verkehr unter Aufrechterhaltung jeweils zweier Fahrspuren je Richtung um die Baustelle herum geführt werden kann. Der Verkehr wird somit weiter entlang der B2 geführt. Diese Bauphase wird ca. in einem Jahr abgewickelt werden.

Rechtzeitig vor Baubeginn wird eine Verkehrsbesprechung mit Verkehrsbehörde, Polizei, Stadt und Staatlichem Bauamt Weilheim durchgeführt und die notwendigen verkehrlichen Maßnahmen im Einzelnen festgelegt. Damit werden Belastungen für die Verkehrsteilnehmer während der Bauzeit so weit wie möglich minimiert.

Nach den einschlägigen Straßengesetzen (§ 8a Abs. 6 FStrG) haben schon Eigentümer von Grundstücken, die an einer Straße liegen (Straßenanlieger) keinen Anspruch darauf, dass die Straße nicht geändert wird. So wie der Anlieger Vorteile aus der Straße für seinen Betrieb zieht, hat er auch Beeinträchtigungen bei einer Änderung in Kauf zu nehmen. Erst recht haben bloße Nutzer der Straße im Rahmen des Gemeingebrauchs gem. § 7 Abs. 1 FStrG keinen Anspruch darauf, dass die Straße nicht geändert wird oder auf ihr Baumaßnahmen stattfinden.

Eine Entschädigung für anfallende Stauzeiten von Firmenfahrzeugen oder Taxen ist in der deutschen Rechtsordnung grundsätzlich nicht vorgesehen.

3.4.1.2.5 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.3.5.5 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8 a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

3.4.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwendungsführer in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Stadt Starnberg, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendungsführern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt. Sofern Ausfertigungen des Planfeststellungsbeschluss nach Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG in der öffentlichen Bekanntmachung angegebenen Frist schriftlich angefordert werden, wird die Einwendernummer individuell mitgeteilt, bei den Rechtsanwaltskanzleien auch in Listen für ihre Mandanten.

Die privaten Einwendungen wurden bereits im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange mitbetrachtet. Soweit notwendig wurden auch dabei schon die Einwendernummern verwendet. Auf diese Ausführungen wird vorab verwiesen. Im Folgenden werden nur noch die Einwender behandelt, zu denen darüber hinaus besondere Ausführungen erforderlich sind.

3.4.2.1 Anwaltlich vertretene Einwender

3.4.2.1.1 Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner

Die Einwender 1000 und 1001 sind Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 893/2 der Gemarkung Söcking und der Grundstücke Flur-Nr. 524, 525, 526, 527, 528, 528/2 (alle Nähe Südportal) und 809/1 (Nähe Nordportal) der Gemarkung Starnberg. Die Grundstücke in der Nähe des Südportals werden in erheblichem Umfang vorübergehend für die Baustelleneinrichtung, Fl.Nr 524 und 526 dauerhaft für die Schaffung von Ausgleichsflächen in Anspruch genommen. Die Kanzlei Labbé & Partner rügt, dass eine ausreichende Berücksichtigung der Interessen ihrer Mandanten bei der Wahl des Ortes der Baustelleneinrichtung, des Betriebsgebäudes und der Ausgleichsflächen nicht erfolgt sei. Weiterhin wurde ursprünglich eine Feldwegunterführung gefordert, da ein Linksabbiegen in Richtung Starnberg vom privaten Feldweg auf Fl.Nr. 528 wegen der beginnenden Rampe nicht mehr möglich ist. Die Einwender rügen außerdem, dass die Fl.Nr. 809/1, die zusammen mit der von den Einwendern zugepachteten Fl.Nr. 414/2 mit einer Tankstelle, einem Getränkemarkt und einem Fitnesscenter bebaut sind, von der Erschließung abgeschnitten würde.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen für die Baustelleneinrichtung kann nicht verzichtet werden, da sie für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg der B 2 erforderlich sind. Derzeit ist noch offen, welches Bauverfahren für den Tunnel zum Zuge kommt. Dies ist eine Frage der Wirtschaftlichkeit zum Zeitpunkt der Ausschreibung. In den Planfeststellungsunterlagen wird deshalb für die Ausführung die Option sowohl für die Spritzbetonbauweise als auch für die Schildbauweise offen gehalten. Im Gegensatz zur Spritzbetonbauweise wird bei der Schildbauweise nur von einer Seite aus der Tunnel aufgefahren. Damit konzentriert sich der gesamte Baustellen- und Andienungsverkehr auf die Südseite. Für diesen für die Einwender 1000 und 1001 ungünstigen Fall sind die Baustelleneinrichtungsflächen ausgelegt. Entsprechende Flächen stehen am Nordportal nicht zur Verfügung. Aus baubetriebstechnischen und wirtschaftlichen Gründen müssen diese Flächen, die als Lager-, Zwischenlager- und als Aufbereitungsflächen dienen, möglichst nahe am Bauort liegen. Dadurch kann die Beeinträchtigung des Umfeldes und des allgemeinen Verkehrs minimiert werden. Es ist nicht beabsichtigt, das landwirtschaftliche Gebäude (Scheune mit auf dem Dach installierter Mobilfunkanlage) auf Flur-Nr. 528 zu beseitigen. In Absprache mit dem Eigentümer kann die Zufahrtsmöglichkeit für die Nutzung der Scheune aufrechterhalten werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Baustelleneinrichtungsflächen wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt. Soweit erforderlich, wird bei übermäßiger Verdichtung der Boden entsprechend aufgelockert. Verbleibende nachweisbare Nutzungsbeeinträchtigungen werden im Rahmen des Entschädigungsverfahrens geregelt.

Der Ausgleichsflächenbedarf für den Naturhaushalt (An) beträgt 0,678 ha und 0,204 ha für den Forst (Af - Aufforstungsfläche), so dass insgesamt der Ausgleichsflächenbedarf 0,88 ha beträgt.

Die Flächen für Naturhaushalt und Forst wurden zusammengefasst, da alternative Grundstücke für derart kleine und entsprechend geeignete Flächen sowie einem gleichartigen ökologischen Wirkungsgrad sonst nicht zur Verfügung stehen. Die Ausgleichsfläche für den Naturhaushalt dient zugleich als notwendige Abstandsfläche der Aufforstung zu evtl. angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen. Dadurch kann die relativ geringe Aufforstungsfläche vollständig genutzt werden. Die Ausgleichsmaßnahme steht im räumlichen Zusammenhang zum Eingriff. Die Ausgleichsfläche befindet sich im Anschluss an ein kartiertes Biotop (= Feuchtfäche „Bei den sieben Quellen“) und puffert dieses vor Einträgen aus den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen (z. B. Herbizide, Dünger) ab. Dadurch kann die bisherige Beeinträchtigung, verstärkt durch die Lage in eine Senke, erheblich reduziert werden und das Biotop wird aufgewertet. Die Aufforstungsfläche liegt im Anschluss an einen bestehenden Buchenwald. Durch diese Lage erzielt die geplante Ausgleichsmaßnahme trotz der relativ geringen Flächengröße einen hohen ökologischen Wirkungsgrad. Da die Grundstücke der Einwender aus den

genannten Gründen die idealen Grundstücke zur Anlage der Ausgleichsflächen sind, entspricht es pflichtgemäßer Abwägung, sie zu diesem Zweck in Anspruch zu nehmen.

Die Verschiebung des Betriebsgebäudes auf das Flur-Stück Nr. 522 kommt aus folgenden Erwägungen nicht in Betracht: Bei Flur-Nr. 522 handelt es sich um eine vorrangig mit Laubwald bestandene Fläche. Bei der Abwägung der für das Betriebsgebäude geeigneten Flächen wurde daher dieser Wald aus ökologischen Gründen gegenüber den intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen der Einwender als höherwertig und schützenswerter angesehen. Auch unter Berücksichtigung der Andienbarkeit des Bauwerks und der aus dieser Lage resultierenden kurzen Wege für die Versorgung des Tunnels mit Luft, Strom und Wasser wurde der vorliegenden Variante der Vorzug gegeben. Hinzu kommt, dass der bergmännische Anschlag für den Tunnel in Höhe des Grundstückes Flur-Nr. 522 liegt und evtl. Abgrabungen oder Baugruben für das Betriebsgebäude die Auffahrung des bergmännischen Teils beeinträchtigen würden. Der bergmännische Anschlag Richtung Nordosten müsste verschoben und die offene Bauweise in diesem Portalbereich verlängert werden, was dann wegen der fallenden Tunnelgradienten zu einem höheren Baugrubenverbau und während der Bauphase zu Problemen mit der Verkehrsführung auf der B 2 führen würde.

Die Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Flächen Fl.Nr. 527 und 528 der Gemarkung Starnberg wurde im Erörterungstermin mit den Einwendern einvernehmlich festgelegt und ist in der 4. Tektur vom 22.01.2007 in Unterlage 7.1 dargestellt. Der Wirtschaftsweg auf Fl.Nr. 528 wird nicht mehr direkt an die B 2 angeschlossen, sondern entlang des Böschungsfußes der B 2 in östliche Richtung zum geplanten Betriebsgebäude des Tunnels geführt. Dessen Anschluss der von den Einwendern mitbenutzt werden kann an die Weilheimer Straße ist auf der Höhe des Heimstettenweges über dem Tunnel liegend vorgesehen. Dadurch werden für den landwirtschaftlichen Verkehr alle Fahrbeziehungen ermöglicht.

Die Anregung auf Flur-Nr. 809/1 statt einer Böschung eine Stützmauer anzuordnen, wurde in die Planung eingearbeitet. Durch den Neubau der Bahnbrücke und der damit verbundenen Führung des Gehwegs entlang der Bundesstraße, sowie durch die Verwendung von Stützmauern kann der Grunderwerb aus der Fl.Nr. 809/1 von 72 m² auf 23 m² reduziert werden.

Die freie Zufahrt aus allen Richtungen zur Tankstelle auf Flur-Nr. 809/1 wird insoweit eingeschränkt, als aus Richtung München nicht mehr links in die Uhdestraße (Zufahrt zur Tankstelle) eingebogen werden kann und ebenso das Linksabbiegen von der Uhdestraße in Richtung Innenstadt nicht mehr möglich ist. Ein Zufahren aus Richtung München ist nur mehr indirekt über die Percha- und Uhdestraße gewährleistet. Der Vorrang eines flüssigeren Verkehrs auf der B 2 und einer ausreichenden Leistungsfähigkeit an den Kreuzungspunkten lässt eine andere Lösung für die Zufahrt nicht mehr zu. Für die direkte Zufahrt von der B 2 aus allen Richtungen besteht auch kein Rechtsanspruch. Das Grundstück hat eine anderweitige ausreichende Verbindung zum öffentlichen Wegenetz. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geht hier vor.

Bezüglich der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen.

3.4.2.1.2 Mandanten von Herrn Rechtsanwalt August E. Mehr bzw. der Kanzlei Mehr und Kriebel

3.4.2.1.2.1 Der Einwender Nr. 0002 vertreten durch Herrn Rechtsanwalt August E. Mehr (mittlerweile Kanzlei Mehr und Kriebel) wendet sich gegen die Inanspruchnahme von Teilen seiner Grundstücke Fl.Nr. 782, 790 und 241 der Gemarkung Starnberg. Aus Fl. Nr. 790 (Gesamtgröße 3.139 m²) werden 416 m² erworben, 267 m² vorübergehend beansprucht, 206 m² dauerhaft beschränkt und 220 m² vorübergehend beschränkt, aus Fl. Nr. 782 (Gesamtgröße 4.018 m²) werden 398 m² erworben, 249 m² vorübergehend beansprucht und 425 m² vorübergehend beschränkt. Aus Fl.Nr. 241 (Gesamtgröße 580 m²) werden 120 m² dauerhaft beschränkt und 88 m² vorübergehend beschränkt.

Zudem befürchtet er, dass beim Bau des Nordportals die Standsicherheit insbesondere des Hochhauses auf Fl.Nr. 790 (Gradstraße 3) beeinträchtigt wird und fordert die Durchführung einer Beweissicherung auf Kosten des Vorhabensträgers und den Einbau von Lärmschutzfenstern.

Zur Gefährdung der Standsicherheit wird auf die Ausführungen unter 3.4.1.2.1 verwiesen. Auch durch den „näher herangeführten Schwerlastverkehr“ wird bei dem Hochhaus keine Beeinträchtigung der Standsicherheit gesehen, da bei einem Hochhaus eine ordnungsgemäße Gründung vorausgesetzt werden kann und der Schwerverkehr bei einer solchen Gründung keine Bedeutung für die Standsicherheit hat.

Zur Forderung nach einer Einbeziehung des Gebäudes in die Beweissicherung verweisen wir auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.2.

Da ein aktiver Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwände) aufgrund der Höhe des Gebäudes und der Lage zur B 2 mit vertretbarem Aufwand nicht wirksam herzustellen ist, besteht beim Hochhaus Gradstraße 3 ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster) auf der Südseite und an den beiden Schmalseiten des Gebäudes. Im Zuge der Prüfung, welche passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird auch überprüft, ob die früher eingebauten Fenster den Anforderungen genügen. Ebenso bestehen für die Gebäude Gradstraße 5 und 7 an den Immissionspunkten 67 – 72 Ansprüche auf passiven Lärmschutz.

Für das Gebäude Gradstraße 1, das mindestens 60 m vom Fahrbahnrand der B 2 entfernt liegt und damit weit mehr als den doppelten Abstand als das Gebäude Gradstraße 3 hat, besteht kein Anspruch auf Lärmschutz, da sich hier neben der Entfernung der Schallschatten aus dem Gebäude Gradstraße 3 auch der Damm der Bahnlinie auswirkt und daher keine Überschreitung der Lärmgrenzwerte vorliegt.

Bezüglich der übrigen Einwendungen – insbesondere zur Schadstoffbelastung und zur Verlegung des Tunnelportals - wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen.

3.4.2.1.2.2 Der Einwender 1007 wendet sich dagegen, dass aus dem Grundstück Fl.Nr. 714/22 (Größe 809 m²) des Einwenders 34 m² dauerhaft und 121 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Zudem befürchtet er, dass beim Bau des Nordportals in offener Bauweise die Standsicherheit des Gebäudes auf Fl.Nr. 714/22 beeinträchtigt wird und fordert die Durchführung einer Beweissicherung auf Kosten des Vorhabensträgers und den Einbau von Lärmschutzfenstern.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg der B 2 erforderlich sind. Durch Verschmälerung der Mittelinsel der B2 wurde die Grundinanspruchnahme aus Fl. Nr. 714/22 von bisher vorgesehen 140 m² auf 34 m² reduziert, der Eingriff erfasst nur noch die Grundstückseinfassung (Hecke). Eine weitere Reduzierung ist wegen der erforderlichen Trassierungselemente und dem Zwangspunkt Tunnelportal nicht möglich.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von 121 m² ist für einen Zeitraum von voraussichtlich ca. 1 ½ Jahren zur provisorischen Führung eines Gehwegs erforderlich. Auf dem Grundstück entfallen dadurch 3 Stellplätze, die Zufahrt bleibt erhalten. Aufgrund der Zusage des Vorhabensträgers im Erörterungstermin an den Einwender wird der Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 714/22, der vorübergehend in Anspruch genommen werden muss, vorher zusammen mit dem Einwender abgesteckt. Dadurch kann die Installationsfirma, an die das Grundstück vermietet ist, sich auf den vorübergehenden Verlust von Lager und Parkfläche einstellen und ihre betrieblichen Abläufe danach ausrichten. Von einer diesbezüglichen Auflage zugunsten des Einwenders konnte daher abgesehen werden.

Zur Gefährdung der Standsicherheit wird auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1, zur geforderten Beweissicherung auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.2 verwiesen.

Es besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster), am Immissionspunkt 101 im Erdgeschoß (Westseite), am Immissionspunkt 102 für

Erdgeschoß, 1 OG und 2. OG (Frontseite zur B 2), am Immissionspunkt 103 für das 2. OG (Ostseite), da es trotz der aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form der schallhochabsorbierenden Verkleidung der Tunnelrampe noch zu Überschreitungen der Grenzwerte an den o.g. Immissionspunkten kommt. Lärmschutzwände sind in diesem Bereich aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der erforderlichen Grundstückszufahrten nicht herzustellen.

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

Bezüglich der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen – insbesondere C.3.3.4.2 verwiesen.

- 3.4.2.1.2.3 Der Einwender Nr. 2028 wendet sich gegen die Anlage eines Notausstiegs auf Fl.Nr. 563 der Gemarkung Starnberg, da die Anlage dieses Notausstiegs auf dem Grundstück nicht zwingend sei. Aus der Fl.Nr. 563 (3049 m²) werden 54 m² dauerhaft und 231 m² vorübergehend in Anspruch genommen, sowie 108 m² dauerhaft und 191 m² vorübergehend beschränkt.

Das vorgesehene Konzept der Rettungseinrichtungen basiert auf der Grundlage der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT). Hierbei ist die Anlage von Notausstiegen in einem Abstand von mindestens 300 m vorgeschrieben. Die Anordnung der Notausstiege wurde unter Berücksichtigung der sich innerstädtisch durch die Bebauung ergebenden Zwänge und der Erreichbarkeit für Einsatzkräfte festgelegt. Somit ist die Lage der Notausstiege nicht frei verschiebbar. Die ursprüngliche Planung sah einen Notausstieg vor, der auf Fl. Nr. 342 östlich der B2 situiert war. Die Höhe des Schachtes betrug hierbei 25 m. In der 2. Tektur der Planfeststellungsunterlagen vom 15.09.2005 wurden die Notausstiege hinsichtlich der Begehbarkeit nochmals überprüft und optimiert. Hierbei konnte durch die Verlegung des Notausstiegs in tiefer gelegenes Gelände die Höhe des Vertikalschachtes entscheidend verringert werden. Durch die Anordnung eines ca. 70 m langen Schrägstollens mit einer Neigung von 10 % konnte die Höhe des Notausstieges von 25 m auf 5 m verringert werden, wodurch die Begehbarkeit und der Aspekt der Tunnelsicherheit erhöht werden. Die Inanspruchnahme der Fläche ist daher erforderlich.

Bezüglich der übrigen Einwendungen – insbesondere zur Forderung einer zweiten Tunnelröhre - wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen.

- 3.4.2.1.3 Mandanten der Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke

Die Kanzlei vertritt ab der 2. Tektur die Einwender 1009, 1010, 1027, 1038, 2001 und 2002, die alle von Grundstücksabtretungen betroffen sind.

Bezüglich der für alle erhobenen Einwendungen wird hinsichtlich der Forderung nach der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Ausführungen in C.1.2, bezüglich der behaupteten Inkonsistenz des Zahlenmaterials in den Verkehrsgutachten auf die Ausführungen in C. 3.2.4.3 und bezüglich der Tunnelsicherheit, der Notausgänge und der Rettungsstollen auf die Ausführungen unter C. 3.3.3.3 verwiesen.

Zur Rüge, es sei keine Risikoanalyse durchgeführt worden, wird ergänzend ausgeführt: Für die weitere Planung werden die Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), Ausgabe 2006, die hinsichtlich der baulichen Anforderungen weitgehend denen der RABT 2003 entsprechend, zugrunde gelegt. Risikoanalysen werden im dort beschriebenen Umfang im Rahmen der weiteren Planung durchgeführt. Kap. 9 der RABT 2006 fordert nach der erfolgten Festlegung der Tunnelausrüstung die Durchführung einer Risikobewertung für den Transport von Gefahrgut und vergleichbaren Gütern. Die detaillierte Festlegung der Tunnelausrüstung mit Dimensionierung der Anlagenteile erfolgt im Rahmen des noch zu erstellenden betriebstechnischen Entwurfs. Die Risikobewertung wird im Zuge dieser weiteren Planungen durchgeführt.

Dieses Vorgehen ist aus der Sicht der Regierung von Oberbayern sachgerecht und daher nicht zu beanstanden.

3.4.2.1.3.1 Der Einwender 1009 wendet sich gegen die Inanspruchnahme von 21 m² dauerhaft und 22 m² vorübergehend aus seinem Grundstück Fl.Nr. 798/2 der Gemarkung Starnberg (363 m²), insbesondere mit der Begründung, dass das Haus durch die Lärm- und Abgasimmissionen und den Verlust des Vorgartens sowie den bis unmittelbar ans Haus heranreichenden Bürgersteig unbewohnbar würde. Zudem wird gerügt, dass die Ausfahrt in die Münchner Straße durch die zusätzlichen abzweigenden Fahrzeuge stark erschwert würde.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg der B 2 erforderlich sind. Zur Anlage des Gehweges muss die bestehende Stützmauer (Höhe ca. 1,30 m) um ca. 2,00 m nach Norden versetzt werden. Die Versetzung erfolgt in Absprache mit dem Eigentümer. Dabei sind die Eingriffe in das Grundstück so gering wie notwendig zu halten und eine Bauweise zu wählen, die sicherstellt, dass das Gebäude nicht gefährdet wird.

Nach der Planung verbleibt zwischen Gebäude und Hinterkante Gehweg ein Abstand von ca. 3,0 m bis 3,40 m (nicht 2,0 m wie von Einwender behauptet), so dass ausreichend Platz für einen Sichtschutz durch Bepflanzung bleibt, der auch im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan vorgesehen ist und in Absprache mit dem Eigentümer erfolgt.

Für das Anwesen ist als Ergebnis des Erörterungstermins eine Abschirmung durch eine transparente Lärmschutzwand von 2 m Höhe auf der zurückversetzten Stützmauer vorgesehen. Durch diese Wand kann der Tagesgrenzwert eingehalten werden. Wegen der fortbestehenden Überschreitung des Nachtgrenzwerts besteht für das Gebäude darüber hinaus auf der Süd- und Ostseite Anspruch auf passiven Lärmschutz. Eine Lärmschutzwand, die auch die Überschreitungen der Nachtgrenzwerte abdeckt, kann in diesem Bereich aufgrund der beengten Verhältnisse und der Zufahrt zur Fl.Nr. 798/2 zur Münchner Straße, die erhalten bleiben muss, nicht errichtet werden. Sie müsste zudem sehr massiv ausfallen und würde das Anwesen einmauern. Es ist davon auszugehen, dass eine solche Wand von den Eigentümern wegen des Einmauerungseffekts auch nicht gewünscht wird (s.o. C 3.3.4.1.4).

Das Einfahren in die Münchner Straße Richtung Weilheim wird durch die künftige Ausgestaltung mit 5 Fahrstreifen im Vergleich zur heutigen Situation nicht weiter erschwert, da sich der Einwender künftig nur noch in den Verkehrsstrom einreihen muss, der die nördliche Umfahrungsspur der Tunnelrampe nutzt. Ebenso wie im derzeitigen Zustand (durchgezogene Mittellinie) ist vom und zum Grundstück auch künftig nur ein Rechtseinbiegen bzw. Rechtsausfahren in Fahrtrichtung Weilheim zulässig. Dem Einwender entstehen durch das Vorhaben somit keine Umwege.

Aufgrund der Diskussion im Erörterungstermin wurde zur Ermittlung der einschlägigen Lärmgrenzwerte nochmals überprüft, ob das Anwesen des Einwenders, sowie das Anwesen des Einwenders 1010 tatsächlich, wie im Flächennutzungsplan der Stadt Starnberg dargestellt, in einem Gewerbegebiet liegen. Maßgeblich dafür ist die tatsächliche Bebauung im Umfeld des Anwesens. Nach einer Ortseinsicht kommen wir zu dem Ergebnis, dass trotz einiger Wohnbebauung nördlich des Anwesens am Seilerweg die Bebauung unmittelbar an der B 2 tatsächlich Gewerbegebietscharakter hat. Das Anwesen der Einwender liegt als einziges Wohnanwesen in diesem Bereich an der B 2 zwischen zwei Kfz-Werkstätten, die gewerbegebietstypische Nutzungen sind. Auch im weiteren Verlauf Richtung München besteht an der B 2 eindeutig Gewerbegebietscharakter. Der Geschosswohnbau westlich der Eisenbahnstrecke ändert wegen der starken Trennwirkung des Bahndamms am Gewerbegebietscharakter östlich der Bahnstrecke nichts.

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

3.4.2.1.3.2 Die Einwender 1010 wenden sich gegen die Inanspruchnahme von 24 m² dauerhaft und 18 m² vorübergehend aus ihrem Grundstück Fl.Nr. 798/3 der Gemarkung Starnberg (308 m²), insbesondere mit der Begründung, dass das Haus durch die Lärm- und Abgasimmissionen und den Verlust des Vorgartens sowie den bis unmittelbar ans Haus heranreichenden Bürgersteig unbewohnbar würde.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg der B 2 erforderlich sind. Da es bei der Fl.Nr. 798/3 um die andere Seite des Doppelhauses von Einwender 1009 handelt und die Einwendungen im Wesentlichen identisch sind, wird auf die dortigen Ausführungen unter C. 3.4.2.1.3.2 verwiesen. Auch diesem Anwesen kommt der aktive Lärmschutz durch die transparente Lärmschutzwand zugute (s.o. C 3.3.4.1.4).

3.4.2.1.3.3 Der Einwender 1027 vertreten bei der 2. und 3. Tektur von der Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke rügt die Inanspruchnahme von 24 m² dauerhaft und 75 m² vorübergehend aus der Fl.Nr. 797 der Gemarkung Starnberg (435 m²). Dies führe zu einer Existenzgefährdung, da durch die Verkleinerung des Rangier- und Parkbetriebs das Betreiben der Kfz- Werkstatt unmöglich gemacht werde, die zudem der Altersversorgung des Vaters des Einwenders diene und in der insgesamt neun Arbeitsplätze bestünden. Zudem wendet er sich gegen die Verschlechterung der Zufahrt durch die Aufweitung der B 2.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für eine Zufahrt beim Bau der Bahnbrücke notwendig sind. Die vorübergehende Inanspruchnahme ist nicht für den gesamten Zeitraum der Herstellung der Bahnbrücke erforderlich, sondern lediglich für eine Gesamtdauer von ca. 2 Wochen. In Absprache mit der Baufirma kann der fragliche Bereich auch während dieser Zeit vom Eigentümer genutzt werden, da die Inanspruchnahme vorwiegend nachts erfolgt, so dass tagsüber der Werkstattbetrieb nicht gestört wird. Aus einer zeitlich derart beschränkten Flächeninanspruchnahme kann sich keine Existenzgefährdung eines alteingesessenen Betriebs ergeben.

Der dauerhafte Erwerb entspricht nur rund 5 % der Grundstücksfläche und betrifft nur eine von 5 – 6 vorhandenen Parkflächen vor dem Werkstattgebäude. Dadurch wird unserer Ansicht nach das Betreiben der Kfz- Werkstatt nicht unmöglich gemacht. Etwaige Umsatzeinbußen durch eine Betriebserschwerung sind außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu lösen.

Ein Linksabbiegen aus Richtung Starnberg oder dem Tunnel in den Seilerweg ist aus Gründen des Verkehrsablaufes und der Verkehrssicherheit künftig ebenso wie heute nicht möglich. Die Zufahrt zum Seilerweg erfolgt künftig über die nördliche Umfahrungsspur der Tunnelrampe. Eine Verschlechterung im Vergleich zur heutigen Situation ist für uns nicht erkennbar. Die Veränderung hat der Einwender hinzunehmen, da kein Anspruch, besteht dass öffentliche Straßen auf Dauer unverändert bestehen. Im Übrigen plant nach Kenntnis des Vorhabensträgers die Stadt Starnberg im Zuge der Fortschreibung der Bauleitplanung den Seilerweg an die Gautinger Straße anzubinden, so dass sich insoweit die Zufahrtssituation für das Grundstück des Einwenders wieder verbessern würde.

3.4.2.1.3.4 Der Einwender 1038 wird bei seinen Einwendungen gegen die 2. Tektur sowohl von der Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke als auch von der Kanzlei Consilia vertreten. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme von 38 m² dauerhaft und 80 m² vorübergehend aus der Fl.Nr. 843/2 der Gemarkung Starnberg (1687 m²) und von 190 m² vorübergehend aus der Fl.Nr. 843/12 (805 m²). Zudem rügt er die künftig verschlechterte Anfahrtssituation der gewerblich genutzten Grundstücke 843/2 und 843/12 durch die Unterbindung des Linksabbiegens aus der Gautinger Straße Richtung München.

Die ebenfalls geforderte Erhaltung der beidseitigen Gehwege in der Moosstraße sehen die Planunterlagen dagegen seit der 1. Tektur vom 05.12.2002 wieder vor, dadurch erhöht sich allerdings der Grunderwerb aus der Fl.Nr. 843/2 von 5 m² auf 38 m².

Der Grunderwerb im Einmündungsbereich der Moosstraße ist erforderlich, um den Verkehrsfluss auf der B2 zu gewährleisten und den Kreuzungsbereich Moosstraße/Perchastraße leistungsfähig zu gestalten. Für die Bundesstraße 2 sind je Fachrichtung zwei durchgehende Fahrspuren erforderlich. Um an der Kreuzung B2/Moosstraße/Perchastraße alle Fahrbeziehungen zu ermöglichen, sind entsprechende Abbiegespuren vorgesehen. Beidseitig der Moosstraße wird – wie gerade vom Einwender 1038 gefordert – ein Gehweg geführt. Hieraus ergibt sich der erforderliche Grunderwerb.

Zum Linksabbiegen aus der Gautinger Straße Richtung München siehe C. 3.3.3.4.

- 3.4.2.1.3.5 Die Einwender 2002, vertreten von der Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke sind als Erbengemeinschaft Eigentümer der Fl.Nr. 798/4 (1499 m²) der Gemarkung Starnberg. Sie wenden sich gegen die dauerhafte Inanspruchnahme von 96 m² und die vorübergehende Inanspruchnahme von 110 m² aus diesem Grundstück. Durch die Baumaßnahme gingen auf dem Grundstück sechs Stellplätze verloren, die zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs der auf dem Grundstück bestehenden Kfz- und Elektrowerkstatt unverzichtbar seien. Entfielen diese Stellplätze dauerhaft, könnte der Betrieb auf dem Grundstück nicht weitergeführt werden, die Einwendungsführer würden dadurch einen langjährigen zuverlässigen und solventen Mieter verlieren, die Werkstatt Räume wären zudem zukünftig unvermietbar.

Die Grundinanspruchnahme ist auf Grund der hier notwendigen 5 Fahrspuren sowie der beiderseitigen Gehwege erforderlich. Die Grundabtretung entspricht auf der gesamten Länge des Grundstücks einer Breite von 2,00 m. Hierbei handelt es sich um den neu anzulegenden Gehweg.

Dass durch den behaupteten Wegfall der Stellplätze der Werkstattbetrieb auf Fl.Nr. 798/4 nicht aufrechterhalten werden kann, erscheint nicht zwingend. Auch zwischen der verbreiterten B 2 und dem Werkstattgebäude besteht noch ein Abstand von einigen Metern, der zum Abstellen von Fahrzeugen ausreichen dürfte. Zudem bestehen auf dem Grundstück erhebliche Freiflächen um die Gebäude, die evtl. zur Anlage neuer Parkplätze genutzt werden können. Das öffentliche Interesse an der Verbreiterung des B 2 zur Einfahrt in den Entlastungstunnel Starnberg überwiegt hier die Interessen der Anlieger am Erhalt sämtlicher Parkplätze.

Fragen der Entschädigung – insbesondere auch wegen verschlechterter Vermietbarkeit – können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren erfolgen.

- 3.4.2.1.4 Mandanten von Herrn Rechtsanwalt Jochen Krebs und der Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke

Die Einwender Nr. 1011, 1012 vertreten von Herrn Rechtsanwalt Jochen Krebs und der Einwender 2001 vertreten ab der 2. Tektur von der Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke sind die Eigentümer der Fl.Nrn 841/3 (892 m²) und 841/9 (624 m²) der Gemarkung Starnberg. Diese Grundstücke werden für den Durchstich der Petersbrunner Straße komplett in Anspruch genommen, die darauf stehenden Gebäude sollen abgerissen werden. Hiergegen wenden sich die Einwender, insbesondere mit der Begründung, die Stadt Starnberg habe mit ihrer Bauleitplanung in der Vergangenheit einen Vertrauenstatbestand geschaffen, dass es nicht zu einem Durchbruch von der B 2 zur Petersbrunner Straße kommt. Die Beanspruchung gerade ihrer Grundstücke sei abwägungsfehlerhaft erfolgt, da die Fl.Nrn 841/3 und 841/9 nur deshalb ausgewählt worden seien, weil die älteren Gebäude günstiger abzulösen seien. Vielmehr müsse der Durchstich entlang des bestehenden Fußgängerdurchgangs auf Fl.Nr. 841/28 zwischen den Fl.Nrn 841/4 und 841/5 durchgeführt werden, da hier bereits eine öffentliche Verkehrsfläche bestehe.

Der Einwender 1012, der eine Spezialfirma für den Verkauf von englischen Kfz, insbesondere auch Sportwagen betreibt, rügt den Verlust seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs. Derartige Firmen gäbe es nur zweimal in Deutschland.

Die Firma sei darauf angewiesen, die Fahrzeuge an der B 2 deutlich sichtbar zu präsentieren, eine Verlagerung der Firma komme einem Existenzverlust gleich.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen und den Abbruch der Gebäude kann auch im Lichte der Argumente der Einwender nicht verzichtet werden, da der Durchstich zur Petersbrunner Straße für die Verkehrswirksamkeit des Entlastungstunnels Starnberg der B 2 erforderlich ist.

Nach der Untersuchung von Prof. Kurzak ist ein Verzicht auf Signalanlagen am nördlichen Tunnelende nur möglich, wenn am Knoten Gautinger Straße im Zuge der B 2 ein Mittelteiler durchgezogen wird und für die nicht mehr zugelassenen Linkseinbieger aus der Gautinger Straße Richtung München zusätzlich zur bestehenden Moosstraße eine neue Anbindung an die B 2 durch Verlängerung der Petersbrunner Straße geschaffen wird. Nur durch dieses Verkehrskonzept, das mit der Tektur vom 05.12.2002 in die Planung aufgenommen wurde, kann der Verkehr im Zuge der B 2 so verflüssigt werden, dass auch in den Berufsverkehrszeiten eine sichere Verkehrsabwicklung und ausreichende Leistungsfähigkeit möglich ist und ein Rückstau in den Tunnel vermieden werden kann.

Die Tatsache, dass der Durchstich von der Petersbrunner Straße zur B 2 in früheren Bebauungsplänen nicht enthalten war, begründet keinen rechtlich erheblichen Vertrauenstatbestand, dass ein Grundstück im Zuge der Änderung einer Bundesfernstraße nicht in Anspruch genommen wird. Die Verlegung der Petersbrunner Straße über die Flur-Nr.841/3 und 841/9 greift zudem die neuerlichen Überlegungen der Stadt Starnberg bei ihrer Bauleitplanung auf.

Sie hat den Vorteil, dass mit dieser Lösung eine Vollkreuzung mit der Strandbadstraße entsteht. Eine Verlegung der Petersbrunner Straße über den bestehenden Gehweg Flur-Nr. 841/28 hätte eine versetzte Kreuzung zur Folge mit dem Nachteil einer erheblich reduzierten Leistungsfähigkeit der Kreuzung, die dem Ziel der Verflüssigung des Verkehrs auf der B 2 widersprechen würde. Darüber hinaus reicht die Breite der Flur-Nr. 841/28 nicht für einen Durchstich aus. Hier würde es notwendig, in die Flur-Nr. 841/5 so stark einzugreifen, dass auch der dort angesiedelte Betrieb ausgelagert werden müsste, so dass es bei schlechterer Verkehrswirksamkeit dann dort ebenfalls zu einem Eingriff in einen bestehenden und ausgeübten Gewerbebetrieb käme.

Nach Ansicht der Regierung von Oberbayern führt eine Verlagerung des Gewerbebetriebs des Einwenders 1012 nicht zwingend zu einem Existenzverlust. Die vorgebrachte Begründung – es gebe nur zwei solche Firmen in Deutschland – ist für die zwingende Beibehaltung des Standortes nicht stichhaltig. Gerade wenn es nur zwei Betriebe gibt, spricht alles dafür, dass der Betrieb nicht von der Laufkundschaft – für die eine deutlich sichtbare Präsenz an der Münchner Straße vorteilhaft ist – lebt, sondern durch seinen Namen. Dafür spielt der Standort an der Münchner Straße aber keine entscheidende Rolle, so dass eine Verlagerung keinem Existenzverlust gleichkommt.

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

Bezüglich der übrigen Einwendungen – insbesondere zur Forderung einer Umgehungsstraße statt des Tunnels - wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen.

3.4.2.1.5 Mandanten der Kanzlei Consilia Rechtsanwälte

Consilia Rechtsanwälte vertreten die Mandanten 1038 (s.o. 3.4.2.1.3.4), 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 und 2009. Die Mandanten sind gewerbetreibende Anlieger der Moosstraße.

Sie befürchten v.a. während der Bauzeit eine Zerschneidung der Stadt Starnberg und eine wesentliche Verschlechterung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets und daraus resultierende Umsatzeinbußen. Zudem wenden sie sich gegen eine Inanspruchnahme ihrer Grundstücke. Grundstücksbetroffen ist allerdings neben Einwender 1038 (s.o.) nur Einwender 2007, bei letzterem werden für den Durchstich der Petersbrunner Straße und

den Gehweg an der B 2 aus Fl.Nr. 840/1 (1090 m²) 50 m² dauerhaft und 65 m² vorübergehend in Anspruch genommen, aus Fl.Nr. 841/27 (4064 m²) 175 m² dauerhaft und 180 m² vorübergehend und die komplette Fl.Nr. 854/10 (73 m²).

Die Befürchtung, dass sich die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets um die Moosstraße und die Petersbrunner Straße während der Bauzeit längerfristig verschlechtert, teilen wir nicht.

Die ursprünglich während der Bauzeit geplante Umleitung des Verkehrs aus Richtung München über die Moos – und Leutstettener Straße ist nicht mehr vorgesehen. Auf diese Verkehrsumleitung über die Moosstraße kann verzichtet werden, da der gesamte Verkehr auf der B2 gehalten werden kann. Der Verkehr wird mit provisorisch erstellten Fahrbahnen um den jeweils in offener Bauweise herzustellenden Abschnitt des Tunnels herumgeleitet. Hierbei werden sowohl Richtung München als auch Richtung Starnberg die vorhandenen beiden Fahrspuren je Fahrtrichtung zur Aufnahme des Verkehrs aufrechterhalten. Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets wird nicht verschlechtert. Durch den geplanten Durchstich der Petersbrunner Straße wird sogar eine weitere Anbindung an das Gewerbegebiet geschaffen.

Der Grunderwerb ist entlang der B2 und im Einmündungsbereich der Moosstraße, sowie am Durchstich der Petersbrunner Straße erforderlich, um den Verkehrsfluss auf der B2 zu gewährleisten und den Kreuzungsbereich Moosstraße/Perchastraße leistungsfähig zu gestalten. Für die Bundesstraße 2 sind je Fachrichtung zwei durchgehende Fahrspuren erforderlich. Um im Kreuzungsbereich mit der Moosstraße und Perchastraße alle Fahrbeziehungen zur Erschließung des Gewerbegebiets zu ermöglichen, sind entsprechende Abbiegespuren vorgesehen. Beidseitig der Moosstraße wird ein Gehweg geführt. Hieraus ergibt sich der erforderliche Grunderwerb. Der Grunderwerb und die vorübergehend zu beanspruchenden Flächen wurden hierbei auf ein notwendiges Maß beschränkt.

Bezüglich der übrigen Einwendungen – insbesondere zum Bau einer Umgehungsstraße anstatt des Tunnels - wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen.

3.4.2.1.6 Mandantin der Kanzlei Nörr Stiefenhofer Lutz

Die Einwenderin 2027 ist Eigentümerin der Fl.Nrn 783, 783/4, 783/5 und 783/6 der Gemarkung Starnberg, auf denen sie ein Fastfood-Restaurant betreibt. Hieraus werden folgende Flächen benötigt: Aus Fl.Nr. 783 (916 m²) 135 m² dauerhaft und 421 m² vorübergehend, aus Fl.Nr. 783/4 (324 m²) 92 m² und 43 m² vorübergehend, aus Fl.Nr. 783/5 (754 m²) 144 m² und aus Fl.Nr. 783/6 (993 m²) 545 m². Mit der Flächenabtretung ist die Einwenderin im Wesentlichen einverstanden.

Ihrer Forderung auf die Inanspruchnahme einer Fläche im Westen der Fl.Nr. 783/6 zur Erschließung des Grundstücks 784 zu verzichten, ist der Vorhabensträger mit der geänderten Planung 22.01.2007 einfügen nachgekommen. Durch die Beibehaltung der Erschließung der Fl.Nr. 784 über die Leutstettener Straße kann auf die gerügte Inanspruchnahme verzichtet werden. Den Überlegungen der Einwenderin, eine getrennte Zu- und Ausfahrt für das Restaurant zu errichten, steht das Staatliche Bauamt Weilheim positiv gegenüber.

In der Stellungnahme zur 3. Tektur vom 10.05.2006 fordert sie zudem eine Beschränkung der Nutzung des Parkplatzes bzw. der Parkplatzzufahrt auf ein bis zwei Wochen und ein bis zwei Stellplätze.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für den Bau der Umfahrung der Tunnelrampen und vorübergehend für den Bau der Bahnbrücke erforderlich sind. Die Inanspruchnahme des Zufahrtsbereichs des Parkplatzes ist lediglich für etwa jeweils eine Woche nachts für die Herstellung und Beseitigung des Verbaus während des Baus der Bahnbrücke erforderlich. Während der gesamten übrigen Bauzeit der Brücke wird der Parkplatz nicht beansprucht, wodurch den Forderungen der Einwenderin im Wesentlichen entsprochen werden kann.

Weiterhin wendet sie sich gegen den Wegfall der Wendemöglichkeit an der Kreuzung Gautinger Straße/B 2 Münchner Straße und bittet um Klarstellung, ob künftig für Autofahrer aus Richtung München ein Linksabbiegen an der Kreuzung Leutstettener Straße/B 2 in Richtung Restaurant weiterhin möglich ist.

Zur Verkehrsführung an der Kreuzung Gautinger Straße/Münchner Straße wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.3.4 verwiesen.

Von Osten kommende Fahrzeuge können im Kreuzungsbereich Leutstettener Straße/Münchner Straße weiterhin nach links abbiegen um über die südliche Umfahrung der Tunnelrampe zur Zufahrt des Restaurants zu gelangen, hier ergibt sich durch die Maßnahme keine Verschlechterung.

Über eine Beweissicherung für das Gebäude des Schnellrestaurants entscheidet das Straßenbauamt Weilheim im Zuge der Detailplanung, da diese Entscheidung vom gewählten Tunnelbauverfahren abhängt (siehe oben C 3.4.1.2.2).

3.4.2.1.7 Die Einwendungen der Einwender 2031, 2032 und 2033 vertreten von den Rechtsanwälten Müller und Dr. Arnold haben sich durch die 3. Tektur vom 13.04.2006 erledigt, die gerügte Umleitung des Verkehrs aus Richtung München während der Bauzeit über die Moosstraße und Leutstettener Straße ist nicht mehr vorgesehen.

3.4.2.1.8 Der Einwender 3004 (Kanzlei Zirngibl & Langwieser) wendet sich in seiner Funktion als Testamentsvollstrecker für die Einwender 3005 gegen die vorübergehende Inanspruchnahme von 136 m² aus der Fl.Nr. 714/20 (1011 m²) der Gemarkung Starnberg und befürchtet Anfahrtsprobleme und daraus resultierende Umsatzeinbußen der auf dem Grundstück befindlichen Tankstelle.

Auf die Inanspruchnahme von 136 m² aus Fl. Nr. 714/20 kann für einen Zeitraum von ca. 9 Monaten (nach derzeitigem Bauzeitenplan) für die Verkehrsführung während der Bauzeit nicht verzichtet werden. Die Fläche ist erforderlich, um den Verkehr der B2 mit provisorisch erstellten Fahrbahnen um den jeweils in offener Bauweise herzustellenden Tunnelabschnitt zu leiten. Im Bereich der Tankstelle reicht die bestehende Fläche der Bundesstraße mit Gehweg dazu nicht aus.

Die Erreichbarkeit der Tankstelle kann während aller Bauphasen sichergestellt werden. Die Zufahrt aus Richtung Starnberg und die Ausfahrtsbeziehung Richtung München bleibt erhalten. In der detaillierten Ausführungsplanung und vor Baubeginn werden entsprechende Koordinierungen und Abstimmungsgespräche mit den Eigentümern und den Betreibern der Tankstelle vorgenommen.

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

3.4.2.2 Einwender ohne Rechtsanwalt

3.4.2.2.1 Die Einwender 0006 sind Mieter des Hochhauses in der Gradstraße. Eigentümer ist der Einwender 0002. Sie befürchten eine erhöhte Belastung mit Lärm und Abgasen, kritisieren den Wegfall eines Großteils der Grünfläche und befürchten erhebliche Belastungen während der Bauzeit. Zudem bezweifeln sie, dass die Kosten und die Bauzeit realistisch eingestuft sind.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Bezüglich der Lärm- und Abgassituation am Tunnelportal wird auf die Ausführungen unter C 3.3.4.1 bzw. C 3.3.4.2 verwiesen. Die Lärmimmissionen wurden für das Wohngebäude der Gradstraße 3 an den Immissionspunkten 73-75 überprüft. Danach besteht ein Anspruch auf Lärmschutz in Form von passiven Lärmschutzmaßnahmen.

Die Fahrbahn der B 2 rückt am westlichen Grundstückseck um maximal 8 m weiter in das Grundstück. Der Grundstückserwerb aus Fl.Nr. 790 der Gemarkung Starnberg beträgt 416 m². Zusätzlich werden 267 m² vorübergehend beansprucht und 206 m²

vorübergehend beschränkt. Es verbleibt nach Abschluss der Bauarbeiten nach wie vor eine Grünfläche um die Wohngebäude.

Die Kosten für die Gesamtmaßnahme wurden nach der Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen (AKS) ermittelt. Die Bauzeit wurde anhand eines Bauzeitenplanes, basierend auf Erfahrungswerten von durchgeführten Projekten für die einzelnen Vorgänge unter Berücksichtigung der spezifischen Bedingungen für den Bau des Tunnels angesetzt. Diese Bauphase wird ca. in einem Jahr abgewickelt werden.

Bezüglich der baubedingten Belastungen wird auf die Schutzauflagen in A. 3.5 verwiesen. Verbleibende Belastungen sind nicht vermeidbar und müssen hingenommen werden. Zu den übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen zum Einwender 0002 (C 3.4.2.1.2.1) verwiesen.

- 3.4.2.2.2 Die Einwender 0008 und 0031 fordern u.a. die Prüfung eines unterirdischen Anschlusses der Schlossberg-Tiefgarage und der zeitweise geplanten neuen Tiefgarage im Bereich des sog. „Südknötens“ an den Tunnel.

Dem Vorschlag kann aus technischen, verkehrlichen und sicherheitstechnischen sowie aus Kostengründen nicht entsprochen werden.

Die Fahrbahn des Tunnels liegt auf Höhe der Schlossberg-Tiefgarage rund 37 m unter Gelände. Das bedeutet, dass zur Überwindung der Höhendifferenz zwischen dem Niveau der Tiefgarage und der Tunnelfahrbahn unter Einhaltung von 3 – 4 % Gefälle für die Zufahrtsrampen einer Anbindung sich Entwicklungslängen von mindestens 400 – 500 m für jede Richtung ergeben, da Ein- und Ausfahrten im Tunnelbereich aus Sicherheitsgründen nur höhenfrei gestaltet werden können.

Darüber hinaus muss jede Rampe mindestens eine Fahrbahnbreite von 5,0 m aufweisen, damit liegen gebliebene Fahrzeuge passiert werden können, ebenso muss der Tunnelquerschnitt im Bereich der Zufahrten erweitert werden. Dies bereitet bei den vorhandenen geologischen Verhältnissen und dem dann erforderlichen großen Ausbruchquerschnitt ganz erhebliche Probleme und hat zusätzliche Kosten in Höhe von über 30 Mio. € zur Folge.

Aufgabe des Entlastungstunnels ist es, vorrangig den Durchgangsverkehr im Zuge der B 2 aus Starnberg herauszuhalten. Bei dem Verkehr zur Schlossberg-Tiefgarage handelt es sich vorrangig um Binnenverkehr bzw. um Ziel- und Quellverkehr, die insgesamt rund 80 % in Starnberg ausmachen.

Außerdem wird die Tiefgarage im Zuge von Veranstaltungen vornehmlich außerhalb der Hauptverkehrszeiten genutzt, so dass durch eine Anbindung der Schlossberg-Tiefgarage keine wesentliche höhere Effizienz des Entlastungstunnels gegeben ist. Die Kosten stehen daher in keinem Verhältnis zum Nutzen eines Anschlusses der Tiefgaragen an den Tunnel.

Unterirdische Zufahrten in einbahnigen Tunnels ohne Spuraddition, d. h. eine durchgehende 3. Spur, bringen auch große Unfallrisiken mit sich. Daraus entstehende Probleme im Brandfall können wegen fehlender Schleusen dann auch zu erheblichen Problemen und Gefährdungen in der Tiefgarage führen.

Gleiches gilt für eine Anbindung einer Tiefgarage im Süden. Hier ist zu bedenken, dass die Rampen der Zufahrt in Richtung München dem Gefälle des Tunnels nachlaufen und damit große Längen erfordern, auch wenn eine wesentlich geringere Höhendifferenz zwischen Tunnel und Garage zu überwinden ist.

- 3.4.2.2.3 Die Einwender 0015 (bei der 2. Tektur 2047) wenden sich gegen die Unterfahrung ihres Grundstücks Fl.Nr. 188 der Gemarkung Starnberg (440 m²), da sie aufgrund der porösen Bodenstruktur und eines möglichen Grundwasseraufstaus Schäden an ihrem Haus befürchten. Aus dem Grundstück sollen 230 m² dauerhaft und 98 m² vorübergehend beschränkt werden.

Auf die Beschränkungen des Grundstücks kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwender nicht verzichtet werden, da sie für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg erforderlich sind. Zur gewählten unterirdischen Tunneltrasse wird auf die Ausführungen unter C.3.3.2.2.4 und zu den befürchteten Gebäudeschäden auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1 verwiesen.

- 3.4.2.2.4 Der Einwender 0022 schlägt neben Einwendungen zur Bodenbeschaffenheit, Tunnelsicherheit, Umgehungsstrassen und Verkehrsregelung (bzgl. derer auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen wird) als Alternative zum geplanten Tunnel eine „Unterpflasterstraße“ vor, die entweder entlang der bisherigen Trasse der B 2 oder unter der Rheinlandstraße, der von der Tann-Straße bis zur Söckinger Straße und dann weiter als Brücke bis zur Weilheimer Straße führen soll. Der Einwender sieht bei einer solchen Lösung v.a. Vorteile bei der Baudurchführung, weil die Bodenverhältnisse unter den Straßen bekannt seien und der Materialtransport erleichtert werde. Zudem müsste nur wenig Grund erworben werden.

Der Vorschlag einer durchgehenden „Unterpflasterstraße“ unter der B 2 ist nicht praktikabel.

Dies würde eine offene Bauweise erfordern, ohne dass Platz für eine Verkehrsführung bzw. Spartenverlegungen während der Bauzeit zur Verfügung steht (Anlieger, Feuerwehr, Krankenwagen, Müllfahrzeug, Geschäftsverkehr, Fußgänger, Radfahrer). Diese Probleme werden auch nicht durch die Bildung von Teilabschnitten gelöst. Problematisch ist auch die Wasserhaltung beim Grundwasser.

Dies gilt ebenso für die Variante unter der Rheinlandstraße – von der Tannstraße bis Söckinger Straße und weiter als Brücke bis Weilheimer Straße. Hinzu kommt, dass eine aufgeständerte („Stelzen“) Brücke zwischen Söckinger Straße und Weilheimer Straße aus städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gründen kaum vertretbar sein dürfte, zumal geländebedingt größere Stützhöhen erforderlich werden. Zudem ist der Materialtransport über die Söckinger Straße sehr problematisch und es stehen keine Flächen für eine Baustelleneinrichtung zur Verfügung.

- 3.4.2.2.5 Der Einwender 0027 wendet sich gegen die dauerhafte Beschränkung der gesamten Fläche seines Grundstücks Fl.Nr. 517/2 (1466 m²) der Gemarkung Starnberg. Er bezweifelt die Funktionsfähigkeit der Grundwasserüberleitung und befürchtet Schäden an Gebäude und Garten.

Auf die dauerhafte Beschränkung des gesamten Grundstücks kann nicht verzichtet werden, da sie für die Grundwasserüberleitung des Entlastungstunnels Starnberg erforderlich ist. Die bautechnischen Maßnahmen zur Grundwasserüberleitung sollen sicherstellen, dass sich der Grundwasserstand in der Umgebung des Tunnels nicht verändert. Damit werden negative Einflüsse auf die Grundstücke und die vorhandene Bebauung (z.B. Setzungen oder Vernässung vorher trockener Keller) vermieden.

Zur Wirksamkeit der Grundwasserüberleitung und den befürchteten Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1 verwiesen.

- 3.4.2.2.6 Die Einwenderinnen 0030 und der Einwender 1028 wenden sich neben allgemeinen Einwendungen gegen die dauerhafte Beschränkung von 297 m² und die vorübergehende Beschränkung von 111 m² aus der Fl.Nr. 460/10 (2531 m²) der Gemarkung Starnberg. Weiterhin fordern sie die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für das Wohnhaus Brunnangerstraße 5 und 5a (Fl.Nrn 712/5, 712/9), sowie für die Eigentumswohnung Dinardstraße 6a Nr. 34 (Fl.Nr. 460/10).

Als Alternative zum Bau des Entlastungstunnels Starnberg regen sie an, den stehenden Verkehr in Starnberg durch den Betrieb von Pfortnerampeln auf der Autobahn von München und der Bundesstraße aus Richtung Weilheim zu reduzieren.

Auf die Beschränkung des Grundstücks kann nicht verzichtet werden, da sie für die Errichtung des Entlastungstunnels Starnberg erforderlich ist. Zu den befürchteten Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1 verwiesen.

Die geforderte Beweissicherung wird abgelehnt. Das Anwesen Dinardstraße 6 a liegt ca. 50 m vom Rand des Tunnels entfernt, die Anwesen Brunnangerstraße 5 und 5 a ca. 75 m. Dies ist außerhalb des Einflussbereiches des Tunnels, wo nach allgemeiner Erfahrung eine Beweissicherung angebracht ist.

Dem Vorschlag, anstelle des Entlastungstunnels Pförtnerrampen auf der A 952 und B 2 auf Dauer zu installieren, kann nicht gefolgt werden. Sie erfüllen nicht die vom Straßenbaulastträger sicherzustellende Leistungsfähigkeit der Bundesstraße B 2 nach § 3 Abs. 1 FStrG. Pförtnerrampen haben nur dann Sinn, wenn der Verkehr durch solche Anlagen auf andere Verkehrs- oder Umleitungsstrecken umgelegt werden kann. Ihre Akzeptanz leidet, wenn solche Anlagen ohne erkennbaren Grund, z. B. Kreuzung, Fußgängerquerung, aufgestellt werden. Die Sicherheit des Verkehrs würde außerdem nicht verbessert, da der Stau aus dem langsam befahrenen Ortsbereich hinaus auf die freie Strecke verlegt würde, wo höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Dadurch wird die Gefahr von Auffahrunfällen verstärkt. Der Vorschlag entspricht daher nicht dem verfolgten Planungszielen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen zu einer Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 2.

- 3.4.2.2.7 Die Einwenderin 0033 schlägt neben Einwendungen zur Verkehrsregelung während der Bauzeit (bzgl. der auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen wird) als Alternative zum geplanten Tunnel einen Rückbau der B 2 ab der Autobahnabfahrt Oberdill (Autobahndreieck Starnberg) auf eine Fahrspur, eine Ableitung des Ostuferverkehrs bei Schäftlarn durch die Aktivierung der Anschlussstelle Höhenrain und eine überwachte Anliegerregelung in der Ortsdurchfahrt Starnberg vor.

Die von der Einwenderin vorgeschlagenen weitergehenden Lösungsvorschläge zu Änderungen im bestehenden weiträumigen Straßennetz, z.B. der Anschlussstelle bei der Tankstelle Höhenrain sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Aufgabe des Straßenbaulastträgers der Bundesstraße ist es, den Durchgangsverkehr in Starnberg verträglicher zu gestalten. Ein Rückbau der B 2 ist angesichts der bestehenden Verkehrszahlen nicht denkbar und wäre mit der Verpflichtung des Straßenbaulastträgers aus § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG, die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu unterhalten nicht vereinbar.

Eine Beschränkung der Ortsdurchfahrt Starnberg im Zuge der Bundesstraße B 2 nur für den Anliegerverkehr ist rechtlich nicht zulässig. Eine derartige „Verkehrsberuhigung“ wäre rechtlich nur mit der Einrichtung eines Fußgängerbereichs mit zugelassenem Anliegerverkehr gem. § 45 Abs. 1b Nr. 3 und 4 StVO zu erreichen, da subjektive Widmungsbeschränkungen nur auf Gemeindebürger generell unzulässig sind. Die verkehrliche Zweckbestimmung einer Bundesfernstraße schließt die Einrichtung eines solchen Fußgängerbereichs aus. Die B2 müsste daher vorher abgestuft werden.

Der Vorschlag entspricht daher nicht dem verfolgten Planungszielen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen zu einer Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 2.

- 3.4.2.2.8 Die Einwender 0034 sind Eigentümer der Fl.Nr. 191 der Gemarkung Starnberg (2661 m²). Aus diesem Grundstück sollen 563 m² dauerhaft und 439 m² vorübergehend beschränkt werden, da es bei Bau-km 2+040 vom Tunnel unterfahren wird. Die Oberkante Tunnel befindet sich hier ca. 8,50 m unter Gelände.

Die Einwender wenden sich generell gegen den Tunnelbau, da sie Setzungen zwischen dem auf dem Grundstück befindlichen Wohnhaus Münchner Straße 1 und der daran angebauten Tiefgarage befürchten.

Auf die Beschränkung des Grundstücks kann nicht verzichtet werden, da sie für die Errichtung des Entlastungstunnels Starnberg erforderlich ist. Zur gewählten unterirdischen Tunneltrasse wird auf die Ausführungen unter C.3.3.2.2.4 und zu den befürchteten Gebäudeschäden die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1 verwiesen.

3.4.2.2.9 Die Einwenderin 0042 ist Eigentümerin der Fl.Nr. 517/21 der Gemarkung Starnberg (748 m²). Aus dem Grundstück sollen für die Rückverankerung des Baugrubenverbau 294 m² vorübergehend beschränkt werden. Neben der Grundstücksbeschränkung wendet sich die Einwenderin gegen die befürchtete Lärmbelastung aus dem geplanten Betriebsgebäude, die Abgasbelastung und Belästigungen durch die Baustelleneinrichtungsfläche vor allem durch die Unterbringung von Bauarbeitern. Daneben befürchtet sie Schäden an Grund und Gebäude.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Vom Betriebsgebäude geht keine Geräuschbelastung aus. Das Betriebsgebäude dient der Aufnahme der erforderlichen technischen Einrichtungen für den Tunnelbetrieb. Es sind folgende Räume vorgesehen: Elektrobetriebsräume, Schaltzentrale, Stabsraum für Einsatzkräfte, Nebenräume. Die Belüftung des Tunnels erfolgt für fast alle Verkehrssituationen durch Selbstlüftung bzw. ergänzenden Einsatz weniger Strahlventilationen im Inneren des Tunnels.

Bezüglich der Lärm- und Abgassituation am Tunnelportal wird auf die Ausführungen unter C 3.3.4.1 bzw. C 3.3.4.2 verwiesen.

Auf die Beschränkung des Grundstücks kann nicht verzichtet werden, da sie für die Errichtung des Entlastungstunnels Starnberg erforderlich ist. Zu den befürchteten Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1 verwiesen.

Aufgrund der beengten Situation in der Innenstadt ist vorgesehen im Bereich des Südportals die Baustelleneinrichtung anzuordnen und über die Bauzeit aufrecht zu erhalten. Die zulässige Belästigung im Bereich solcher Einrichtungsflächen durch den Baubetrieb ist durch einschlägige Verordnungen für die Tages- und Nachtzeit geregelt, auf die Schutzauflagen unter A 3.5 wird verwiesen.

Die Errichtung eines Wohnlagers für die Bauarbeiten ist auf der Baustelleneinrichtungsfläche von der Straßenbauverwaltung nicht vorgesehen.

3.4.2.2.10 Die Einwender 1002 und 1003 sind Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 784 der Gemarkung Starnberg (2010 m²) auf dem der Einwender 1003 eine Allgemeinanzpraxis betreibt. Die Einwender rügen u.a. die dauerhafte Inanspruchnahme von 20 m² und die vorübergehende Inanspruchnahme von 3 m² aus dem Grundstück und die dauerhafte Beschränkung von 142 m² für die Grundwasserüberleitung und die vorübergehende Beschränkung von 240 m² für die Rückverankerung der Bohrpfähle. Die Einwender befürchten durch die Grundwasserüberleitung zudem Wasserschäden im Keller und fordern die Einbeziehung des Gebäudes ins Beweissicherungsverfahren.

Zudem wird eine erhebliche Verschlechterung der Zufahrtssituation zur Arztpraxis gerügt, durch die die Arztpraxis nicht mehr wirtschaftlich fortzuführen sei.

Soweit die Einwendungen nach der 4. Tektur vom 22.01.2007 noch bestehen, werden sie zurückgewiesen.

Die ursprünglich geplante Anbindung des Grundstücks Fl.Nr. 784 an die südliche Umfahrung der Tunnelrampe ist nicht mehr vorgesehen. Die Zufahrt kann aufgrund der diesbezüglichen Einigung mit den Einwendern im Erörterungstermin weiter über die Leutstettener Straße erfolgen, wobei ein Teil des bisherigen Vorgartens beansprucht wird, um für die Fahrzeuge eine Aufstellmöglichkeit vor dem Kreuzungsbereich B2/ Leutstettener Straße zu schaffen.

Die oberirdische Grundinanspruchnahme ist durch notwendige Fahrspuren im Kreuzungsbereich der Leutstettener Straße und dem Gehweg erforderlich, die vorübergehende Beschränkung für die Rückverankerung der Bohrpfähle und die dauerhafte Beschränkung für Maßnahmen zur Grundwasserüberleitung erforderlich. Der Erwerb wirkt sich oberirdisch, die Beschränkungen unterirdisch aus.

Die Verschlechterung der Verkehrsanbindung – sofern sie nach der letzten Planänderung überhaupt noch besteht - ist hinzunehmen. Für Straßenanlieger besteht kein Anspruch, dass die Straße nicht verändert wird (Art. 17 Abs. 1 BayStrWG). Es ist

ausreichend, dass der für die funktionsgerechte Nutzung des Grundstücks erforderliche Zugang zum öffentlichen Straßennetz erhalten bleibt. Erst recht besteht kein Anspruch, dass das umliegende Straßennetz unverändert und eine bisherige günstige Erreichbarkeit aufrechterhalten bleibt. Auch soweit sich ein Betrieb, etwa durch Schaffung eigener Parkplätze, auf eine bestimmte Verkehrssituation eingestellt und diese in seine Geschäftsgrundlage einbezogen hat, gilt nichts anderes; auch insoweit liegt lediglich eine objektiv günstige Situation vor, die nicht von der Rechtsmacht des Betriebs umfasst ist und auf deren unveränderten Fortbestand nicht vertraut werden kann.

Zu den Gebäudeschäden durch den befürchteten Grundwasseraufstau wird auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1 verwiesen. Die Grundwasserüberleitung ist notwendig um einen Aufstau des Grundwassers und damit Feuchtigkeitsschäden an Gebäuden wie dem der Einwender zu verhindern, da das Tunnelbauwerk in diesem Bereich eine grundwasserführende Kiesschicht auf einer Länge von ca. 100 m und einer Tiefe von ca. 6 m absperrt.

Über eine Beweissicherung für das Gebäude auf Fl.-Nr. 784 entscheidet das Staatliche Bauamt Weilheim im Zuge der Detailplanung, da diese Entscheidung vom gewählten Tunnelbauverfahren abhängt (siehe oben C 3.4.1.2.2).

Aufgrund einer Zusage des Vorhabensträgers im Erörterungstermin an den Einwender 1003 wird dieser auf seinen Wunsch hin mit ausreichendem Vorlauf über den Zeitpunkt von Arbeiten informiert, die Erschütterungen hervorrufen können. Von einer diesbezüglichen Auflage zugunsten des Einwenders konnte daher abgesehen werden.

Fragen des Grunderwerbs, der Wohnwertminderung und Entschädigung werden im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt. Sie bleiben einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Bezüglich der übrigen Einwendungen – wie Immissionen, Verkehrsentwicklung und Tunnelsicherheit - wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen.

3.4.2.2.11 Die Einwender 1004 regen an, ihr Gebäude auf Fl.Nr. 714/9 in die Beweissicherung mit einzubeziehen und bitten um Abklärung der technischen Ausführung des Tunnelbaus.

Zur Forderung nach Einbeziehung des Gebäudes in die Beweissicherung verweisen wir auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.2, zu den befürchteten Gebäudeschäden auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1.

Zur technischen Ausführung des Tunnelbaus erklärte der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme zum Einwendungsschreiben vom 27.02.2003, dass die Detailplanung erst im Zuge der Baureifplanung und Bauausführung erfolgen kann. Dies gilt auch für die vorgesehene Rückverankerung im Bereich der bergmännischen Deckelbauweise. Die Verankerung muss auf die örtliche Situation (Keller, TG usw.) abgestellt werden, die im Zuge der Baureifplanung detailliert erhoben werden muss.

Nach derzeitiger Kenntnis fallen nur die unbebauten Flur-Nrn 714/32 und 714/2 zum großen Teil (siehe Planunterlage 13.3) in den vorgesehenen Ankerbereich der bergmännischen Deckelbauweise, wo sich Auswirkungen auf Gebäude durch die Baumaßnahme einstellen könnten. Das Gebäude auf Flur-Nr. 714/9 falle allenfalls im nördlichen Eckbereich in diesen Ankerbereich.

Der Straßenbulasträger sagt in der Stellungnahme zu, dass den Einwendern Planänderungen im Bereich ihrer Grundstücke mitgeteilt werden.

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

3.4.2.2.12 Die Einwenderin 1005 betreibt auf den Fl.Nrn 414/2 und 809/1 der Gemarkung Starnberg eine Tankstelle. Aus Fl.-Nr. 414/2 sollen 51 m² von 1716 m² erworben und 152 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Aus Fl.-Nr. 809/1 (2847 m²) sollen 23 m² erworben und 94 m² vorübergehend beansprucht werden.

Die Einwenderin rügt, dass aufgrund der Abgabe von Grund Umbaumaßnahmen an der Tankstelle erforderlich würden, wendet sich gegen die Unterbindung des Linksabbiegens an der Kreuzung Gautinger Straße/B 2, da sie dadurch Umsatzeinbußen befürchtet und fordert eine Zusage, dass der Tankstellenbetrieb während der gesamten Bauzeit aufrecht erhalten werden kann.

Auf den Grunderwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen während der Bauzeit kann nicht verzichtet werden. Der Grunderwerb ist für die Aufweitung der B 2 zur Errichtung der Umfahrung der Tunnelrampe erforderlich. Nach unserer Auffassung ist die Erwerbsfläche so gering, dass Umstrukturierungs- oder Umbaumaßnahmen nicht zwingend erforderlich sind. Die Grundinanspruchnahme konnte zudem durch den Bau einer Stützmauer anstelle einer Böschung reduziert werden. Sollten doch Umstrukturierungs- oder Umbaumaßnahmen durch die Maßnahme erforderlich werden, sind Fragen der Entschädigung für diese Maßnahmen nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

Die vorübergehende Inanspruchnahme wird in Absprache mit dem Eigentümer und mit Rücksicht auf die betrieblichen Belange so festgelegt, dass der Tankstellenbetrieb auch während der Bauphase gewährleistet werden kann.

Die freie Zufahrt aus allen Richtungen zur Tankstelle wird insoweit eingeschränkt als aus Richtung München nicht mehr links in die Uhdestraße (Zufahrt zur Tankstelle) eingebogen werden kann und ebenso das Linksabbiegen von der Uhdestraße in Richtung Innenstadt und das Kreuzen von der Gautinger Straße nicht mehr möglich ist. Ein Zufahren aus Richtung München ist nur mehr indirekt über die Percha- und Uhdestraße gewährleistet. Der Vorrang eines flüssigeren Verkehrs auf der B2 und einer ausreichenden Leistungsfähigkeit an den Kreuzungspunkten lässt eine andere Lösung für die Zufahrt nicht mehr zu. Für die direkte Zufahrt von der B 2 aus allen Richtungen besteht auch kein Rechtsanspruch. Das Grundstück hat eine anderweitige ausreichende Verbindung zum öffentlichen Wegenetz. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geht hier vor.

- 3.4.2.2.13 Die Einwenderin 1008 ist Eigentümerin der Fl.Nrn 811/2, 843 und 844 der Gemarkung Starnberg auf denen eine Tankstelle besteht. Sie wendet sich gegen die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen, in denen sich unterirdische Treibstoffbehälter befinden, sowie gegen die dauerhafte Inanspruchnahme einer Fläche an der Zufahrt zur Waschstraße. Aus Fl.-Nr. 811/2 wird eine Fläche von 110 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Aus Fl.-Nr. 843 soll eine Fläche von 90 m² erworben werden und eine Fläche von 150 m² vorübergehend beansprucht werden. Aus Fl.-Nr. 844 soll eine Fläche von 85 m² vorübergehend beansprucht werden.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für die Baumaßnahme erforderlich sind. Die vorübergehende Beanspruchung ist vorsorglich als Arbeitsraum vorgesehen worden, ohne dass dort bauliche Maßnahmen vorgenommen werden. Die Beanspruchung kann daher in Absprache mit dem Eigentümer im Einzelnen beim Bau geregelt werden. Eine Gefahr für die unterirdischen Treibstoffbehälter kann dadurch ausgeschlossen werden

Die Zufahrt zur Waschstraße auf Flur-Nr. 843 bleibt während der Bauphase erhalten und der Belag wird nach Abschluss der Bauphase ordnungsgemäß wieder hergestellt. Eine evtl. kurzfristige Sperrung bzw. provisorische Ersatzzufahrt wird beim Bau örtlich mit dem Eigentümer geregelt.

- 3.4.2.2.14 Die Einwenderin 1014 fordert neben weiteren Einwendungen bzgl. derer auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen wird, für ihr Anwesen Schlossbergstraße 22 (Fl.Nr. 297 der Gemarkung Starnberg) die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens, falls es zu Schäden durch Setzungen komme.

Zur Forderung nach Einbeziehung des Gebäudes in die Beweissicherung verweisen wir auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.2. Die genaue Festlegung des Umfangs der erforderlichen Beweissicherung erfolgt aber erst durch das Staatliche Bauamt Weilheim

im Rahmen der Baureifplanung, so dass das Gebäude u. U. in die Beweissicherung aufgenommen werden könnte.

- 3.4.2.2.15 Die Einwender 1018 wenden sich gegen die dauerhafte Beschränkung von 304 m² aus Fl.Nr. 520/16 der Gemarkung Starnberg (476 m²) sowie der kompletten Fl.Nr. 520/27 der Gemarkung Starnberg (16 m²). Zudem befürchten sie Gebäudeschäden.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für die Grundwasserüberleitung des Entlastungstunnels Starnberg erforderlich sind. Die bautechnischen Maßnahmen zur Grundwasserüberleitung sollen sicherstellen, dass sich der Grundwasserstand in der Umgebung des Tunnels nicht verändert. Damit werden negative Einflüsse auf die Grundstücke und die vorhandene Bebauung (z.B. Setzungen oder Vernässung vorher trockener Keller) vermieden.

Zu den befürchteten Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1 verwiesen.

- 3.4.2.2.16 Die Einwenderin 1019 ist Eigentümerin der Fl.Nrn 901 und 903/35. Sie wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke zum Bau der Wendemöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge und insbesondere gegen die damit verbundenen Eingriffe in den Lärmschutzwall.

Auf die Errichtung der Wendemöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge bei Bau-km 0-140 wird nach mit der 4. Tektur vom 22.01.2007 verzichtet. Damit entfallen auch Eingriffe in den Lärmschutzwall. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

- 3.4.2.2.17 Die Einwenderin 1022 ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 512 der Gemarkung Starnberg. Sie wendet sich gegen die vorgesehene Erschließung ihres Grundstücks von der Franz-Heidinger Straße aus und fordert eine Anliegerstraße parallel zur B 2 von der Straße „Am Waldspielplatz“ aus.

Die Erschließung von Flur-Nr. 512 kann nicht geändert werden. Die bestehende direkte Zufahrt zur B 2 über den bestehenden Parkplatz kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht beibehalten werden. Der betreffende Bereich der B 2 ist ein sog. Verknüpfungsbereich gem. den Ortsdurchfahrtsrichtlinien (ODR). Er liegt zudem in einer Innenkurve. Im Verknüpfungsbereich gelten die Bauverbote- und Beschränkungen des § 9 FStrG ebenso wie an der freien Strecke der Bundesstraße. Damit sind unmittelbare Zufahrten grundsätzlich unzulässig.

Ein Anspruch auf die geforderte Anliegerstraße besteht nicht. Zwar muss die bisherige Zufahrt von der Fl.Nr. 512 auf die B 2 aus Sicherheitsgründen beseitigt werden, die Planung sieht aber eine zumutbare Erschließung des Grundstücks der Einwenderin vor. Die Erstellung der geforderten Anliegerstraße wäre angesichts der bewegten Topographie mit hohem finanziellen Aufwand verbunden und würde die Straßenführung im Bereich des Südportals unübersichtlich machen. Der Abstand des Gebäudes Weilheimer Straße 27 zur südlichen Umfahrung der Tunnelrampe ist zudem so gering, dass die Errichtung der Straße kaum möglich wäre.

- 3.4.2.2.18 Die Einwenderin 1023 fordert, die Umfahrungsvariante OPLA/v. Redwitz (Nordostumfahrung) neben den bereits im Raumordnungsverfahren ausgeschiedenen Umfahungstrassen gesondert zu untersuchen, da sie sich wesentlich von diesen unterscheidet. Zudem solle die OPLA/von Redwitz Umfahung vertiefter als bisher untersucht werden und der Kostenträger für die Umfahung ermittelt werden.

Das Umfahrungskonzept OPLA/v. Redwitz wurde vom Straßenbauamt München mit einer Trasse südlich Hanfeld (Variante A) und einer Trasse nördlich Hanfeld (Variante B) gem. den einschlägigen Trassierungsgrundsätzen geprüft und in der Planungstiefe einer Voruntersuchung durchgeplant. Die Verkehrswirksamkeit beider Varianten wurde in einer Verkehrsuntersuchung mit Datum vom 07.03.2003 von Prof. Kurzak überprüft.

Damit wurde die OPLA/v. Redwitz Umfahung gesondert von den bereits in der landesplanerischen Beurteilung ausgeschiedenen Umfahungstrassen untersucht.

Eine Aufnahme der Nordostumfahrung in eine weitere Verkehrszählung, wie von der Einwenderin im Erörterungstermin gefordert, ist aufgrund der Überprüfung der Verkehrswirksamkeit in der Verkehrsuntersuchung vom 07.03.2003 nicht mehr erforderlich.

Als Voraussetzung für eine Planungsvertiefung müsste die Maßnahme in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen aufgenommen werden. Ob das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einem Austausch im Vordringlichen Bedarf des in der Planung weit fortgeschrittenen Tunnels gegen eine – planerisch noch im Studium der Voruntersuchung befindliche – Umgehung zustimmen würde, ist fraglich. Hierbei spielt neben dem Nutzen – Kosten – Verhältnis und dem Planungsstand auch das ökologische Risiko durch den Eingriff in das FFH – Gebiet Leutstettener Moos eine gewichtige Rolle.

Aufgrund der derzeit mangelnden Realisierbarkeit des Umfahrungskonzepts OPLA/v. Redwitz stellt sich auch die Frage nach dem in Frage kommenden Straßenbaulastträger nicht.

Bezüglich der übrigen Einwendungen – wie Variantenauswahl, Immissionen, Verkehrsentwicklung und Tunnelsicherheit - wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen.

- 3.4.2.2.19 Der Einwender 1024 rügt u.a. dass die Leistungsfähigkeit der Lichtzeichenanlage aufgrund von Tageszahlen (Kfz/24 h) ausgelegt worden sei; so sei die Leistungsfähigkeit im Berufsverkehr nicht nachgewiesen. Weiterhin wird der ermittelte Lkw-Anteil bezweifelt.

Die Leistungsfähigkeit der Lichtzeichenanlagen im Berufsverkehr kann nicht mit Gesamtbelastungen in Kfz/24 h Stunden nachgewiesen werden. Deshalb sind in der Verkehrsuntersuchung zum B 2-Tunnel neben dem Prognoseverkehr in Kfz/24 h auch die Auswertungen der Knotenpunktsströme für die Spitzenstunde morgens und abends in Kfz/h je Richtung angegeben (Anl. 6 der Verkehrsuntersuchung vom 22.08.2000 und Anl. 7 der Verkehrsuntersuchung vom 17.07.2002). Die Spitzenbelastungen liegen morgens bei 2.230 Kfz/h Richtung München und abends bei 2.050 Kfz/h Richtung Starnberg. Mit diesen Spitzenbelastungen wurden die Leistungsnachweise für die signalisierten Kreuzungen der B 2 geführt. Zur Verkehrsbelastung verweisen wir im Übrigen auf die Ausführungen unter C.3.2.4

Verkehrsrechtliche Anordnungen werden grundsätzlich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens getroffen. Solange die Bauweise und der Bauablauf, die dem Wettbewerb der Ausschreibung unterliegen müssen, nicht bekannt sind, können keine Detailfestlegungen hinsichtlich der Verkehrsführung beim Bau erfolgen. Im Übrigen sind solche Festlegungen abhängig von verschiedensten Randbedingungen, die sich im Laufe des Baues verändern können.

Zu den formalen Rügen wird auf die Ausführungen unter C 1.2.2 verwiesen.

Bezüglich der übrigen Einwendungen – wie Variantenauswahl, Immissionen, Verkehrsentwicklung und Tunnelsicherheit - wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen.

- 3.4.2.2.20 Die Einwenderin 1029 ist Eigentümerin der Wohnanlagen Uhdestraße 4, 4a, 13, 15 und 17 sowie Perchastraße 8 a,b,c,d. Sie fordert den Einbau von Lärmschutzfenstern für die Wohnanlage Uhdestraße 13, 15 und 17 und wendet sich gegen die Unterbindung des Linkseinbiegens von der B 2 in die Uhdestraße. Zudem wird die Länge der Linksabbiegespur aus Richtung München in die Perchastraße und der Rechtsabbiegespur aus der Perchastraße in Richtung München als zu kurz kritisiert.

Zur Überprüfung des Anspruches auf Lärmschutzmaßnahmen wurde auf Fl. Nr. 809 (13, 15, 17) für die Immissionspunkte 118 – 124 eine Lärmberechnung durchgeführt. Danach besteht ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen bei den Immissionspunkten 119,120,121,123,124. Bei Immissionspunkt 118 besteht ein Anspruch auf Lärmschutz im 2.OG, bei 122 im 1 OG und 2. OG. Details sind in den Unterlagen zur Planfeststellung unter Unterlage 11.1 Ergebnisse schalltechnische Berechnungen enthalten.

Das Linksabbiegen aus Richtung München kann zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Vermeidung eines Vorsignals in der Tunnelrampe nicht mehr ermöglicht werden. Diese Verkehrsbeziehung wird nun über die Kreuzung Perchastraße/B 2 abgewickelt. Gleiches gilt für das Linkseinbiegen von der Uhdestraße in Richtung Stadtmitte. Dadurch entsteht ein Umweg von ca. 600m. Dieser Umweg muss zugunsten einer Verflüssigung und größeren Sicherheit des Verkehrs im Zuge der B 2 in Kauf genommen werden. Im Übrigen besteht kein Anspruch darauf, dass die Verkehrsführung einer öffentlichen Straße nicht geändert wird.

Die Linksabbiegespur in die Perchastraße wurde in der 2. Tektur vom 15.09.2005 durch eine geringfügige Verkürzung der Fußgängerinsel und Änderung der Sperrgattermarkierung um ca. 15 m auf 45 m verlängert.

Die Rechtsabbiegespur wird baulich soweit ausgebildet, wie es das Grundeigentum des Vorhabensträgers zulässt (Länge ca. 40 m). Die gesonderte Rechtsabbiegespur stellt eine Verbesserung zur jetzigen Situation dar. Nachdem das Rechtseinbiegen aus der Uhdestraße in die B 2 erhalten bleibt, ergibt sich keine wesentliche Änderung dieser Verkehrsbeziehung an der Perchastraße und die Länge der Rechtsabbiegespur ist ausreichend.

- 3.4.2.2.21 Der Einwender 1034 ist Miteigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 714/24 und 713 der Gemarkung Starnberg. Er erhebt namens und in Auftrag seiner Miteigentümer Einwendungen. Aus Fl.Nr. 713 (3033 m²) sollen 487 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden, 256 m² dauerhaft beschränkt und 1247 m² vorübergehend beschränkt werden. Aus Fl.Nr. 714/24 (890 m²) sollen 515 m² vorübergehend in Anspruch genommen und 375 m² dauerhaft für die Grundwasserüberleitung beschränkt werden.

Er befürchtet v. a. Schäden an der Bausubstanz durch Setzungen und Wassereinfluss, sowie Nutzungseinschränkungen.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie zum Bau des Entlastungstunnels Starnberg erforderlich sind. Die bautechnischen Maßnahmen zur Grundwasserüberleitung sollen sicherstellen, dass sich der Grundwasserstand in der Umgebung des Tunnels nicht verändert. Gerade damit werden negative Einflüsse auf die Grundstücke und die vorhandene Bebauung (z.B. Setzungen oder Vernässung vorher trockener Keller) vermieden. Dafür ist aber die dauerhafte unterirdische Beschränkung der betroffenen Grundstücke erforderlich. Die Freifläche Fl.Nr. 714/24 ist eine der wenigen Flächen im Bereich des Nordportals, die für die Baustelleneinrichtung zur Verfügung stehen.

Zu den befürchteten Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1 verwiesen.

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

- 3.4.2.2.22 Die Einwender 1035 und 1039 sind Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 509 bzw. 511 der Gemarkung Starnberg. Aus Fl.Nr. 509 (1410 m²) sollen 192 m² erworben und 174 m² vorübergehend beansprucht werden. Aus Fl.Nr. 511 (2754 m²) sollen 276 m² erworben und 134 m² vorübergehend beansprucht werden. Da für die Grundstücke eine Ausweisung als Bauland geplant ist, rügen die Einwender insbesondere, dass die Planung keine verkehrliche Erschließung der Grundstücke 505/2, 505/3, 509, 511 der Gemarkung Starnberg und der Fl.Nrn 901/2 und 901/3 der Gemarkung Söcking vorsieht. Diese bestehe lediglich für das östlich gelegene Grundstück Fl.Nr. 512. Durch einen Stadtratsbeschluss vom 20.11.1995 sei die Planungsabsicht der Stadt bereits soweit konkretisiert, dass sie in die Abwägung des Planfeststellungsbeschlusses einzubeziehen sei, um eine Ausweisung als Baugebiet nicht von vorneherein unmöglich zu machen oder wesentlich zu erschweren. Gefordert wird eine Erschließung von der B 2 aus und zwar an der Stelle, an der der Radweg auf Fl.Nr. 901/4 der Gemarkung Söcking auf die Straße zuläuft und wieder straßenbegleitend wird.

Eine Erschließung der Grundstücke im Hinblick auf die künftige Bebauung muss in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht geregelt werden.

Den Einwendern steht kein Anspruch auf Erschließung der Grundstücke Fl.Nrn 509 und 511 über die B 2 zu. Für diese besteht schon derzeit keine direkte Zufahrt zur B 2. Die Grundstücke liegen im sog. Verknüpfungsbereich der B 2 gem. den Ortsdurchfahrtsrichtlinien (ODR) gem. § 5 Abs. 4 FStrG. Im Verknüpfungsbereich gelten die Bauverbote- und Beschränkungen des § 9 Fernstraßengesetz (FStrG), ebenso wie an der freien Strecke der Bundesstraße. Damit sind unmittelbare Zufahrten grundsätzlich unzulässig, sie können nur als Sondernutzung gem. § 8 FStrG zugelassen werden. Aus der Stellungnahme des für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zuständigen Straßenbauamts Weilheim zur Einwendung geht hervor, dass es aus Gründen der Verkehrssicherheit der Errichtung einer Grundstückszufahrt zur B 2 nicht zustimmen wird. Dies hat auch die Stadt Sarnberg in ihrer zukünftigen Bauleitplanung zu beachten. Die Erschließung der Grundstücke muss daher von der Stadt Sarnberg im Zuge der Bauleitplanung anderweitig geregelt werden.

Die Grundstücke Fl.Nrn 901/2 und 901/3 der Gemarkung Söcking behalten ihre bestehende Zufahrt zur B 2. Ob diese für die Erschließung einer künftigen stärkeren Bebauung ausreichend leistungsfähig ist, ist nicht in diesem Verfahren, sondern in der künftigen Bauleitplanung zu klären.

- 3.4.2.2.23 Die Einwender 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 und 2048 befürchten neben weiteren Einwendung bzgl. derer auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen wird, Schäden an ihren Anwesen in der Vordermühlstraße 6, 8, 10 und 12 sowie Schlossweg 3 durch den Injektionsstollen und durch Wasserschäden, zudem fordern sie eine Beweissicherung für ihre Anwesen.

Zu den befürchteten Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.1 verwiesen. Der vorgesehene Injektionskörper soll nicht im Bereich zwischen dem Tunnel und den o.g. Anwesen erstellt werden. Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Beschriftung „Injektionsstollen zur Verringerung von Druckverlusten,“ bezieht sich auf den Tunnel und nicht auf den Bereich der Anwesen.

Zur Forderung nach Einbeziehung der Gebäude in die Beweissicherung verweisen wir auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.2.

Aufgrund der Zusage des Vorhabensträgers im Erörterungstermin werden die Anwesen Vordermühlstraße 6, 8 und 10 und die Tiefgarage wegen ihrer Nähe zur Betriebskaverne in die Beweissicherung aufgenommen (siehe A 6.1.1).

- 3.4.2.2.24 Die Einwender 2023 und 2025 sind Hauseigentümer im Bereich der Franz-Heidinger Straße. Sie fordern neben aktiven Schallschutzmaßnahmen (dazu wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.4.1.4 verwiesen) eine Beweissicherung wegen befürchteter Bauschäden.

Zur Forderung nach Einbeziehung des Gebäudes in die Beweissicherung verweisen wir auf die Ausführungen unter C 3.4.1.2.2, zu den aktiven Schallschutzmaßnahmen auf die Ausführungen unter C. 3.3.4.1.4.

- 3.4.2.2.25 Die Einwenderin 2036 vertritt als Hausverwaltung die Eigentümer von Anwesen an der Weilheimer Straße 5, 5a und 7.

Sie wendet sich gegen die dauerhafte Beschränkung von 297 m² und die vorübergehende Beschränkung von 111 m² aus der Fl.Nr. 460/10 (2531 m²) der Gemarkung Sarnberg und gegen die dauerhafte Beschränkung von 438 m² und die vorübergehende Beschränkung von 208 m² aus der Fl.Nr. 460/7 (1681 m²). Sie befürchtet insbesondere Gebäudeschäden durch die geringe Überdeckung von nur ca. 4 m in diesem Bereich sowie Übertragungen von Schall und Erschütterungen.

Auf die Beschränkung des Grundstücks kann nicht verzichtet werden, da sie für die Errichtung des Entlastungstunnels Sarnberg erforderlich ist. Zu den befürchteten Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter 3.4.1.2.1 verwiesen.

Aufgrund der relativ geringen Überdeckung sind in diesem Tunnelabschnitt zur Vermeidung von Setzungsschäden an den Gebäuden zusätzliche Sicherungsmaßnahmen vorgesehen. Hierzu wird zwischen den Fundamenten dieser Gebäude und dem Tunnelgewölbe durch Injektionen der Boden so verfestigt, dass die von den Gebäuden in den Untergrund abgetragenen Lasten ohne große Verformungen um das Tunnelgewölbe herum abgetragen werden können. Die Injektionsmaßnahmen werden von untertage aus durchgeführt, so dass an der Oberfläche keinerlei Beeinträchtigungen entstehen.

Während der Bauzeit kann für einige Tage nicht ausgeschlossen werden, dass bei der Bauweise untertage, bei der auch nachts gearbeitet wird, im Bereich der darüber liegenden Bebauung bei der Unterfahrung geringfügige Störungen entstehen können. Diese trotz der Vermeidungsmaßnahmen kurzfristig auftretenden Störungen sind zumutbar und von den Einwendern hinzunehmen. Im Endzustand des Tunnels spielen nach den Erfahrungen mit anderen vergleichbaren Straßentunneln Erschütterungen und Schallübertragungen keine Rolle.

Die Anwesen werden aufgrund der Zusagen des Vorhabensträgers im Erörterungstermin in die Beweissicherung aufgenommen (siehe A 6.1.1).

- 3.4.2.2.26 Die Einwenderin 2037 vertritt als Hausverwaltung die Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn 714/9, 714/34 und 714/2 der Gemarkung Sarnberg. Sie wendet sich gegen die geplanten Grundinanspruchnahmen. Aus der Fl.Nr. 714/9 (2295 m²) sollen 192 m² vorübergehend in Anspruch genommen und 442 m² vorübergehend beschränkt werden. Aus Fl.Nr. 714/34 (186 m²) sollen 55 m² vorübergehend in Anspruch genommen und 147 m² vorübergehend beschränkt werden. Aus Fl.Nr. 714/2 (244 m²) sollen 78 m² vorübergehend in Anspruch genommen und 176 m² vorübergehend beschränkt werden. Insbesondere wird der Wegfall von Kanaldeckeln, Gullys, eines Fahrradständers und alter Bäume kritisiert, zudem befürchtet sie eine Blockierung der Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrt.

Auf die vorübergehende Beschränkung der Flächen kann nicht verzichtet werden, da im Bereich der Tunnelrampe und des in offener Bauweise zu erstellenden Tunnelabschnitts zur Aussteifung der Baugrubenumschließung für den Bauzustand Anker vorgesehen sind. Der Einflussbereich der Anker ist in den Grunderwerbplänen in den Planfeststellungsunterlagen (Unterlage Nr.13, Blatt 3) dargestellt. Für diese Ankerbereiche werden die betroffenen Grundstücke vorübergehend beschränkt. Die Anker liegen in einer Tiefe von über 3,5 m und werden von der Baugrube aus hergestellt. Sie sind nur für die Zeit des Baus erforderlich. Die Anker werden nach Fertigstellung des Bauwerks abgeschnitten und verbleiben im Untergrund. An der Oberfläche des Grundstücks sind dadurch keine Auswirkungen und Nutzungseinschränkungen zu erwarten.

Auf die zeitweilige Inanspruchnahme der Flächen für die Verkehrsführung während der Bauzeit kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwenderin nicht verzichtet werden. Der Verkehr der B2 wird mit provisorisch erstellten Fahrbahnen um den jeweils in offener Bauweise herzustellenden Tunnelabschnitt geleitet. Im Bereich der Wohnanlage reicht die bestehende Fläche der Bundesstraße mit Gehweg nicht aus, so dass während einiger Bauphasen für die provisorische Verkehrsführung vorübergehend Grund aus den angrenzenden Grundstücken beansprucht werden muss. Die beanspruchte Fläche wird hauptsächlich für die provisorische Führung des Gehwegs entlang der B2 benötigt. Die Fläche wird nur beansprucht, wenn der Tunnel in Spritzbetonbauweise hergestellt wird. Bei Fertigung des Tunnels in Schildbauweise wird die Fläche nicht vorübergehend beansprucht. Falls der Tunnel in Spritzbetonbauweise hergestellt wird, beschränkt sich die Beanspruchung der Fläche auf die Zeit der Herstellung der Bohrpfahlwände. Nach bisherigem Bauzeitenplan handelt es sich hierbei

um einen Zeitraum von insgesamt ca. 5 Monaten. Der Schutz des alten Baumbestands ist durch entsprechende Schutzmaßnahmen sicherzustellen. Die Zu- und Abfahrt zu der Tiefgarage und der Parkplätzen ist nach Angaben des Vorhabensträgers während aller Bauphasen gewährleistet.

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

- 3.4.2.2.27 Die Einwenderin 2038 wendet sich gegen die vollständige Abtretung der Fl.Nr. 841/25 der Gemarkung Starnberg (36 m²) sowie gegen die dauerhafte Abtretung von 75 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 65 m² aus Fl.Nr. 841/4 (1228 m²). Sie führt an, dass ihr beim Erwerb durch die Stadt Starnberg zugesichert wurde, dass keine weiteren Abtretungen aus diesem Grundstück gefordert würden.

Auf den Erwerb und die zeitweilige Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwenderin nicht verzichtet werden. Grunderwerb ist nur entlang der Bundesstraße 2 im Einmündungsbereich der Petersbrunner Straße erforderlich. Der Grunderwerb und die vorübergehend zu beanspruchende Flächen wurden hierbei auf ein notwendiges Maß beschränkt.

Der Durchstich von der B 2 zur Petersbrunner Straße, ist als Ersatz für nicht mehr zugelassenen Linkseinbiegeverkehr aus der Gautinger Straße Richtung München erforderlich. Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak ist ein Verzicht auf die verkehrlich problematischen Signalanlagen am nördlichen Tunnelmund nur möglich, wenn am Knoten Gautinger Straße im Zuge der B 2 ein Mittelteiler durchgezogen wird und für den nicht mehr zugelassenen Linkseinbieger aus der Gautinger Straße Richtung München zusätzlich zur bestehenden Moosstraße eine neue Anbindung an die B 2 durch Verlängerung der Petersbrunner Straße geschaffen wird. Nur durch dieses Konzept der Tektur vom 05.12.2002 kann der Verkehr im Zuge der B 2 so verflüssigt werden, dass auch in den Berufsverkehrszeiten eine sichere Verkehrsabwicklung und ausreichende Leistungsfähigkeit möglich ist und ein Rückstau in den Tunnel vermieden werden kann. Der Durchstich der Petersbrunner Straße greift die neuerlichen Überlegungen der Stadt Starnberg bei ihrer Bauleitplanung auf. Sie hat den Vorteil, dass mit dieser Lösung eine Vollkreuzung mit der Strandbadstraße entsteht.

Etwaige Zusicherungen der Stadt Starnberg, dass kein Grunderwerb mehr erforderlich würde, begründen kein schutzwürdiges Vertrauen dahin, dass ein Anliegergrundstück an einer Bundesfernstraße nicht für deren Ausbau in Anspruch genommen würde. Bindende Zusagen für den Straßenbaulastträger der B 2 (Bundesrepublik Deutschland) kann die Stadt Starnberg nicht abgeben.

- 3.4.2.2.28 Die Einwenderinnen 2039 wenden sich gegen die vorübergehende Inanspruchnahme und dauerhafte Beschränkung mit einer Grunddienstbarkeit des Zufahrtsgrundstücks Fl.Nr. 335 der Gemarkung Starnberg (60 m²) für die Erschließung des Notausstiegs Bauwerksverzeichnis Lfd. Nr. 21, der auf Fl.Nr. 332 zum Liegen kommt. Aus Fl.Nr. 332 (4392 m²) sollen 58 m² erworben, 42 m² vorübergehend beansprucht, 226 m² dauerhaft und 173 m² vorübergehend beschränkt werden.

Sie bemängeln insbesondere, dass in den ausgelegten Plänen keinerlei Angaben über die Größe und die Gestaltung des Notausstiegs über Tage vorhanden seien.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen für die Errichtung des Notausstiegs kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwenderin nicht verzichtet werden.

Das vorgesehene Konzept der Rettungseinrichtungen basiert auf Grundlage der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT). Hierbei ist die Anlage von Notausstiegen in einem Abstand von mindesten 300 m vorgeschrieben. Die Anordnung der Notausstiege wurde unter Berücksichtigung der sich innerstädtisch durch die Bebauung ergebenden Zwänge und der Erreichbarkeit für Einsatzkräfte festgelegt. Durch diese Zwangspunkte ist die Lage der Notausstiege nicht frei verschiebbar. Von Tunnel aus gesehen gelangt man in den Notausstieg über einen

Schrägstollen mit einer Neigung von 10 %. Der Vertikalschacht der an die Oberfläche führt weist im vorliegenden Fall eine Tiefe von 20 m auf. Der Durchmesser des Schachtes, der von der Oberfläche aus hergestellt wird beträgt ca. 5,00 m. Durch das Treppenhaus im Schacht gelangt man an die Oberfläche. In der vom Vorhabensträger noch vorzunehmenden Detailplanung wird auf die Gestaltung und Einpassung in die Umgebung und auf die Belange der Nachbarn Rücksicht genommen. Im vorliegenden Fall ist es denkbar den oberirdischen Teil des Notausstiegs so in die bestehende Böschung von Fl. Nr. 331 zu integrieren, dass von außen nur der Zugangsbereich sichtbar ist. Die Erschließung des Notausstiegs ist über die Zufahrt Fl.Nr. 335 vorgesehen, ein Verlassen des Notausgangs direkt auf die Weilheimer Straße kann aus Sicherheitsgründen aufgrund des hier nicht vorhandenen Gehwegs nicht zugelassen werden. Die Sicherung dieser Erschließung durch den Eintrag einer Grunddienstbarkeit (Betretungsrecht für Nutzer des Notausstiegs im Notfall) im Grundbuch ist daher erforderlich.

- 3.4.2.2.29 Der Einwender 2041 befürchtet, dass durch die Änderungen der 2. Tektur vom 15.09.2005, insbesondere durch die Aufweitung der Bahnbrücke zusätzlicher Verkehr angezogen würde. Zudem bemängelt er, dass keine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde.

Durch die Aufweitung der Bahnbrücke wird kein zusätzlicher Verkehr angezogen. Die Bahnbrücke wird aufgeweitet um den Verkehrsfluss auf der B2 im Bereich der Bahnüberführung aufrecht zu erhalten und um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Auf die ursprünglich im Bereich der bestehenden Bahnunterführung geplanten Bauwerke hinter den Widerlagern der Brücke zur Führung der Gehwege kann dadurch verzichtet werden. Die Gehwege können durch das neue Bauwerk zu beide Seiten der Straße geführt werden, was zu wesentlich verbesserten Sichtverhältnissen führt.

Bzgl. der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen unter C.1.4 verwiesen.

- 3.4.2.2.30 Die Einwender 2044 befürchten, dass im Zuge des Planfeststellungsverfahrens die Franz-Heidinger-Straße in Richtung der Straße am Waldspielplatz geöffnet und als Tunnelzubringer genutzt würde.

Die Öffnung der Franz-Heidinger-Straße zum Waldspielplatz ist im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens nicht vorgesehen und daher auch nicht in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Die Erschließung des Wohngebietes ist weiterhin über die Einmündung der Franz-Heidinger-Straße in die B2 vorgesehen.

- 3.4.2.2.31 Der Einwender 3000 wendet sich gegen die vorübergehende Beanspruchung von 10 m² und die vorübergehende Beschränkung von 72 m² aus seinem Grundstück 191/3 der Gemarkung Starnberg (772 m²). Er fordert die Erstellung des Tunnels im Schildvortrieb, da dann auf die Inanspruchnahme des Grundstücks vollständig verzichtet werden könnte.

Auf die zeitweilige vorsorgliche Inanspruchnahme und Beschränkung der Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwenders nicht verzichtet werden.

Die beanspruchte Fläche wird hauptsächlich für die provisorische Führung des Gehwegs entlang der B2 benötigt. Die Fläche wird nur beansprucht, wenn der Tunnel in Spritzbetonbauweise hergestellt wird. Bei Fertigung des Tunnels in Schildbauweise wird die Fläche nicht vorübergehend beansprucht.

Welches Bauverfahren letztendlich zur Anwendung kommt, muss aber dem Wettbewerb bei der Ausschreibung überlassen bleiben. Das öffentliche Interesse an einer möglichst wirtschaftlichen Tunnelbauweise, die durch den Wettbewerb der Bauverfahren erreicht wird, überwiegt hier das private Interesse an einem Verzicht auf die vorübergehende Inanspruchnahme der relativ kleinen Grundstücksfläche. Die vorsorgliche Inanspruchnahme des Grundstücks ist daher erforderlich.

Falls der Tunnel tatsächlich in Spritzbetonbauweise hergestellt wird, beschränkt sich die Beanspruchung der Fläche auf die Zeit der Herstellung der Bohrpfähle. Nach bisherigem

Bauzeitenplan handelt es sich hierbei um einen Zeitraum von ca. 1½ Monaten. Wegen der geringen Flächenbeanspruchung wird der Lieferverkehr sowie die Nutzung der Tiefgarage nicht behindert. Die An- und Abfahrt ist uneingeschränkt möglich. In der detaillierten Ausführungsplanung und vor Baubeginn wird der Vorhabensträger entsprechende Koordinierungen und Abstimmungsgespräche mit dem Eigentümer vornehmen.

3.4.2.2.32 Der Einwender 3001 wendet sich als Hausverwalter im Auftrag der Eigentümer gegen die vorübergehende Beanspruchung von 487 m², die dauerhafte Beschränkung von 256 m² und die vorübergehende Beschränkung von 1247 m² aus dem Grundstück Fl.Nr. 713 der Gemarkung Starnberg (3033 m²). Er befürchtet Gebäudeschäden, Beeinträchtigungen der Vermietbarkeit durch Lärm und Staub und den Verlust des alten Baumbestands auf dem Grundstück. Zudem sei die Systemskizze in der Vorbemerkung zur 3. Tektur vom 13.04.2006 nicht von qualifiziertem Fachpersonal erstellt worden, was sich aus dem Aufdruck auf der Skizze „erstellt mit einer Studentenversion von Nemetschek“ ergebe.

Auf die zeitweilige vorsorgliche Inanspruchnahme und die Beschränkungen des Grundstücks kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwenders nicht verzichtet werden.

Die vorübergehende Beanspruchung einer Fläche von 487 m² aus Fl.Nr. 713 ist für die provisorische Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich. Der Verkehr der B2 wird mit provisorisch erstellten Fahrbahnen um den jeweils in offener Bauweise herzustellenden Tunnelabschnitt geleitet. Im Bereich der Wohnanlage reicht die bestehende Fläche der Bundesstraße mit Gehweg nicht aus, so dass während einiger Bauphasen für die provisorische Verkehrsführung vorübergehend Grund aus den angrenzenden Grundstücken beansprucht werden muss.

Die angegebene Fläche wird nur vorübergehend beansprucht, wenn der Tunnel in Spritzbetonbauweise hergestellt wird. Bei Fertigung des Tunnels in Schildbauweise wird die Fläche nicht vorübergehend beansprucht. Welches Bauverfahren letztendlich zur Anwendung kommt, muss dem Wettbewerb bei der Ausschreibung überlassen werden. Falls der Tunnel in Spritzbetonbauweise hergestellt wird, beschränkt sich die Beanspruchung der Fläche auf die Zeit der Herstellung der Bohrpfähle. Nach bisherigem Bauzeitenplan handelt es sich hierbei um einen Zeitraum von ca. 8 Monaten.

Dauerhaft zu beschränken sind Flächen, die direkt über dem Tunnel liegen. Diese Flächen sind in der Tiefe durch das Tunnelbauwerk nicht ohne Einschränkungen nutzbar.

Die vorübergehende Beschränkung ist hier für die Erstellung von Verankerungen erforderlich, die unterirdisch vom Tunnel aus eingebracht werden. Für die Ankerbereiche werden die betroffenen Grundstücke vorübergehend beschränkt. Die Anker werden nach Fertigstellung des Bauwerks abgeschnitten und verbleiben im Untergrund. Nach Fertigstellung der Maßnahme wird die Beschränkung aufgehoben. Es werden keine Veränderungen an der Erdoberfläche vorgenommen.

Werden Bepflanzungen oder sonstige Einrichtungen für die provisorische Verkehrsführung entfernt, so werden diese nach Beendigung der Umleitungsstrecke in Abstimmung mit den Eigentümern wiederhergestellt.

Bei der Planung und Baudurchführung werden alle Maßnahmen ergriffen, um Schäden zu vermeiden. Es ist vorgesehen, vor Beginn der Baumaßnahme alle im Einflussbereich des Tunnels liegenden Gebäude in einer Beweissicherung zu erfassen. Eventuell während der Maßnahme auftretende Schäden werden dann dokumentiert und lassen sich unter Bezug auf die ursprüngliche Beweissicherung abgrenzen und bewerten. Das Gebäude Ferdinand–Maria–Straße 2a liegt mit seinem südlichen Teil im Einflussbereich des Tunnels, für den eine Beweissicherung laut Unterlage 7.1 der Planfeststellungsunterlagen vorgesehen ist.

Die den Vorbemerkungen zur 3. Tektur beigegebene Systemskizze dient nur zur Verdeutlichung und zur Erläuterung der vorübergehend beanspruchten Flächen für die Verkehrsführung. Es handelt sich hierbei um keinen Plan sondern lediglich um eine

Skizze, die einen Teil der Vorbemerkungen darstellt. Die in den Planunterlagen dargestellten vorübergehend zu beanspruchenden Flächen sind das Ergebnis von detaillierten Untersuchungen, die von einem Spezialbüro für Tunnelbau vorgenommen wurden. Das Büro hat im Februar 2006 die Planung der Verkehrsführung während der Bauzeit untersucht und diese in 13 unterschiedlichen Bauphasen unterteilt und dargestellt. Der Zeitbedarf und der Ablauf der einzelnen Bauphasen wurden in einem Bauzeitenplan dargestellt. Da diese Untersuchung sehr umfangreich ist, wurde zur besseren Verständlichkeit in der 3. Tektur nur das Ergebnis dargestellt, das den maximal erforderlichen Flächenbedarf zeigt. Die gerügte Skizze wurde mit der 4. Tektur vom 22.01.2007 durch eine nochmals geprüfte, aber inhaltsgleiche Skizze ersetzt.

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

- 3.4.2.2.33 Die Einwenderin 3003 wendet sich gegen den Erwerb von 6 m², die vorübergehende Beanspruchung von 200 m² und die dauerhafte Beschränkung von 4 m² aus dem Grundstück Fl.Nr. 714/13 der Gemarkung Starnberg (1837 m²) sowie gegen die vorübergehende Beanspruchung von 80 m² und die vorübergehende Beschränkung von 39 m² aus dem Grundstück Fl.Nr. 714/32 der Gemarkung Starnberg (401 m²). Durch die Inanspruchnahmen seien die tankstellenspezifischen Installationen betroffen, die Sicherheitsanforderungen könnten nicht mehr gewährleistet werden und die Belieferung der Station würde erschwert. Es sei nicht klar, ob es möglich ist, die Station während der Bauphase geöffnet zu halten.

Auf die Inanspruchnahme und die Beschränkungen der Grundstücke kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwenderin nicht verzichtet werden, da sie insbesondere für die Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich sind. Der Verkehr wird mit provisorischen Fahrbahnen um die Tunnelbaustelle herumgeleitet. Die beiden Fahrspuren je Fahrtrichtung werden um den jeweils in offener Bauweise herzustellenden Tunnelabschnitt geführt. Die vorhandenen Flächen der Bundesstraße und der Gehwege reichen hierzu nicht aus, so dass vorübergehend Grund aus den angrenzenden Grundstücken beansprucht werden muss. Um die Größe und Dauer der vorübergehenden Inanspruchnahme möglichst gering zu halten erfolgt die Herstellung des Tunnels mit den entsprechenden Verkehrsumlegungen in mehreren Bauphasen. Im Bereich der Tankstelle wird die Fläche während der Fertigung der Bohrpfähle und des Tunneldeckels beansprucht. Nach vorläufigem Bauzeitenplan entspricht dies einer Zeitdauer von ca. 15 Monaten. Die Zufahrt aus Richtung Starnberg und die Ausfahrtsbeziehung Richtung München bleibt erhalten. Bei bestimmten Bauphasen ist es jedoch eine Verlegung der Erschließung erforderlich, so dass bei der Ausfahrt eventuell ein Rangieren erforderlich wird. In der detaillierten Ausführungsplanung und vor Baubeginn werden entsprechende Koordinierungen und Abstimmungsgespräche mit den Eigentümern und den Betreibern der Tankstelle vorgenommen. Dabei werden auch Fragen bzgl. der tankstellenspezifischen Installationen und der Sicherheitsanforderungen abgeklärt.

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

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau des Entlastungstunnels Starnberg der Bundesstraße B 2 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Gegenüber dem Bau des Entlastungstunnels Starnberg im Zuge der Bundesstraße B 2 werden die vorstellbaren Varianten unter Berücksichtigung sämtlicher geprüften Belange ungünstiger beurteilt.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6 a FStrG gilt, beruht die Widmung der neu erstellten Teile der B 2 (Tunnel und Umfahrungsstreifen) zur Bundesstraße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland, die Abstufung der bisherigen B 2 (Ortsdurchfahrt Starnberg) von Str.-km 26,800 bis 25,710 zur Ortsstraße und die Abstufung der bisherigen B 2 (Ortsdurchfahrt Starnberg) von Str.-km 25,710 bis 25,005 zur Staatsstraße St 2063 neu auf § 2 Abs. 6 FStrG.

Das vom Vorhabensträger mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegte Umstufungskonzept im Zuge des Baus des Entlastungstunnels Starnberg wird gem. § 2 Abs. 6 Satz 2 in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt, so dass die Statusverfügungen mit der Verkehrsfreigabe (bzw. Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck) wirksam werden. Der Vorentwurf für das planfestgestellte Bauvorhaben wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung genehmigt.

Die Abstufung und die Widmung nach Bayer. Straßen- und Wegegesetz der St 2070 von Str.-km 4,270 bis 3,330 zur Gemeindeverbindungsstraße und von Str.-km 3,330 bis 0,480 zur Ortsstraße folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 7 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

4. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den Bau des Entlastungstunnels Starnberg ist nach der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) vom 15.11.1993 in der Fassung des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, (BGBl I, 2574) dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17 e Abs. 2 FStrG (in der Fassung des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 09.12.2006, BGBl 2006 I Nr. 59) keine aufschiebende Wirkung.

5. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

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

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der

zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Die Erhebung von Rechtsbehelfen per E-Mail ist nicht zulässig.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung und Auslegung des Plans

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind - nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen in seinem verfügenden Teil öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Starnberg zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt und ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Das gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gegen Empfangsbestätigung oder Postzustellungsurkunde individuell zugestellt worden ist.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern, Hausanschrift: Maximilianstraße 39, 80538 München, Postanschrift: Regierung von Oberbayern, 80534 München, angefordert werden.

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

München, 22.02.2007
Regierung von Oberbayern

Matthias Steck
Regierungsrat