



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Gegen Empfangsbekanntnis

Landeshauptstadt München  
Herr Oberbürgermeister Christian Ude  
o. V. i. A.  
Marienplatz 8  
80331 München

<b>Bearbeitet von</b> Matthias Steck	<b>Telefon / Fax</b> +49 (89) 2176-2632 / -402632	<b>Zimmer</b> 5404	<b>E-Mail</b> Matthias.Steck@reg-ob.bayern.de
<b>Ihr Zeichen</b>	<b>Ihre Nachricht vom</b>	<b>Unser Geschäftszeichen</b> 32-4354.3-St2344-001	<b>München,</b> 07.03.2013

**Vollzug des BayStrWG;  
Staatsstraße 2344  
Verlängerung der Stäblistraße von der Forstenrieder Allee bis zur Autobahn  
A95  
Bau-km 0+0 bis 0+538,0**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## Bescheid

### A Entscheidung

#### 1. Antragsablehnung

Der Antrag der Landeshauptstadt München auf Planfeststellung für die Verlängerung der Staatsstraße 2344 Stäblistraße von der Forstenrieder Allee bis zur Bundesautobahn A 95 vom 28.09.2009 sowie die damit verbundenen Anträge auf Erteilung gehobener wasserrechtlicher Erlaubnisse für die Versickerung von Straßenoberflächenwasser werden abgelehnt.

**Dienstgebäude**  
Maximilianstraße 39  
80538 München  
U4/U5 Lehel  
Tram 18/19 Maxmonument

**Telefon Vermittlung**  
+49 (89) 2176-0  
**Telefax**  
+49 (89) 2176-2914

**E-Mail**  
poststelle@reg-ob.bayern.de  
**Internet**  
www.regierung-oberbayern.de



**2. Kostenentscheidung**

Die Landeshauptstadt München trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Bescheid wird keine Gebühr erhoben.

Auslagen werden mit gesondertem Bescheid erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

Die Maßnahme umfasst die niveaugleiche Verlängerung der Stäblistraße von der Forstenrieder Allee bis zur BAB A 95 (Anschlussstelle Forstenried). Für die beantragte Straßenverbindung war ein einbahniger Querschnitt und beiderseits Anlagen für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. In Teilabschnitten sollten beschränkt öffentliche Wege mit den Nutzungsarten Geh- und Radverkehr und Kfz-Verkehr als Mischzonen zur Grundstückserschließung ausgebildet werden. Das nachgeordnete Straßennetz soll über die Knotenpunkte Scheidegger Straße Süd, Rothspitzstraße und Forstenrieder Allee an die verlängerte Stäblistraße angebunden werden.

### **2. Vorgängige Planungen**

Der Straßenzug Stäblistraße / Lochhamer Straße / Siemensallee war bereits im Gesamtverkehrsplan von 1963, der Bestandteil des ersten Stadtentwicklungsplanes war, als Teilstrecke des Hauptstraßennetzes enthalten. Er wurde als Verlängerung der Neurieder Straße (Staatsstraße St 2344 München-Planegg) von Westen kommend zur Wolfratshausener Straße (B 11) geführt und war neben dem (damals geplanten) südlich geführten Autobahnring zur Aufnahme des innerstädtischen Tangentialverkehrs als übergeordnete Hauptverkehrsstraße konzipiert.

Mit dem Stadtentwicklungsplan 1975 wurde unter geänderten verkehrspolitischen Zielvorgaben von Seiten der Stadt auf die Verwirklichung des Autobahnringes Süd verzichtet und die St 2344, am Neurieder Knoten endend, dort an das übergeordnete Hauptstraßennetz angebunden.

Im derzeit gültigen Verkehrsentwicklungsplan ist dementsprechend der Straßenzug Stäblistraße / Lochhamer Straße / Siemensallee zwischen der Autobahn München - Garmisch (A 95), Anschlussstelle München-Fürstenried und der Wolfratshausener Straße (B 11) nun als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion dargestellt.

Sowohl in der geltenden Fassung des Flächennutzungsplans der Landeshauptstadt München wie auch im aktuell gültigen Verkehrsentwicklungsplan (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.03.2006) ist der Straßenzug Siemensallee – Lochhamer Straße –

Stäblistraße einschließlich der Verlängerung der Stäblistraße bis zur A 95 als Hauptverkehrsstraße im Sekundärnetz enthalten.

Die Landeshauptstadt München hatte mit den Bebauungsplänen Nr. 153a (rechtsverbindlich am 11.09.1978), Nr. 397 (rechtsverbindlich am 21.09.1967), Nr. 655 (rechtsverbindlich am 20.05.1971) und Nr. 670b (rechtsverbindlich am 09.11.1979) versucht, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau des noch fehlenden Straßenabschnittes der Stäblistraße zwischen der Forstenrieder Allee und der Autobahn-Anschlussstelle München-Fürstenried der Autobahn München – Garmisch (A 95) zu schaffen. Die Bebauungspläne waren aus der damaligen rechtswirksamen Fassung des Flächennutzungsplanes (FNP) entwickelt worden und entsprachen dem Ziel einer Ergänzung des Hauptstraßennetzes zur Entlastung von Wohngebieten und alten Dorfkernen (hier: Forstenried).

Diese Bebauungspläne wurden jedoch vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof aufgrund von Normenkontrollanträgen mit Urteilen vom 21.05.1987 für nichtig erklärt, da die privaten Interessen der Antragsteller, vor unzumutbaren Einwirkungen durch den Verkehrslärm geschützt zu werden, nicht ausreichend beachtet worden waren. Gerügt wurde insbesondere das Fehlen einer Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen.

Am 3. Juni 1992 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1739 beschlossen, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Stäblistraße zwischen der Forstenrieder Allee und der Anschlussstelle Fürstenried an der Bundesautobahn (BAB) A 95 zu schaffen. Am 15. Dezember 2004 wurde entgegen der Beschlussvorlage des Planungsreferats der Landeshauptstadt München die Fortführung der Planung beschlossen. Am 24. Januar 2007 wurde beschlossen, das Bebauungsplanverfahren weiter zu betreiben und ein ergänzendes straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Ferner wurde beschlossen, die Widmung der Stäblistraße als Staatsstraße vorzubereiten. Im Jahr 2008 wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung im Bebauungsplanverfahren durchgeführt, bereits damals ging eine große Zahl von Stellungnahmen bei der Landeshauptstadt ein. Seit dem Antrag auf Planfeststellung ruht das Bebauungsplanverfahren.

Mit Umstufungsverfügung vom 08.12.2008 der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern wurde mit Wirkung zum 01.01.2009 der bisherige Ortsstraßenzug Forstenrieder Allee – Stäblistraße – Lochhamer Straße – Siemensallee von km 11,499 (neu) bis 8,043 (neu) zur Staatsstraße 2344 aufgestuft. Träger der Straßenbaulast blieb nach Art. 42 Abs. 1 BayStrWG die Landeshauptstadt München. Die Aufstufung ist seit dem Beschluss des BayVGH vom 21.03.2012 (Az.: 8 ZB 11.1702) bestandskräftig.

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

Mit Schreiben vom 28.09.2009 beantragte die Landeshauptstadt München, für die Verlängerung der Stäblistraße im Zuge der Staatsstraße 2344 das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 02.11.2009 bis 01.12.2009 bei der Landeshauptstadt München nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Landeshauptstadt München oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 15.12.2009 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind.

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

- Landeshauptstadt München
- Gemeinde Neuried
- Wasserwirtschaftsamt München
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Vermessungsamt München
- Autobahndirektion Südbayern
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.

- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- Kabel Deutschland Bayern GmbH & Co. KG

sowie den Sachgebieten 24.1 und 51 der Regierung von Oberbayern.

Es gingen mehr als 2.800 Einwendungen gegen die Planung ein. Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich die Vorhabensträgerin anschließend.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden an insgesamt 16 Erörterungstagen zwischen 17.09. und 30.10.2012 in München erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden hiervon benachrichtigt. Die Ladung für die Einwender erfolgte durch öffentliche Bekanntmachung, im Übrigen wurde der Termin auch ortsüblich bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in Niederschriften (Wortprotokolle) für jeden Erörterungstag festgehalten.

Im Anhörungsverfahren stellte sich heraus, dass eine Untersuchung zu den Auswirkungen der Maßnahme auf die Belastung mit Luftschadstoffen entsprechend den Vorgaben der 39. BImSchV in den Unterlagen fehlt. Weiterhin enthält die Untersuchung zur Lärmbelastung Fehler im Detail (übersehene Außenwohnbereiche, fehlende Geschoße und Rechenfehler in der Kosten-Nutzen Berechnung in Unterlage 14). In den Planunterlagen finden sich darüber hinaus widersprüchliche Angaben zur Ausführung von Lärmschutzwänden in unterschiedlichen Unterlagen (Unterlage 7, 8 und 9.1), die allerdings im Erörterungstermin aufgeklärt werden konnten. Eine Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen westlich der A 95 fehlt, auch hier konnte die Landeshauptstadt München im Erörterungstermin aber Aussagen treffen.

Die Kanzlei Schönefelder, Ziegler und Lehnert hat mit Schreiben vom 10.10.2012 für die Einwenderin 2517 einen Antrag auf Ausnahme von der Veränderungssperre gem. Art. 27 b BayStrWG für das direkt auf der geplanten Trasse gelegene Grundstück 604/100 der Gemarkung Forstenried gestellt. Über diesen ist noch nicht entschieden.

Am 04.02.2013 hat die Regierung von Oberbayern der Landeshauptstadt München ihre rechtliche Bewertung der beantragten Planung in einem Gespräch erläutert, worauf die anwesenden Vertreter der Landeshauptstadt um eine formelle Verbescheidung des Planfeststellungsantrags baten.

## **C      Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1.      Zuständigkeit**

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

Die beantragte Verlängerung der Stäblistraße ist aufgrund der Aufstufungsverfügung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 08.12.2008 als Staatsstraßenbaumaßnahme zu betrachten. Die Widmung des Neubauabschnitts als Staatsstraße wäre zusammen mit einem Planfeststellungsbeschluss verfügt worden.

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

Das Vorhaben kann in der beantragten Form nicht zugelassen werden, da es zwar zulässige Planungsziele verfolgt, diese aber in der fachplanerischen Abwägung nicht das Gewicht haben, die schwerwiegenden gegen das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

Für diese Entscheidung sind die folgenden Erwägungen maßgeblich:

#### **2.1      Grundlagen der Planung unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens:**

##### **2.1.1      Planungsziele**

Mit der Verlängerung der Stäblistraße sollen nach der Darstellung im Erläuterungsbericht folgende Planungsziele verwirklicht werden:

- Schließung der letzten Lücke im Hauptstraßennetz des Münchner Südwestens durch den Ausbau der Stäblistraße zwischen der Autobahn München – Garmisch (BAB A 95) und der Forstenrieder Allee;
- Verkehrliche Verbesserung durch Entlastung der Straßen im Ortskern;
- Entlastung des Ortskernes von Forstenried durch Reduzierung des Verkehrs auf ein ortsverträgliches Maß;
- Für das Ensemble Forstenried besteht bei Durchführung des Projektes die Chance, durch den Umbau der entlasteten Forstenrieder Allee

eine Gestaltung zu realisieren, durch die sowohl der Aufenthaltswert im öffentlichen Raum, als auch die Ensemblewirkung eine erhebliche Aufwertung erfahren.

- Entlastung der Anwohner vor Verkehrslärm an Straßen, insbesondere dort, wo keine aktiven Schallschutzmaßnahmen realisiert werden können;
- Schaffung der Voraussetzungen für die ortsgerechte Gestaltung der Straßen in Forstenried durch Reduzierung des Verkehrsraumes für den Fahrzeugverkehr zu Gunsten des Verkehrsraumes für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere in der Liesl-Karlstadt-Straße und der Herterichstraße.

Diese Planungsziele können nach Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Erörterungstermins nur teilweise erreicht werden:

- Bezüglich der Ziele „Schließung der letzten Lücke im Hauptstraßennetz des Münchner Südwestens“ und „verkehrliche Verbesserung durch Entlastung der Straßen im Ortskern“ ist festzustellen, dass mit der Verlängerung der Stäblistraße und insbesondere auch aufgrund des gegenüber der Liesl-Karlstadt-Straße / Herterichstraße über weite Strecken besseren Ausbauzustands des Straßenzugs Stäblistraße / Lochhamer Straße / Siemensallee eine gewisse Fahrzeitverkürzung zwischen A 95 und B 11 erreicht werden könnte. Zudem könnte die staugefährdete Kreuzung der Liesl-Karlstadt-Straße / Herterichstraße mit der Forstenrieder Allee beim „Alten Wirt“ entlastet werden. Im Gegenzug wären jedoch die Anschlüsse der neuen Straßenverbindung, insbesondere der Knoten Stäblistraße / Forstenrieder Allee von Anfang an stark belastet. So gibt die Landeshauptstadt München in den Planfeststellungsunterlagen für den derzeit bestehenden Knotenpunkt Liesl-Karlstadt-Straße / Forstenrieder Allee / Herterichstraße im Prognosejahr 2025 in der Summe aller Äste eine Gesamtverkehrsbelastung von rd. 49.000 Kfz/24h an und stuft diese als ortsunverträglich ein. Unter Hinweis darauf, dass bereits heute der Knotenpunkt in den Hauptverkehrszeiten häufig überlastet ist mit regelmäßigem Rückstau während der Abendspitze in die Liesl-Karlstadt-Straße bis hin zur A 95 und der Angabe, dass die Nachrüstung einer Abbiegespur aufgrund der bestehenden Bebauung nicht möglich ist, wird



u. a. die Notwendigkeit der Verlegung der Stäblistraße nach Norden begründet. Aber auch der ca. 220 m nördlich gelegene neue Knoten im Zuge der verlegten Stäblistraße mit der Forstenrieder Allee wird sich bereits im Prognosejahr 2025 mit einer Gesamtverkehrsbelastung von rd. 55.500 Kfz/24h an der Grenze der Leistungsfähigkeit befinden. Zwar weist die Landeshauptstadt rein rechnerisch eine ausreichende Leistungsfähigkeit nach, sie geht dabei jedoch von jeweils günstigen Annahmen aus, beispielsweise etwa bei der Knotenpunktsbelastung in der Spitzenstunde oder den Abminderungsfaktoren aufgrund des Fußgängerverkehrs. Sollten sich die Annahmen zu Ungunsten nur geringfügig ändern, wäre eine ausreichende Leistungsfähigkeit auch des neuen Knotens nicht mehr gegeben. Im Ergebnis ist daher zu befürchten, dass die durch die Verlegung der Stäblistraße nach Norden angestrebte Verflüssigung des Verkehrs durch die projektbedingt gegenüber dem Prognosenullfall zusätzlich angezogenen Verkehrsmengen (s.u. C.0) gerade im Bereich um den beantragten Neubauabschnitt wieder kompensiert bzw. zunichte gemacht würde.

- Die Anwohner der Liesl-Karlstadt-Straße und der Forstenrieder Allee zwischen dem „Alten Wirt“ und der Schule würden zwar deutlich um bis zu 5 dB(A), die in der Herterichstraße bis zur Drygalskiallee nur geringfügig im Bereich von 1 dB(A) vom Verkehrslärm entlastet. Der Entlastung stünden allerdings massive Mehrbelastungen einer wesentlich größeren Anzahl von Schutzfällen an anderer Stelle gegenüber (siehe unten C.2.2.1.1.1).
- Legt man – wie die Landeshauptstadt – den Ortskern von Forstenried auf den Bereich der Liesl-Karlstadt-Straße und der Forstenrieder Allee zwischen dem „Alten Wirt“ und der Schule fest, würden dort auch entsprechend dem Planungsziel „Entlastung des Ortskerns durch Reduzierung des Verkehrs auf ein ortsverträgliches Maß“ spürbare Verbesserungen erreicht. Von maßgeblicher Bedeutung ist dies allerdings wegen der mit der Maßnahme verbundenen Mehrbelastung mindestens ebenso schutzwürdiger Gebiete nicht. Auch ist für die Regierung von Oberbayern die im Erörterungstermin sehr kontrovers diskutierte exakte Lage des Ortskerns von Forstenried nicht entscheidungserheblich. Unabhängig davon, ob sich die durch die Planung zusätzlich massiv belasteten Wohngebiete im Ortskern von

Forstenried oder nur in seiner Nähe befinden, sind sie doch mindestens ebenso schützwürdig wie die entlasteten Anwohner der Liesl-Karlstadt-Straße und der Forstenrieder Allee zwischen dem „Alten Wirt“ und der Schule, die teilweise in einem Mischgebiet wohnen, für welches die Lärmgrenzwerte sogar um 3 dB(A) höher liegen als bei einem allgemeinen Wohngebiet.

- Die von der Landeshauptstadt erwarteten positiven Auswirkungen auf das Ensemble Forstenried sind ambivalent. Zwar könnte der Bereich um den alten Wirt entlastet werden, der Bereich um die Schule jedoch würde durch die Planung zusätzlich neu belastet. Das Landesamt für Denkmalpflege ist in seiner befürwortenden Stellungnahme vom 11.12.2012 auf den Bereich der Schule nicht eingegangen, sondern hat lediglich ausgeführt, dass sich im näheren Trassenumfeld keine Einzeldenkmäler befinden. Angesichts des in der Denkmalliste auch enthalten Schulhauses, das direkt am geplanten Knotenpunkt Stäblistraße / Forstenrieder Allee liegt, ist davon auszugehen, dass dieser Bereich ebenfalls zum Ensemble Forstenried zählt. Die von der Landeshauptstadt angestrebte Entlastung des Ensembles kann mit der neuen Straße daher nur eingeschränkt erreicht werden.
- Darüber hinaus bestehen aktuell noch keine konkreten Planungen für eine Umgestaltung des Ensembles bzw. der Liesl-Karlstadt-Straße und der Herterichstraße zu Gunsten des Verkehrsraumes für Fußgänger und Radfahrer bestehen aktuell nicht und sind wegen des erheblichen Restverkehrs auch nicht ohne weiteres realisierbar. Durch die Planung würden sich aber jedenfalls neue und erweiterte Möglichkeiten für Verbesserungen im Ensemble ergeben.

## 2.1.2 Verkehrliche Auswirkungen der Planung

### 2.1.2.1 Verkehrsuntersuchung der Landeshauptstadt München

Ungeachtet der zahlreichen Einwendungen gegen die Verkehrsuntersuchung der Landeshauptstadt München (Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) halten wir die Ergebnisse für nachvollziehbar und ausreichend valide. Über die Angaben in der Unterlage 12 hinaus, haben die Mitarbeiter der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin gut nachvollziehbare Angaben zur Methodik des „multimodalen Gesamtverkehrsmodells München“ gemacht. Dass die Details zu den einzelnen Verkehrszellen und zu den Berechnungsalgorithmen nicht im Erörte-

zungstermin dargestellt wurden, beruhte auf nachvollziehbaren Gründen und stellt nicht die Geeignetheit des Modells an sich in Frage.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 09.06.2010, Az. 9 A 20/08 entschieden, dass in dem Fall, dass sich die Angriffe auf die Tatsachenermittlung, die Methodik und die Plausibilität der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sämtlich als unberechtigt erweisen, auch der Vorwurf, die einzelnen Rechenschritte und -operationen der Untersuchung seien nicht nachvollziehbar und nicht nachprüfbar, so dass es sich letztlich um ein „Black-Box-Verfahren“ handele, keinen Erfolg haben kann. Bei Untersuchungen, die auf der Basis einer Vielzahl von Verkehrszellen eine Modellprognose vornehmen, entstehen unvorstellbar große Datenmengen, die nur computergestützt zu be- und verarbeiten sind. Es hat kaum Aussagekraft und Informationswert, hierzu seitenlange Rechenprotokolle vorzulegen (BVerwG a.a.O. Rn. 92 zitiert nach juris).

Ein weiteres Argument für die Validität der Prognosen aus dem „multimodalen Gesamtverkehrsmodell München“ stellt die gute Übereinstimmung mit den Ergebnissen eines – methodisch anders erstellten – Verkehrsgutachtens des anerkannten Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak (Verkehrsuntersuchung München Obersendling Bebauungsplan Nr. 1930a Siemens AG vom 09.05.2005) dar.

Insgesamt ist die Verkehrsuntersuchung der Landeshauptstadt – unter Berücksichtigung der Problematik des Lkw-Anteils (s. u. C.2.1.2.1.2) und der in den Unterlagen fehlenden Darstellung des Bereichs westlich der BAB A 95 – als Basis der Untersuchungen zu den Lärmauswirkungen geeignet.

#### 2.1.2.1.1 Bereich westlich der BAB A 95

Eine Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen westlich der BAB A 95 fehlt in den Planunterlagen. Allerdings konnten dazu von den Mitarbeitern des Planungsreferats im Rahmen des Erörterungstermins nachvollziehbare Aussagen gemacht werden. Danach ist die Neurieder Straße westlich der A 95 derzeit mit ca. 42.000 Kfz/24h belastet. Diese Belastung wird nach den Berechnungen der Landeshauptstadt im Prognose-Nullfall 2025 bis auf ca. 51.500 Kfz/24h steigen. Im Falle der Verlängerung der Stäblistraße wäre dieser Bereich mit ca. 53.000 Kfz/24h be-

lastet, so dass westlich der BAB A 95 von einer vorhabensbedingten Steigerung von etwa 1.500 Kfz/24h auszugehen ist.

#### 2.1.2.1.2 Ermittlung des Lkw-Anteils

Die von der Landeshauptstadt in ihren Verkehrsuntersuchungen vorgenommene Ermittlung des für die Lärm- und Schadstoffimmissionsberechnung maßgeblichen Schwerverkehrs-Anteils am Gesamtverkehr unterliegt erheblichen Bedenken. Die Landeshauptstadt München besteht auf einer Berücksichtigung des Lkw-Anteils erst ab 3,5 t und beruft sich dabei auf eine Mitteilung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vom 1/2009 bzw. auf die Bundestagsdrucksache 17/3342 vom 20.10.2010:

*„Für die Berechnung des Emissionspegels ist das Gesamtkollektiv der Kraftfahrzeuge lärmtechnisch in die beiden Gruppen „Pkw“ und „Lkw“ aufzuteilen. In den RLS-90 wird für den Lärmtyp „Lkw“ zugrunde gelegt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt ist. Somit sind Fahrzeuge mit einer höheren zulässigen Höchstgeschwindigkeit dem Lärmtyp „Pkw“ zuzuordnen.*

*Im Jahr 1990 (Ausgabe der RLS-90) unterlagen gemäß Straßenverkehrsordnung Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 Tonnen dieser zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, während für Lieferwagen (Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 Tonnen) gegenüber den Pkw kein Unterschied bestand. Somit ist der ergänzende Hinweis in den RLS-90 „Lkw (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht)“ lediglich als – damals gültige – Erläuterung zu interpretieren, nicht aber als trennscharfes Abgrenzungskriterium.*

*Die seit 1995 gültige EU-weite Anhebung der Tonnagegrenze von 2,8 auf 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht zur Abgrenzung zwischen Lieferwagen und Lkw wurde in der Verkehrsstatistik fristgerecht umgesetzt. In der Straßenverkehrsordnung erfolgte diese Anhebung der Tonnagegrenze zur Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 1997. Da das Berechnungsverfahren der RLS-90 nach wie vor angewendet wird, ist das den Berechnungen zugrunde liegende Geschwindigkeitskriterium zur Abgrenzung der Lkw (zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h) anzuwenden. Dies führt dazu, dass Lieferwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen als Lärmtyp Pkw in die Berechnungen eingehen.*

*Die Thematik wurde im Rahmen einer Bund-/Länder-Dienstbesprechung erörtert. Eine darüber hinausgehende Anweisung existiert nicht, und es steht den Ländern frei, den Pkw-Anteil mit mehr als 2,8 Tonnen gesondert auszuweisen.“*

Diese Rechtsauffassung wurde im Verfahren von zahlreichen Einwendern mit dem Argument angegriffen, dass die Berechnungsformel mit der Ermittlung des Lkw-Anteils direkt in der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV niedergelegt ist. Diese könne weder durch die o. g. Bundestagsdrucksache noch durch ein Schreiben der BASt geändert werden. In der Bundestagsdrucksache wird aber auch klargestellt, dass es den Ländern freisteht, den Anteil der Lieferfahrzeuge mit mehr als 2,8 t gesondert auszuweisen. Dies ist in Bayern üblich. Nach den Richtlinien für die Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 werden die Lastkraftwagen bis 3,5 t und mit mehr als 3,5 t jedenfalls gesondert ermittelt.

Da der Anteil der Lieferfahrzeuge im Planfeststellungsbereich erheblich sein dürfte, liegen die von der Landeshauptstadt München ermittelten Lärm- und Schadstoffwerte damit nicht auf der sicheren Seite und unterschätzen tendenziell die Belastungen. Darauf hat auch das Bayerische Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme hingewiesen.

Angesichts der außergewöhnlichen Lärmproblematik der Planung erscheint es uns jedenfalls angebracht, die Berechnungen sicherheitshalber mit für die Lärmbetroffenen günstigen zulässigen Parametern durchzuführen.

Wir hätten deshalb eine gesonderte Ermittlung des Anteils der Lieferfahrzeuge zwischen 2,8 t und 3,5 t, wie vielfach bei staatlichen Projekten üblich, für zwingend erforderlich gehalten, um eine Unterschätzung der Lärmbelastung sicher ausschließen zu können. Allerdings ist das Vorhaben auch auf der Basis der von der Landeshauptstadt ermittelten Schwerverkehrszahlen nicht genehmigungsfähig, so dass die Nachforderung einer überarbeiteten Schwerverkehrsuntersuchung, in Verbindung mit einer überarbeiteten Lärm- und Schadstoffuntersuchung unverhältnismäßig erscheint und wir daher von einer solchen absehen.

In der Abwägung ist allerdings zu berücksichtigen, dass die von der Landeshauptstadt ermittelten Schwerverkehrszahlen und damit die errechneten Lärmwerte tendenziell unterschätzt sind.

### 2.1.2.2 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die Querverbindung von der Bundesstraße 11 zur Bundesautobahn A 95 im südlichen Stadtgebiet wird heute in der Hauptsache durch den Straßenzug Herterichstraße / Liesl-Karlstadt-Straße gebildet. Heute ist die Liesl-Karlstadt-Straße die einzige Verbindung von der A 95, Anschlussstelle Fürstenried nach Osten. Erst am Knotenpunkt Forstenrieder Allee / Herterichstraße verteilt sich der Verkehr. Der Knotenpunkt beim „Alten Wirt“ ist in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig überlastet. Am Abend kommt es in der Liesl-Karlstadt-Straße Fahrtrichtung Osten regelmäßig zu einem Rückstau der bis zur A 95 zurückreicht. Dies ist im Wesentlichen auf das Fehlen einer Linksabbiegespur in dieser Richtung zurückzuführen. Die Nachrüstung einer Abbiegespur ist durch die geringe Gesamtbreite zwischen der Bebauung ohne massive Eingriffe in den Baubestand nicht möglich. Der Raum zwischen den Gebäuden ist heute schon nicht ausreichend, um für Fußgänger und Radfahrer ausreichend Verkehrsraum neben der Fahrbahn auszuweisen.

Der Straßenzug Herterichstraße / Liesl-Karlstadt-Straße weist neben der Engstelle am Knotenpunkt mit der Forstenrieder Allee über die gesamte Länge immer wieder Engstellen auf. Der Querschnitt hat auf weiten Strecken keine begleitenden Radwege, die Fahrbahn ist nicht ausreichend breit um das Parken ohne Behinderung des durchgehenden Verkehrs zu ermöglichen. An zahlreichen weiteren Kreuzungen und Einmündungen fehlen Abbiegestreifen für die Linksabbieger. So kann heute von Westen nicht zur Sperlstraße abgebogen werden. Das gesamte Wohngebiet nördlich der geplanten Stäblistraße (z.B. Bauweberstraße, Karl-Valentin-Straße, Rothspitzstraße) ist heute nur über den Umweg über die Forstenrieder Allee und die Fritz-Baer-Straße erreichbar.

Sowohl in der Liesl-Karlstadt-Straße wie auch in der Herterichstraße ist kein Platz für den Schutz der Anwohner von Verkehrslärm durch aktive Maßnahmen vorhanden. Hier kann eine Minderung der Belastungen nur durch die Verlagerung des Verkehrs oder durch passive Maßnahmen zum Schutz der Innenräume der Gebäude erfolgen.

Nach der Prognose der Landeshauptstadt für das Jahr 2025 auf der Basis ihres Verkehrsmodells sind im Nullfall die Liesl-Karlstadt-Straße mit 26.000 - 21.500 Kfz/Tag und die Forstenrieder Allee mit 12.000 Kfz/Tag belastet.

### 2.1.2.3 Verkehrsverhältnisse im Fall der Realisierung der Maßnahme

Durch die Weiterführung der Stäblistraße bis zum Anschluss an die Anschlussstelle München-Fürstenried der Autobahn München - Garmisch (BAB A 95) entstünde, entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP), ein durchgehender Straßenzug Stäblistraße / Lochhamer Straße / Siemensallee bis zur Wolfratshauser Straße. Dieser würde – vergleichbar mit dem Straßenzug Liesl-Karlstadt-Straße / Herterichstraße – in weiten Bereichen durch Wohngebiete führen. Auch hier ist überwiegend kein Platz für einen ausreichenden Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm durch aktive Maßnahmen vorhanden. Der Ausbauzustand des Straßenzugs Stäblistraße / Lochhamer Straße / Siemensallee ist allerdings über weite Strecken mit beidseitigen Geh- und Radwegen, Abbiegespuren an den Knotenpunkten mit der Drygalskiallee, Aidenbachstraße und der B 11 sowie Bus- und Parkbuchten besser als der der Liesl-Karlstadt-Straße / Herterichstraße.

Die Liesl-Karlstadt-Straße würde eine deutliche Entlastung um bis zu 16.500 Kfz/Tag und die Forstenrieder Allee (im Abschnitt zwischen der Stäblistraße und der Liesl-Karlstadt-Straße) um ca. 8.000 Kfz/Tag gegenüber dem Prognosenullfall (Planfall ohne Durchstich Stäblistraße) erfahren.

Zu berücksichtigen ist aber, dass das Vorhaben nach der Verkehrsuntersuchung der Landeshauptstadt München massiv zusätzlichen Verkehr nach Forstenried anziehen würde. Im Prognosejahr 2025 würden gegenüber dem Prognosenullfall durch die Maßnahme allein ca. 9.500 Kfz/24h zusätzlich auf der verlegten Stäblistraße zwischen der AS Forstenried und der Einmündung Scheidegger Straße und ca. 4.000 Kfz/24h zusätzlich in der Forstenrieder Allee nördlich der Stäblistraße erwartet.

Insgesamt würden durch die Realisierung der Maßnahme die Wohngebiete in Forstenried und entlang des Straßenzugs Stäblistraße / Lochhamer Straße / Siemensallee mit erheblich mehr Verkehr belastet als ohne die Verlängerung der Stäblistraße.

Im nachgeordneten Straßennetz würde sich im Bereich der bestehenden Stäblistraße zwischen Forstenrieder Allee und Drygalskiallee die Verkehrsbelastung von ca. 10.000 Kfz/24h im Prognose-Nullfall auf ca. 17.500 Kfz/24h im Planfall deutlich erhöhen. In der Lochhamer Straße

käme es zu einer Verkehrssteigerung von ca. 2.500 Kfz/24h gegenüber dem Prognose-Nullfall.

In der Herterichstraße wäre eine Verkehrsreduzierung um ca. 2.500 Kfz/24h im Bereich bis zur Drygalskiallee zu erwarten, weiter östlich wären auf der Herterichstraße keine Verkehrsabnahmen mehr zu erwarten.

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

Maßgeblich für die Ablehnung des Planfeststellungsantrags sind die Auswirkungen der Planung auf den Immissionsschutz. Wir beschränken uns daher im Folgenden auf die detaillierte Darstellung dieses Abwägungsgesichtspunktes.

### **2.2.1 Immissionsschutz**

Das beantragte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes nicht vereinbar. Darüber hinaus ist auch die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen der Luftreinhaltung mangels geeigneter Planunterlagen nicht prüfbar. Die Planung kann letztlich nicht sicherstellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Insbesondere kann das Trennungsgebot des § 50 BImSchG durch die Planung nicht eingehalten werden und die für die Planung sprechenden Belange haben nicht das Gewicht, die Nichteinhaltung des Trennungsgebots zu rechtfertigen.

Die Verlängerung der Stäblistraße führt bei korrekt gewerteter Lärmbilanzierung zu einer Mehrbelastung der Anwohner sowohl der Neubaustrecke als auch des nachgeordneten Straßennetzes, die das Maß der Entlastungswirkung in der Liesl-Karlstadt-Straße, der Forstenrieder Allee im Bereich des Ensembles Forstenried und von Teilen der Herterichstraße überwiegt. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Belange des Lärmschutzes insgesamt nachteilig.

#### **2.2.1.1 Verkehrslärmschutzrecht**

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

Stufe 1: 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.

Stufe 2: 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). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

Stufe 3: Wenn bzw. soweit 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).

#### 2.2.1.1.1 Lärmbilanzierung

Auf Anregung der Regierung von Oberbayern hat die Landeshauptstadt München im Vorfeld der Antragstellung eine Lärmbilanzierung in Kap. 5.2.6 des Erläuterungsberichts sowie ausführlich in Unterlage 14 der Planunterlagen vorgelegt. Diese Bilanzierung wurde - wie alle Unterlagen zum Immissionsschutz - vom Büro Möhler & Partner erstellt. Dazu wurden die Schallimmissionen im erweiterten Umfeld der Stäblistraße zwischen der A 95 München – Garmisch im Westen und der Wolfrats-

hausener Straße im Osten unter Berücksichtigung der aktiven Schallschutzmaßnahmen (siehe hierzu schalltechnische Untersuchung, Anlage 14) ermittelt und mit der Anzahl der betroffenen Anwohner verknüpft. Es wurden nur die Fälle betrachtet, bei denen eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV festgestellt wurde und bei denen die Veränderung der Schallimmission mindestens 1 dB(A) beträgt.

Die Gebäude, an denen sich Entlastungen oder Mehrbelastungen ergaben, fanden Eingang in die weiteren Untersuchungen als sogenannte Schutzfälle. Jede Überschreitung des Tages- oder Nachtgrenzwertes bei einer Wohneinheit, bei der zugleich eine Pegeländerung von mindestens 1,0 dB(A) festgestellt wird, wurde als ein Schutzfall der Lärmbilanz betrachtet. Darüber hinaus wurden die Schutzfälle mit der Höhe der Veränderungen der Beurteilungspegel gewichtet und als „Lärmbelastungsmaß“ ausgewiesen. Gegenübergestellt wurden die beiden Lastfälle Prognose 2025 ohne Ausbau der Stäblistraße und Prognose 2025 mit Ausbau der Stäblistraße.

Insgesamt ergeben sich nach dieser Untersuchung ca. 330 Schutzfälle mit einer Entlastung und ca. 850 Schutzfälle mit einer Mehrbelastung. Nach der Gewichtung der Landeshauptstadt nach Höhe der Beurteilungspegel und Veränderung der Schallsituation, würden sich die Höhe der Entlastungen und die Mehrbelastungen in etwa ausgleichen.

Diese Einschätzung ist aus unserer Sicht nicht haltbar:

Die Betrachtung von Schutzfällen ausschließlich oberhalb der Grenzwerte kann zwar gut die unterschiedliche Schutzwürdigkeit verschiedener Baugebietstypen darstellen, eine Ausblendung der Schutzfälle unterhalb der Grenzwerte widerspricht aber der ständigen Rechtsprechung, nach der auch Lärmwerte unterhalb der Grenzwerte abwägungserheblich sein können (z.B. BVerwG B. v. 05.09.1999 Az. 4 A 7/98, 4 VR 3/98; BVerwG B. v. 08.06.2004 Az. 4 BN 19/04).

Auch die Ausblendung von Veränderungen unterhalb 1 dB(A) unterliegt Bedenken. Solche Veränderungen sind für das menschliche Gehör zwar sicher nicht wahrnehmbar, zumindest im Bereich oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV, erst recht aber im Bereich oberhalb von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts jedoch abwägungserheblich. Die Differenzkarten in Unterlage 14 Anlage 8.6.1 und 8.6.2 lassen zudem den Schluss zu, dass in diesem Bereich die Mehrbelastungen die Ent-

lastungen deutlich überwiegen. Steigerungen im Bereich von unter 1 dB(A), aber im gesundheitsgefährdenden Bereich gibt es wahrscheinlich auch im bisher nicht untersuchten Bereich westlich der A 95.

Zudem wird die Anzahl der sehr hoch gewichteten entlasteten Schutzfälle in der Liesl-Karlstadt-Straße wahrscheinlich überschätzt, da in diesem Bereich von Möhler & Partner künftig eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h angenommen wurde, hier nach den Angaben der Landeshauptstadt aber dauerhaft die heute schon bestehende Tempo 30 Zone erhalten bleiben soll.

Ingesamt ist davon auszugehen, dass auch bei einer hohen Gewichtung der Entlastungen in der Liesl-Karlstadt-Straße insgesamt die Lärmbilanz nicht nur neutral, sondern zu Ungunsten des Vorhabens ausfallen muss.

#### 2.2.1.1.2 Trennungsgebot des § 50 BImSchG

Ein wichtiges Planungsziel der Maßnahme stellt für die Landeshauptstadt München die Entlastung der Anwohner vor Verkehrslärm an Straßen dar, insbesondere dort, wo keine aktiven Schallschutzmaßnahmen realisiert werden können. Dieses Ziel soll dadurch realisiert werden, dass die stark befahrene Liesl-Karlstadt-Straße und der Bereich der Forstenrieder Allee zwischen „Altem Wirt“ und Schule durch die neue Stäblistraße entlastet werden. Die neue Straße wird gezielt in ein bisher nahezu unbelastetes Wohngebiet gelegt, weil die Stadt hier die Möglichkeit sieht, den Lärmauswirkungen teilweise durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu begegnen.

Diese Vorgehensweise ist nach unserer Auffassung mit dem Trennungsgebot des § 50 BImSchG nicht vereinbar.

§ 50 S. 1 BImSchG regelt, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (...) und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Nach der Rechtsprechung des BVerwG (insbesondere Beschluss vom 05.12.2008 Az. 9 B 28.08 zur A 94) ist die Vorschrift des § 50 Satz 1 BImSchG auf eine Vorsorge unterhalb der für Maßnahmen des Lärmschutzes geltenden Beeinträchtigungsschwelle (§ 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV) durch

räumliche Trennung störungsträchtiger und -empfindlicher Nutzungen ausgerichtet.

Mit der gegenständlichen Planung sollen jedoch die derzeit in der Liesl-Karlstadt-Straße vorhandenen Lärmbelastungen plus die durch die zu erwartende Verkehrsverlagerung entstehende erhebliche zusätzliche Mehrbelastung um ca. 100 m nach Norden in das bestehende Wohngebiet verschoben werden. Die dort entstehenden Belastungen sollen nur teilweise mit aktiven Maßnahmen gemindert werden. Ein solches Vorgehen ist mit dem Gewicht, mit dem § 50 BImSchG in die Abwägung einzustellen ist (Abwägungsdirektive), nicht vereinbar.

Zwar wäre der Trennungsgrundsatz im Einzelfall durch Belange von hohem Gewicht überwindbar (z.B. BVerwG Urteil vom 16.03.2006 Az. 4 A 1075/04 – juris, Rn. 164), derartige Belange sind unserer Ansicht nach aber nicht durch die nur teilweise erreichbaren Planungsziele oder andere durch das beantragte Straßenbauvorhaben erreichbare Vorteile gegeben. Die Verkehrsverflüssigung und die Möglichkeit einer Aufwertung des Ensembles Forstenried haben nicht das Gewicht, die Neubelastung eines nach § 50 BImSchG schutzwürdigen Wohngebiets zu rechtfertigen. Die Lärmentlastungen im Bereich der Liesl-Karlstadt-Straße und der Forstenrieder Allee, sowie auf der Herterichstraße werden durch die Mehrbelastungen an anderen Stellen (s. o. 2.2.1.1.1) mehr als aufgewogen und können daher nicht als Belange von hohem Gewicht eine Überwindung des § 50 BImSchG rechtfertigen. Zu beachten ist dabei auch, dass der entlastete Bereich der Forstenrieder Allee zwischen dem Alten Wirt und der Schule und der östlichste Bereich der Liesl-Karlstadt-Straße (Fl.Nr. 43 und 45 der Gemarkung Forstenried) im Flächennutzungsplan als Mischgebiet dargestellt sind, was auch den tatsächlichen Verhältnissen entspricht. Zumindest teilweise käme es daher zu einer Verkehrsentlastung eines Mischgebiets zulasten eines deutlich schutzwürdigeren Wohngebiets.

Hinzu kommt noch, dass nach der Planung der Landeshauptstadt München im Neubauabschnitt der Stäblistraße über 40 % der Immissionsorte nur passiv geschützt werden können (s. u. 2.1.2.4), was grundsätzlich auch im Wege der Lärmsanierung an der Liesl-Karlstadt-Straße realisiert werden könnte.

### 2.2.1.1.3 Lärmauswirkungen im nachgeordneten Straßennetz

Den folgenden Ausführungen liegen die Lärmberechnungen des Büros Möhler und Partner aus den Planfeststellungsunterlagen zugrunde. Dieses hat die Beurteilungspegel an 15 Immissionsorten im nachgeordneten Straßennetz errechnet (Unterlage 14 Anlage 4) und für das übrige nachgeordnete Straßennetz in den Anlagen 8.2.1 bis 8.4.2 der Unterlage 14 flächig mit Farbabstufungen dargestellt. Die ermittelten Beurteilungspegel unterschätzen tendenziell bei ansonsten methodisch nicht zu beanstandender Berechnung aufgrund der Problematik der Ermittlung des Lkw-Anteils (s.o. 2.1.2.1.2) die anzusetzenden Lärmwerte. Da aber bereits auf der Basis der Lärmberechnungen aus den Planfeststellungsunterlagen schwerwiegende, nicht bewältigte Auswirkungen deutlich werden, haben wir von der Forderung nach einer Neuberechnung abgesehen.

#### Bereich der bestehenden Stäblistraße bis zur Drygalskiallee

In der bestehenden Stäblistraße zwischen Forstenrieder Allee und Drygalskiallee erhöht sich vorhabensbedingt die Verkehrsbelastung von ca. 10.000 Kfz/24h im Prognose-Nullfall auf ca. 17.500 Kfz/24h im Planfall. Für das leicht zurückgesetzt stehende Anwesen Filchnerstraße 104b hat das Büro Möhler & Partner in den Planunterlagen im Prognosefall 2025 66 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts ermittelt. Auch an den trassennächsten Wohnhäusern in diesem Bereich (z.B. Stäblistraße 28) ist nach den Angaben des Büros Möhler & Partner im Erörterungstermin schon auf der Basis der Schwerverkehrszahlen der Landeshauptstadt mit Lärmwerten von ca. 60 dB(A) nachts zu rechnen. Dies tritt in diesem Bereich insbesondere durch die projektbedingten erheblichen Verkehrsmehrungen mit Pegelsteigerungen von etwa 2,2 dB(A) ein.

Die 16. BImSchV ist hier zwar nicht anwendbar, da in diesem Bereich keinerlei bauliche Eingriffe vorgesehen sind, jedoch sind die Lärmsteigerungen im nachgeordneten Straßennetz in die Abwägung einzustellen. Hier wäre zusätzlich zu überlegen, ob die Landeshauptstadt München verpflichtet wäre, auch dort Lärmschutzmaßnahmen zu realisieren.

Das ist nach der Rechtsprechung erforderlich, wenn der Lärmzuwachs mehr als nur unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (vgl.

BVerwG vom 17.03.2005, 4 A 18/04 – juris, Leitsatz 2). Die Beeinträchtigung muss einerseits in typischer Weise mit dem Bau oder der Änderung der Straße oder deren Betrieb verbunden sein und darf andererseits nach ihrer Art als Folgewirkung der Straße nicht außerhalb aller Erfahrung liegen, insbesondere nicht ganz überwiegend durch andere Umstände bedingt sein. Ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen besteht in diesem Zusammenhang jedoch nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft ist (vgl. BVerwG vom 17.03.2005, 4 A 18/04 - juris, Rn. 18). Nach den Erkenntnissen des Anhörungsverfahrens spricht vieles dafür, dass diese Rechtsprechung auf diesen Straßenabschnitt anzuwenden ist.

#### Bereich der Lochhamer Straße und der Siemensallee

In der Lochhamer Straße und der Siemensallee werden in der ersten Häuserzeile im Prognosefall 2025 schon nach den Berechnungen der Landeshauptstadt München Lärmwerte von etwa 58 bis 61 dB(A) nachts erreicht. Bei einem korrigierten Lkw-Anteil ist abgesehen von einigen leicht zurückgesetzt stehenden Anwesen fast flächendeckend in der ersten Häuserzeile von Lärmbelastungen über 60 dB(A) nachts auszugehen. Dies tritt allerdings nur an ganz wenigen Immissionsorten (z.B. Lochhamer Straße 120a) durch die projektbedingten Verkehrsmehrungen von ca. 2.500 Kfz/24h gegenüber dem Prognose-Nullfall ein, überwiegend würden die gesundheitsgefährdenden Werte auch ohne die Maßnahme erreicht oder bestehen heute schon (z.B. Lochhamer Straße 55a oder Siemensallee 76). Sie würden durch die Verlängerung der Stäblistraße aber um bis zu 1,2 dB(A) weiter erhöht.

Die Verschärfung einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung an einer derart großen Anzahl von Immissionsorten spricht mit erheblichem Gewicht gegen die Planung und kann nicht ohne Weiteres als ungelöster Konflikt bestehen bleiben. Auch hier müsste die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.

#### Bereich der Neurieder Straße westlich der A95

Dieser Bereich ist in den Planunterlagen nicht untersucht. Nach dem Vortrag der Landeshauptstadt München im Erörterungstermin sind im Prognosefall 2025 auf der Neurieder Straße mit bis zu 50.000 Kfz/24h

zu rechnen, die vorhabensbedingte Steigerung beträgt danach etwa 1.500 Kfz/24h.

Angesichts der enormen Verkehrsmengen sind in der ersten Häuserzeile auf der Südseite der Neurieder Straße aber gesundheitsgefährdende Werte auch ohne die Maßnahme bereits heute zu erwarten, diese würden voraussichtlich nur geringfügig, aber im gesundheitsgefährdenden Bereich weiter erhöht werden. Diese Frage kann ohne weitere Unterlagen nicht ausreichend geprüft werden.

Eine Überarbeitung der Planunterlagen hinsichtlich der bisher unbewältigten Auswirkungen des Baus der Verlängerung der Stäblistraße würde jedoch nichts daran ändern, dass die Planung der Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG widerspricht. Aus diesem Grund haben wir davon abgesehen, die Landeshauptstadt München um eine Überarbeitung der Planunterlagen zu bitten.

#### 2.2.1.1.4 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Da die beantragte Planfeststellung für die Verlängerung der Stäblistraße bereits auf der ersten Stufe des Lärmschutzes scheitert, sind die folgenden Angaben gerade zur Lärmvorsorge nur zusätzliche Erwägungen. Die Tatsache, dass ein Vollschutz der Anwohner des Neubaubereichs mit vertretbaren aktiven Lärmschutzmaßnahmen schon aus technischen Gründen kaum zu erreichen ist, wirkt sich allerdings bei der fachplanerische Abwägung zulasten der Maßnahme aus.

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 rechtlich verbindlich.

#### 2.2.1.1.5 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden von der Landeshauptstadt München mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Zur Geeignetheit dieser Verkehrsuntersuchungen verweisen wir auf unsere obigen Ausführungen unter C.2.1.2.1.

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).

#### 2.2.1.1.6 Ergebnis

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

Die Verlängerung der Stäblistraße stellt einen Neubau im Sinne des § 41 BImSchG dar. Das von der Landeshauptstadt München der Planung zugrunde gelegte Lärmschutzkonzept berücksichtigt nicht ausreichend den generellen Vorrang aktiver Lärmschutzmaßnahmen vor passiven Lärmschutzmaßnahmen. Insbesondere gelingt der Landeshauptstadt im Einzelfall nicht der Nachweis, dass die Kosten des aktiven Schutzes außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass für einen Vollschutz (also die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten) im Bereich der Neubaustrecke Lärmschutzwände zwischen 6,5 m und 11 m notwendig wären. Diese wären teilweise technisch nicht baubar. Nachvollziehbar ist auch die Auffassung der Landeshauptstadt, keine alternativen Fahrbahnbeläge als aktive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Insbesondere für offenporigen Asphalt wären die Fahrgeschwindigkeiten zu gering, die Stop-and-go Vorgänge zu häufig und die Beschädigungen durch An- und Abfahrvorgänge der Linienbusse zu groß.

Stattdessen sieht die Planung Lärmschutzwände zwischen 3 und 4 m Höhe vor. Diese werden in den Unterlagen 1 und 14 vorrangig mit einer Nutzen-Kosten-Analyse begründet, wobei die Landeshauptstadt in der Planung teilweise von den Ergebnissen dieser Nutzen-Kosten-Analyse abgewichen ist.

Für die Nutzen-Kosten-Analyse hat die Landeshauptstadt durch das Büro Möhler & Partner die zu lösenden Schutzfälle aus der Zahl der Nutzungseinheiten mit Grenzwertüberschreitung getrennt für die Beurtei-

lungszeiträume Tag und Nacht ermittelt und räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte gebildet.

Die durchgeführte Variantenuntersuchung der Schallschutzmaßnahmen geht in schrittweisen Abstufungen von einem Schallschutzkonzept, das im jeweiligen Schutzabschnitt alle Schutzfälle mit aktiven Maßnahmen löst bis zu Außenwandhöhen von 2 m und Mittelwandhöhen zu einem Meter. Für die Nutzen-Kosten-Analyse wurde der Quotient der Gesamtkosten der aktiven Maßnahmen der jeweiligen Variante zur Zahl der gelösten Schutzfälle gebildet. Die Kosten der verbleibenden passiven Maßnahmen blieben dabei unberücksichtigt.

Diese Vorgehensweise ist an sich nicht zu beanstanden, da sie von der Methodik her der vom Bundesverwaltungsgericht vorgesehenen Vorgehensweise folgt (z. B. BVerwG Urteil vom 13.05.2009 Az. A 72/07). Es fehlt jedoch eine nachvollziehbare Begründung für das gewählte Lärmschutzkonzept.

Die gewählte Wandhöhe in der Unterlage 14 entspricht nicht durchgängig der Variante mit dem günstigsten Nutzen-Kosten-Verhältnis. Der gewählten Wandhöhe liegen neben der Nutzen-Kosten-Analyse nämlich noch drei weitere (an sich zulässige) Aspekte zu Grunde. Die Landeshauptstadt wollte zumindest die Erdgeschoße und ebenerdigen Außenflächen aktiv schützen; außerdem soll die Höhe der Lärmschutzwände aufgrund einer politischen, städtebaulich motivierten, aber nicht näher begründeten Vorgabe 4 m keinesfalls überschreiten. Zudem sollte die Verschattungswirkung in Grenzen gehalten werden.

Die so ermittelten Wandhöhen gewährleiten nicht die vom BVerwG im o.g. Urteil geforderte mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation:

In einigen Teilbereichen wird nur eine Minderheit der zu schützenden Immissionsorte aktiv geschützt, so im Bereich nördlich der Stäblistraße zwischen Rothspitzstraße und Forstenrieder Allee nur 18 von 39 Schutzfällen, im Bereich südlich der Stäblistraße von der A 95 zur Scheidegger Straße nur 4 von 20 Schutzfällen, im Bereich südlich der Stäblistraße von der Scheidegger Straße zur Sperlstraße nur 15 von 41 und im Bereich südlich der Stäblistraße von der Sperlstraße bis zur Forstenrieder Allee nur 10 von 22 Schutzfällen. Insgesamt sollen 117 von 254 Schutz-

fällen mit dem gewählten Konzept auf den passiven Schallschutz verwiesen werden.

In den untersuchten Teilbereichen gibt es zwischen der gewählten Variante und anderen mehr Schutzfälle lösenden Varianten bis hin zum Vollschutz keine großen Kostensprünge, selbst die Kosten für den Vollschutz sind meist nur zwischen etwa 10 und 20 % höher als bei der gewählten Variante.

Vor diesem Hintergrund ist die von der Landeshauptstadt postulierte Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes i. S. v. § 41 Abs. 2 BImSchG bei baubaren anderen Lösungen, die mehr Schutzfälle lösen, nicht nachvollziehbar.

Das betroffene Gebiet ist als allgemeines Wohngebiet in jedem Fall schutzwürdig. Die Vorbelastung hält sich insbesondere im Bereich zwischen Scheidegger und Rothspitzstraße im Rahmen dessen, was in Wohngebieten zu erwarten ist, im Bereich zwischen A 95 und Scheidegger Straße und im Bereich an der Forstenrieder Allee liegt dagegen eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrsgeräusche vor. Die Grenzwerte werden massiv, teilweise bis in den gesundheitsgefährdenden Bereich überschritten und eine erhebliche Anzahl von Anwohnern wird betroffen.

Hinzu kommt, dass bei einer gesonderten Ermittlung des Lieferverkehrsanteils zwischen 2,8 t und 3,5 t voraussichtlich auch das Ziel, alle Erdgeschoße aktiv zu schützen mit den vorgesehenen Maßnahmen nicht erreicht wird und die Zahl der ungelösten Schutzfälle weiter steigen würde.

Auch die in der Unterlage 16 detailliert und nachvollziehbar untersuchte Verschattung begründet gerade im Bereich südlich der Stäblistraße, wo keine nennenswerten Verschattungen, aber besonders viele ungelöste Schutzfälle auftreten, nicht die gewählte Höhe der Lärmschutzwände. Auch nördlich der Stäblistraße haben die Verschattungswirkungen nicht das Gewicht, höhere baubare Lärmschutzanlagen auszuschließen.

Auch die seitens der Landeshauptstadt München angeführten städtebaulichen Gründe sind schwer nachvollziehbar. Es wird nicht konkret erläutert, warum höhere baubare Lärmschutzanlagen städtebaulich so unverträglich wären, dass sie von vorneherein ausscheiden.

#### 2.2.1.2 Schadstoffbelastung

Eine Feststellung, ob das Vorhaben mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren ist, kann auf der Basis der vorgelegten Unterlagen nicht getroffen werden.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

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

Ob die Schadstoffbelastungen durch den Neubau der Stäblistraße und die Verkehrsverlagerungen im nachgeordneten Straßennetz die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, kann mangels einer den Anforderungen der 39. BImSchV entsprechenden Untersuchung in den Planunterlagen nicht beurteilt werden. Die gutachtliche Stellungnahme des Büros Möhler & Partner in der Unterlage 15 beruht aufgrund ihrer Erstellungszeit noch auf den überholten Vorgaben der 22. BImSchV. Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV sind aber – gerade auch unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 11.01.2010 und der Problematik des Lkw-Anteils - nicht von vorneherein auszuschließen.

Eine isolierte Überarbeitung des lufthygienischen Gutachtens ist unserer Ansicht nach aufgrund der bereits aus anderen Gründen fehlenden Genehmigungsfähigkeit jedoch nicht zielführend.

### 2.3 **Private Belange**

Als zusätzliche Erwägungen gegen die Genehmigungsfähigkeit der beantragten Planung ist darüber hinaus auch die teilweise nicht ausreichende Berücksichtigung privater Belange anzuführen.

#### 2.3.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben wären etwas mehr als 3.400 m<sup>2</sup> Fläche aus Privateigentum – insbesondere Flächen aus Hausgärten - benötigt worden.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum sind in den vorgelegten Planunterlagen nicht auf das notwendige Mindestmaß reduziert. Die in den Unterlagen 11.1 Grunderwerbsplan und 11.2 Grunderwerbsverzeichnis vorgesehenen Grundstücksinanspruchnahmen sind teilweise für eine sachgerechte Realisierung der Straßenbaumaßnahme nicht zwingend erforderlich. Die Eingriffe in das Grundstück Fl.Nr. 578 der Gemarkung Forstenried ließen sich – wie durch die Eigentümerin eingewandt – durch minimale Verschwenkungen der Trasse zu Lasten von Grundstücken die sich in öffentlicher Hand befinden vermeiden.

Die Eingriffe in die Flur-Nr. 578/21, 578/6, 580/3, 604/100, 22/6, 22 und 22/2 der Gemarkung Forstenried, deren Eigentümer entsprechende Einwendungen erhoben haben, ließen sich durch Verzicht auf öffentliche Grünstreifen, Baumpflanzungen u. ä. weiter auf das erforderliche Maß reduzieren. Eingriffe in private Gärten zur Schaffung öffentlicher Grünstreifen sind aus unserer Sicht nicht zu rechtfertigen.

Mit erheblichem Gewicht gegen die Planung spricht auch die erforderliche Beseitigung eines bewohnten Nebenhauses auf der Fl.Nr. 601/2 der Gemarkung Forstenried. Für das Gebäude ist in den von der Landeshauptstadt übersandten Bauunterlagen zwar keine Genehmigung feststellbar, es existiert aber zweifellos seit den 1930er Jahren und ist seit vielen Jahren zu Wohnzwecken genutzt.

Die Landeshauptstadt München ist nie bauaufsichtlich gegen dieses Gebäude eingeschritten, was auch damit zu tun haben kann, dass die ausgeübte Nutzung - wiewohl ungenehmigt – dem materiellen Baurecht mit großer Wahrscheinlichkeit entspricht. Gründe warum ein bewohntes Nebengebäude in einem faktischen allgemeinen Wohngebiet i. S. d. § 34 BauGB i. V. m. § 4 BauNVO unzulässig sein soll, sind schwer erkennbar.

Die mit der Maßnahme verbundene Beseitigung des bewohnten Nebengebäudes muss daher mit erheblichem Gewicht in die Abwägung eingestellt werden.

### 2.3.2 Zufahrtssituation zu privaten Grundstücken und Umwege

Bei der Planung wurde versucht, durch ein System von Parallelwegen und Erschließungsstraßen die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. neu zu regeln und

zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Zufahrten würden nicht ersatzlos entzogen.

Dennoch ergibt sich zumindest für ein Anwesen eine ungelöste Zufahrtsproblematik, während die Erreichbarkeit weiterer Anwesen teilweise drastisch verschlechtert wird. Die Gewichtigkeit dieser Belange ist zwar nicht überzubewerten, da die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, keine Rechtsposition darstellt. Dennoch erreichen zumindest einige Beeinträchtigungen die Schwelle der Abwägungserheblichkeit.

#### Zufahrt Anwesen Rothspitzstraße 30

Die in der Planung vorgesehene Zufahrt zum Anwesen Rothspitzstraße 32, Fl.Nr. 604/30 mit Tor in der Lärmschutzwand in den Kreuzungsbereich Stäblistraße/Rothspitzstraße hinein, halten wir nicht für verkehrssicher. Ausfahrende Fahrzeuge müssten ggf. vor der Haltelinie der dortigen Lichtzeichenanlage rangieren.

#### Zufahrtssituation zu den Anwesen Bauweberstraße 3 – 30

Die Zufahrt zu den 16 Anwesen der Bauweberstraße 3 – 30 wäre zwar durch den Erschließungsweg auch künftig gewährleistet, aber deutlich erschwert. Die Aussagen der Landeshauptstadt zur Zufahrtsmöglichkeit von der Stäblistraße von Westen her im Erörterungstermin waren widersprüchlich, eine Verschlechterung der derzeitigen Erschließung würde aber in jedem Fall eintreten.

#### Zufahrtssituation zum Gewerbebetrieb auf Fl.Nr. 578 (Scheidegger Straße 38)

Die Zufahrt zu dem auf diesem Grundstück ansässigen Gewerbebetrieb wäre weiterhin möglich, aber erheblich erschwert mit erheblichem Umweg über die Karl-Valentin-Straße. Liefer- und Schwerverkehr würde durch das Wohngebiet geleitet.

### 2.3.3 Wertverluste

Nach einer Schätzung der Landeshauptstadt im Bebauungsplanverfahren 2008 ist im Nahbereich der Trasse mit Wertverlusten bis zu 30 % zu rechnen. Dies erscheint zumindest für den bisher unverlärnten Bereich zwischen der Scheidegger Straße und der Rothspitzstraße durchaus nachvollziehbar, allerdings besteht grundsätzlich kein Anspruch darauf, dass sich wertbildende Faktoren außerhalb des Umgriffs des Grundeigentums nicht verändern. Das Gewicht des Belangs in der Abwägung ist daher eher gering.

Im bereits mit Verkehrslärm vorbelasteten Bereich dürften die vorhabensbedingten Wertverluste kaum ermittelbar sein.

## 2.4 Gesamtergebnis

Die Planung kann zwar einige der verfolgten und legitimen Ziele erreichen, die mit der Planung erreichbaren Vorteile haben aber nach unserer Auffassung nicht das Gewicht, die entgegenstehenden Belange insbesondere des Lärmschutzes zu überwinden. Der beantragte Planfeststellungsbeschluss kann daher nicht erteilt werden.

Die Nichtbeachtung des Trennungsgrundsatzes des § 50 BImSchG und die Tatsache, dass das Vorhaben im Rahmen einer Lärmbilanzierung – u. a. auch wegen der Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz – als negativ eingestuft werden muss, können nicht von den mit der Maßnahme erreichbaren Vorteilen überwogen werden.

Angesichts der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse ist nicht davon auszugehen, dass diese Beurteilung durch eine Überarbeitung der Planung verändert werden könnte. Insbesondere würde eine Verbesserung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz nichts daran ändern, dass Wohngebiete mit umfangreicher Bebauung stärkeren Lärmauswirkungen ausgesetzt würden, als ohne den Bau der beantragten Straße. Dem stehen – wie bereits ausgeführt – nicht die für eine Überwindung der Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG erforderlichen Belange von hohem Gewicht gegenüber. Die erreichbare Entlastung der Anwohner im Bereich der Liesl-Karlstadt-Straße, der Forstener Allee im Bereich des Ensembles und geringfügig in der Hertelstraße vom Verkehrslärm wird bei richtiger Bewertung durch eine Mehrbelastung von deutlich mehr Wohneinheiten in den Wohngebieten

im Bereich der verlegten Stäblistraße und im Bereich des Straßenzugs Stäblistraße / Lochhamer Straße / Siemensallee erkaufte. Die punktuelle Verbesserung des Hauptstraßennetzes und die für das Ensemble Forstenried erreichbaren Verbesserungen allein haben nicht das Gewicht, die entgegenstehenden Belange des Lärmschutzes unter Berücksichtigung der Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG zu überwinden.

Darüber hinaus stehen das Lärmschutzkonzept, bei dem der Vorrang aktiver vor passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend berücksichtigt wurde und die oben angesprochenen (C.2.3) privaten Belange als weitere Aspekte einer Planfeststellung entgegen.

### **3. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist die Landeshauptstadt München nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 des KG befreit. Auslagen gem. Art. 10 KG werden erhoben, da die Gebührenbefreiung nach Art. 4 Abs. 1 KG, sich auf diese nicht bezieht. Die Auslagen werden in einem gesonderten Bescheid festgelegt.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage 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 sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Hinweis: Die Erhebung der Klage durch E-Mail ist nicht zulässig.



München, 07.03.2013  
Regierung von Oberbayern

Claudia Halser  
Ltd. Regierungsdirektorin

### **Hinweis zu den Vertretungskosten**

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann auch im Falle der Ablehnung des Planfeststellungsantrags dem Straßenbaulastträger nicht auferlegt werden.

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

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

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