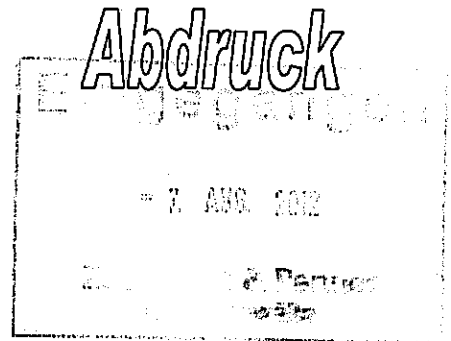


M 2 K 11.5776



Bayerisches Verwaltungsgericht München

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

Franz Xaver Geith
Sommerstr. 30, 82140 Olching

- Kläger -

bevollmächtigt:
Rechtsanwälte Zachmann & Partner
Fritzstr. 2, 82140 Olching

gegen

Freistaat Bayern
vertreten durch:
Regierung von Oberbayern
Prozessvertretung,
Vertreter des öffentlichen Interesses
Bayerstr. 30, 80335 München

- Beklagter -

wegen

Planfeststellung für die Westumgehung Olching der St 2069

erlässt das Bayerische Verwaltungsgericht München, 2. Kammer,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht Dr. Eidam,
die Richterin am Verwaltungsgericht Gründel,
den Richter am Verwaltungsgericht Huber,
den ehrenamtlichen Richter Erb,
den ehrenamtlichen Richter Lumpe

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 10. Juli 2012

am 10. Juli 2012

folgendes

Urteil:

- I. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern für die St 2069 Eichenau - Olching, Umfahrung westlich Olching, vom 22. September 2011 wird aufgehoben.
- II. Der Beklagte hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
- III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

Die Klage richtet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 22. September 2011, mit welchem der Plan für die westliche Umfahrung von Olching (St 2069) festgestellt wurde.

Der Kläger ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 794, Gemarkung Olching, das von der geplanten Trasse durchschnitten wird und gegenwärtig an einen Landwirt verpachtet ist, sowie Nießbraucher des mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks Fl.Nr. 794/1, Gemarkung Olching, das ca. 120 m von der Trasse entfernt ist.

Mit Schreiben vom 12. Dezember 2006 beantragte das Straßenbauamt München (jetzt Staatliches Bauamt Freising), für den Neubau der St 2069 Umfahrung westlich Olching das Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht in der Zeit vom 4. Januar 2007 bis 7. Februar 2007 bei der Stadt Olching und der Gemeinde Emmering öffentlich aus. Aufgrund verschiedener Einwendungen und

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erstellte das Staatliche Bauamt Freising die erste Tektur vom 23. Januar 2009, die neben einem Kreisverkehr bei Straßen-km 5,110 im Wesentlichen eine Aktualisierung der artenschutzrechtlichen Belange sowie ein neues Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 10. Oktober 2007 enthielt. Die geänderten Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 20. April 2009 bis 20. bzw. 22. Mai 2009 bei der Stadt Olching und der Gemeinde Emmering aus. Vom 8. bis 12. März 2010 fand der Erörterungstermin statt.

Aufgrund der Ergebnisse des Erörterungstermins änderte der Vorhabensträger den Plan erneut und erstellte die zweite Tektur vom 26. Oktober 2010. Diese beinhaltet insbesondere die Unterführung des parallel entlang des Starzelbaches verlaufenden Wegs mit einer lichten Höhe von 1,80 m sowie die Verbindung und Stilllegung von Erdgasleitungen. Zudem wurden detaillierte Abflussberechnungen und Untersuchungen zu den Auswirkungen verschiedener Hochwasserfälle erstellt. Die Unterlagen der zweiten Tektur wurden nicht erneut ausgelegt, sondern den Betroffenen mit Schreiben vom 25. November 2010 übermittelt. Zudem wurden insbesondere Stellungnahmen der Stadt Olching, des Wasserwirtschaftsamts München, des Bayerischen Bauernverbandes sowie der Energie Südbayern GmbH eingeholt.

Mit Schreiben vom 19. Februar 2007 und 2. Juni 2009 erhob der Prozessbevollmächtigte des Klägers gegen die ursprüngliche Planung und die erste Tektur Einwendungen, wobei er insbesondere geltend machte, dass die Planrechtfertigung für den Bau der Umgehungsstraße nicht gegeben sei. Die Voraussetzungen einer Unvermeidbarkeit seien weder dargelegt noch begründet und die behauptete Entlastungswirkung sei unmerklich, so dass sie keinen Neubau in einer bisher vom Verkehr völlig verschonten Landschaft rechtfertige, die teilweise FFH- und Landschaftsschutzgebiet sei und wertvolle landwirtschaftliche Flächen aufweise sowie einen artgeschützten Vogel beheimate und ein Naherholungsgebiet sei. Für

die Bewohner am Ortsrand entstehe neuer Lärm und die Nachbargemeinden Eichenau und Gröbenzell würden wesentlich mehr Verkehr erhalten. Zudem habe die St 2069 inzwischen die ihr gesetzlich zugewiesene Funktion als Staatsstraße verloren und sei zu einer Kreisstraße mutiert. Die Grundlagen, die der landesplanerischen Beurteilung von 1995 zu Grunde gelegen hätten, hätten sich wesentlich geändert. Außerdem würde sich die Hochwassersituation zu Ungunsten des Wohngrundstückes des Klägers verändern und der Verkehrswert des Grundstückes vermindert. Es bestehe auch der Verdacht, dass mit der geplanten Maßnahme ein Zwangspunkt geschaffen werde für eine weitere Südumgehung, so dass auch die Auswirkungen dieser Südumgehung bereits jetzt berücksichtigt werden müssten. Schließlich sei das Ergebnis des Variantenvergleichs fehlerhaft, da die Wahltrasse 2 eindeutig die bessere sei.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 22. September 2011 stellte die Regierung von Oberbayern den Plan für die St 2069 Eichenau - Olching, Umfahrung westlich Olching (Bau-km 0+000 - Bau-km 1+652,592; Straßen-km 23,420 (St 2345) bis Straßen-km 5,110 (St 2069)) mit zahlreichen Nebenbestimmungen fest. Dieser Beschluss wurde im Amtsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in der Süddeutschen Zeitung und im Münchner Merkur am 7. Oktober 2011 bekannt gemacht.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Planfeststellungsbeschluss Bezug genommen.

Mit Schriftsatz seines Prozessbevollmächtigten vom 29. November 2011, beim Bayerischen Verwaltungsgericht München eingegangen am 1. Dezember 2011, erhob der Kläger Klage und beantragte,

den Planfeststellungsbeschluss vom 22. September 2011 aufzuheben.

Zur Begründung wurde im Wesentlichen vorgetragen, dass die Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses unzureichend gewesen sei, da diese nicht im redaktionellen Teil der Tageszeitungen, sondern im Anzeigenteil erfolgt sei, der von der politisch interessierten Bevölkerung nicht wahrgenommen werde. Zudem sei die mündliche Erörterung nicht ordnungsgemäß bekanntgemacht worden, da eine entsprechende Bekanntmachung des Erörterungstermins zwar in der Landkreisausgabe der Süddeutschen Zeitung, aber nicht im Fürstenfeldbrucker Tagblatt erfolgt sei. Diese fehlerhafte Bekanntmachung führe dazu, dass im Klageverfahren noch alle Einwendungen erhoben werden könnten.

Es bestehe für das Vorhaben keine Planrechtfertigung, insbesondere habe die St 2069 bereits die Bedeutung einer Staatsstraße verloren und habe allenfalls noch die Funktion einer Kreisstraße. Der überregionale Verkehr, der von einer Staatsstraße nach der ihr im Straßennetz zukommenden Funktion bewältigt werden solle, betrage hier nur 6,8 %. Mittlerweile werde der überregionale Durchgangsverkehr über das sogenannte Tangentenviereck abgewickelt, das aus der A 99, der A 8, der B 2 und der B 471 bestehe. Das mit dem Planfeststellungsbeschluss verfolgte Ziel, das Staatsstraßennetz zu stärken, sei somit überholt, da es inzwischen neue Verkehrsadern gebe. Auch der Gutachter des Vorhabensträgers gehe davon aus, dass die geplante Staatsstraße keinen großräumigen Durchgangsverkehr anziehen werde. Es handele sich bei dem Verkehr in Olching überwiegend um Ziel- und Quellverkehr, die Entlastung betrage nur 7 bis 16 %. Insoweit werde auf die gutachterliche Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH vom 4. April 2012 Bezug genommen. Auch der Anteil des Schwerlastverkehrs sei falsch gewichtet und gewürdigt worden. Die Unfallhäufigkeit auf der Straße liege unter dem Durchschnitt und das Vorhaben führe auch nicht, wie vom Beklagten behauptet, zu einer Abnahme des Schleichverkehrs, da ein entsprechender Schleichverkehr schon jetzt nicht vorhanden sei. Die Regierung von Oberbayern habe auch die Alternativen nicht ausreichend geprüft. Insbesondere wäre es möglich, den Kreisverkehr am Roßhaupter Platz durch Bypässe und entsprechende

Umgestaltungsmaßnahmen zu ertüchtigen oder diesen Kreislauf zu verlegen. Auch an eine Ausstattung mit Flüsterasphalt, an Geschwindigkeitsbegrenzungen und entsprechende Baumaßnahmen sei zu denken. Die (ortsnähere) Wahltrasse 2 sei vorzuziehen, da diese aus naturschutzfachlicher Sicht die günstigste Variante sei und ebenfalls die Immissionsgrenzwerte einhalte. Anhaltspunkte für eine bauliche Entwicklung der Stadt Olching, die angeblich für die Plantrasse sprächen, liegen nicht vor. Dem stünde insbesondere entgegen, dass das Gebiet sowohl ein amtlich festgestelltes Überschwemmungsgebiet als auch ein Naherholungsraum sei. Die Plantrasse bedeute demgegenüber für den Ortsrand eine massive Verschlechterung. Im Raumordnungsverfahren sei zudem eine weitere Variante untersucht worden, die sich eng an den Ort anschmiege. Für diese sei zwar ein Lärmschutzwall erforderlich, es würden aber Eingriffe in Natur, Landschaft und Artenschutz vermieden. Diese Variante dränge sich auf, sei aber von der Regierung im Planfeststellungsverfahren nicht geprüft worden.

Auch die Abwägung sei fehlerhaft. Das Vorhaben bewirke für Olching lediglich eine geringe Entlastung, die für die Bevölkerung nicht wahrnehmbar sei. Dagegen entstehe am Ortsrand und damit insbesondere auch für den Kläger neue Lärmbelastung und es würden landwirtschaftliche Flächen sowie ein stark frequentiertes Naherholungsgebiet durchschnitten. Der Zugang zu Letzterem werde durch das Vorhaben stark beeinträchtigt, insbesondere sei die geplante Unterführung mit der behaupteten Höhe von 1,80 m technisch nicht zu schaffen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen würden von dem Gebiet abgeschnitten. Zudem werde durch die neue Straße die Landschaft zerstört, die Entwicklung der Population des Kiebitzes verhindert und hinsichtlich des FFH-Gebiets seien Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. Statt Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen, hätte das Vorhaben vermieden werden müssen. Auch weitere Arten, wie Eisvogel, Grün- und Schwarzspecht sowie Biber, würden durch das Vorhaben gefährdet. Zudem komme es aufgrund der Dammlage zu einer Stauwirkung bei Hochwasser. Wegen der vorhandenen Lehmschicht und der damit verbundenen schlechten Versickerungsmög-

lichkeiten würden sich die Überschwemmungen verstärken. Im Übrigen handele es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben in Wahrheit um einen Abschnitt eines Gesamtkonzepts, das auch die Ostumfahrung beinhalte.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Der Erörterungstermin sei im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern, in der Süddeutschen Zeitung und im Münchner Merkur bekanntgegeben sowie ortsüblich in Olching und Emmering bekanntgemacht worden. Der Kläger bzw. sein Vertreter sei vom Erörterungstermin individuell benachrichtigt worden und er habe an dem Termin auch teilgenommen. Eine fehlerhafte Bekanntgabe des Erörterungstermins würde sich außerdem auf einen einmal eingetretenen Einwendungsausschluss in keiner Weise auswirken. Auch der Planfeststellungsbeschluss sei im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in zwei örtlichen Tageszeitungen bekanntgemacht worden. Zusätzlich sei die ortsübliche Bekanntmachung in Olching und Emmering erfolgt. Die Veröffentlichung im Anzeigenteil sei nicht zu beanstanden, da es sich zum einen nicht um einen redaktionellen Beitrag handele, zum anderen das Gesetz eine Bekanntmachung im redaktionellen Teil nicht vorschreibe. Insoweit bestehe auch keine Einflussnahmemöglichkeit auf die Verlage. Der Planfeststellungsbeschluss sei nachweislich dem Vorhabensträger zugestellt und damit existent geworden. Eine fehlende Bekanntgabe an einen Dritten hätte allenfalls zur Konsequenz, dass die Rechtsbehelfsfristen nicht zu laufen begonnen hätten.

Die Frage der Planrechtfertigung sei im Planfeststellungsbeschluss behandelt. Der Bau der Straße sei gerechtfertigt, weil er der Verflüssigung des Autoverkehrs diene, den Durchgangsverkehr von Kraftfahrzeugen aus der Stadt Olching ableite und den Ausweichverkehr über Schleichwege reduziere. Das Ziel der Entlastung der Stadt

Olching vom (Durchgangs-)Verkehr und von den damit verbundenen Immissionen entspreche den in Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG für Staatsstraßen und in Art. 9 Abs. 1 BayStrWG allgemein zum Ausdruck gebrachten Zielsetzungen. Der Durchgangsverkehr betrage laut Verkehrsuntersuchung von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak auf der St 2345 45 % und auf der St 2069 35 %. Das auf aktueller Verkehrszählung beruhende Gutachten ergebe, dass durch die Umfahrung westlich Olching die St 2345 am Ortseingang um 30 % und am Roßhaupter Platz um 22 % entlastet werde. Die Entlastung in der St 2069 im nördlichen Bereich betrage 33 bzw. 25 %. In der Roggensteiner Straße (St 2069) seien in der Vergangenheit zudem verstärkt Unfälle aufgetreten und der Kreisverkehrsplatz am Roßhaupter Platz habe jetzt die Verkehrsqualitätsstufe C und weise im Prognosenullfall 2025 sogar die schlechteste Qualitätsstufe F im Sinne des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) auf. Der Einschätzung des Bedarfs seien hinreichend ermittelte Tatsachen einerseits und fachkundige Prognosen andererseits zu Grunde gelegt worden, um die Planrechtfertigung der vorgesehenen Ortsumgehung zu bejahen. Nach Erfahrung des Gutachters entspreche bei stauanfälligen Straßen eine Reduzierung des Verkehrs um 10 % einer Halbierung des Staus, so dass die prognostizierte Entlastung die Verkehrssituation in der Stadt Olching wesentlich verbessern werde und sich insbesondere für den Kreisverkehr zukünftig die beste Verkehrsqualität A ergeben werde. Die Leistungsfähigkeit der St 2069 in der Stadt Olching sei aufgrund der überlasteten Verkehrsknotenpunkte, der direkten Erschließungen anliegender Grundstücke und der zahlreichen Verknüpfungen mit dem untergeordneten Straßennetz und der daraus folgenden Staubildungsgefahr gerade für den überörtlichen Verkehr nur gering. Es sei nicht nachvollziehbar und auch nicht substantiiert geltend gemacht, dass das der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak zu Grunde gelegte, auf Verkehrsbefragungen und Verkehrszählungen beruhende "iterative Routenwahlmodell" zur Berechnung der künftigen Belastung des Straßenquerschnitts einen methodisch grundsätzlich ungeeigneten Ansatz darstelle.

Die Einstufung als Staatsstraße sei nach ihrer Verkehrsbedeutung korrekt. Die St 2069 sei eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung, die in Starnberg beginne und überwiegend der Verbindung des südöstlichen Landkreises Fürstentumbruck mit den Bundesstraßen B 2 und B 471 bei Olching diene.

Die Nullvariante sei untersucht, aber wegen der mit dem Bauvorhaben verfolgten Planungsziele abgelehnt worden. Auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss werde insoweit verwiesen.

Eine Gesamtabwägung habe im Planfeststellungsbeschluss ebenfalls stattgefunden. Hinsichtlich der Einwände in Bezug auf Verstöße gegen naturschutzrechtliche Bestimmungen sei der Kläger gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG mangels substantiierten Vorbringens materiell präkludiert. Im Übrigen habe sich die Regierung mit den im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgebrachten naturschutzfachlichen Einwendungen auseinander gesetzt und insbesondere die artenschutzrechtliche Problematik sowie die FFH-Verträglichkeit umfassend erörtert. Gleiches gelte für die Auswirkungen auf das Naherholungsgebiet und auf das untergeordnete Wegesystem. Dem Gesichtspunkt des Trennungsgrundsatzes des § 50 Satz 1 BImSchG sei bestmöglich unter Einhaltung eines größeren Abstands zur Wohnbebauung der Stadt Olching Rechnung getragen worden. Die planfestgestellte Trasse habe insoweit Vorteile gegenüber den anderen Varianten. Die gültigen Lärmgrenzwerte für den Tag- und Nachtzeitraum von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) nachts würden bei maximal 54,8 dB(A) tags und 46,5 dB(A) nachts am Anwesen des Klägers deutlich eingehalten. Durch das Bauvorhaben entstünden auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Hochwasserabfluss und -rückhalt, auch nicht bei dem Grundstück des Klägers. Insoweit werde auf die eingeholten Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamts München verwiesen.

In der mündlichen Verhandlung vom 10. Juli 2012 wiederholten und vertieften die Beteiligten ihr Vorbringen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakte, die vorgelegten Behördenakten und die Niederschrift über die mündliche Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Klage ist begründet, da der Planfeststellungsbeschluss vom 22. September 2011 rechtswidrig ist und den Kläger in seinen Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Es liegen zwar keine Verfahrensmängel vor (1.), aber die geplante Straße wurde zu Unrecht als Staatsstraße eingestuft (2.). Die sonstigen Einwendungen der Klägerseite greifen dagegen wohl nicht (3.).

1. Entgegen der Auffassung des Klägerbevollmächtigten bestehen keine Bekanntgabefehler:

a) Auch wenn eine Bekanntgabe des Erörterungstermins, wie von Klägerseite behauptet, im Münchner Merkur nicht erfolgt sein sollte (vgl. Art. 73 Abs. 6 Satz 5 BayVwVfG), kann sich der Kläger hierauf nicht berufen. Insbesondere hat der Kläger, der individuell von diesem Termin benachrichtigt wurde (vgl. Bl. 2345 der Behördenakten), am Erörterungstermin teilgenommen. Eine Rechtsverletzung ist daher nicht ersichtlich. Im Übrigen hätte ein derartiger Verfahrensfehler, wie der Beklagte zu Recht ausführt, keinen Einfluss auf eine bereits eingetretene Präklusion nach Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG.

b) Der Einwand des Klägers, der Planfeststellungsbeschluss hätte nicht im Anzeigenteil, sondern im redaktionellen Teil der Tageszeitungen veröffentlicht werden müssen, geht ebenfalls ins Leere. Art. 74 Abs. 5 Satz 2 BayVwVfG schreibt nicht vor, in welchem Teil der Tageszeitungen der Beschluss zu veröffentlichen ist. Dass die Veröffentlichung im Anzeigenteil erfolgte, steht

deren Effizienz nicht entgegen, da amtliche Bekanntmachungen erfahrungsgemäß praktisch in allen Teilen einer Tageszeitung zu finden sind, also keinen nach allgemeiner Anschauung typischen Platz in einem bestimmten Teil einer Zeitung inne haben. Durch die Überschrift "Bekanntmachung" war auch erkennbar, dass es sich um eine amtliche Bekanntmachung und nicht nur um eine Anzeige im eigentlichen Sinn handelte (vgl. VG Augsburg, Beschl. v. 9.8.2004, Au 8 E 04.1172, <juris, RdNr. 34>; Bauer/Mühlbauer/Nietsche/Oehler u.a., Praxis der Kommunalverwaltung, zu Art. 26 GO, RdNrn. 10 f.). Im Übrigen hätte eine insoweit fehlerhafte Bekanntmachung allenfalls zur Folge, dass die Klagefrist (§ 74 Abs. 1 VwGO) nicht zu laufen beginnt. Vorliegend hat der Kläger die Klagefrist aber gewahrt.

2. Der Planfeststellungsbeschluss ist jedoch insoweit rechtswidrig, als der Beklagte die Ortsumfahrung Olching entsprechend dem Antrag des Vorhabensträgers als Staatsstraße eingestuft hat.

Wird eine Straße neu gebaut, so ist damit notwendigerweise die Einreihung in eine bestimmte Straßenklasse verbunden. Gemäß Art. 3 Abs. 1 BayStrWG werden die Straßen dabei nach ihrer Verkehrsbedeutung in Straßenklassen eingeteilt. Bei der Beurteilung, welche Verkehrsbedeutung einer Straße zukommt und in welche Straßenklasse sie dementsprechend einzureihen ist, steht den zuständigen Behörden, wie auch der Beklagte zutreffend ausgeführt hat (S. 19 f. des angefochtenen Bescheids), weder ein Ermessen noch ein Beurteilungsspielraum oder eine Einschätzungsprärogative zu; vielmehr handelt es sich bei dem Tatbestandsmerkmal der Verkehrsbedeutung um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der der vollen Nachprüfung durch die Verwaltungsgerichte unterliegt (vgl. z.B. BayVGH, Urt. v. 30.4.2003, 8 N 01.3009, BayVBI 2004, 625/628; Urt. v. 24.2.1999, 8 B 98.1627, 8 B 98.1631, BayVBI 2000, 242/243 = <juris, RdNr. 27>). Die Einordnung in eine bestimmte Straßenklasse hat wesentliche Auswirkungen auf die tatsächliche und rechtliche Betroffenheit der

Eigentümer der in der Straßentrasse liegenden Grundstücke sowie der Straßenanlieger, aber auch für die daran anknüpfenden Aufgaben des Straßenbaulastträgers (Art. 9 BayStrWG) und der Straßenbau- und -aufsichtsbehörden (Art. 58 und 61 BayStrWG). Besonderes Beispiel sind in diesem Zusammenhang die nach Straßenklassen unterschiedlichen Anbauverbote und Baubeschränkungen an Staats- und Kreisstraßen (Art. 23 und 24 BayStrWG). Auch das Ausmaß des Grunderwerbs für Straßenbauflächen oder der Belastung mit Immissionen des Straßenverkehrs sowie die Möglichkeit der Anlegung von Zufahrten (Art. 19 BayStrWG) können dadurch beeinflusst werden. Die zutreffende Einordnung einer Straße in die maßgebliche Straßenklasse ist daher unerlässlich, um die privaten Belange der von der Herstellung einer Straße betroffenen Bürger richtig einschätzen und gewichten zu können. Dem entsprechend kann sich der Kläger als Enteignungsbetroffener auf die fehlerhafte Einstufung der Ortsumfahrung als Staatsstraße berufen (vgl. BayVGh, Urt. v. 24.2.1999, 8 B 98.1627, 8 B 98.1631, <juris, RdNr. 37>).

Für die straßenrechtliche Einstufung der Ortsumfahrung als Staatsstraße scheint zu sprechen, dass die Neubautrasse den Durchgangsverkehr aufnehmen soll, der bisher auf der Roggensteiner Straße zwischen der Gemeindegrenze Olching/Eichenau im Süden und dem Roßhaupter Platz im Norden und anschließend auf der Fürstenfeldbrucker Straße (St 2345) verläuft, und dass die Roggensteiner Straße als Staatsstraße gewidmet ist. Für die zutreffende Widmung kommt es jedoch nicht entscheidend auf die bisherige (und gegebenenfalls unzutreffende) Einstufung, sondern auf die Verkehrsbedeutung der planfestgestellten Straße an.

Maßgebend für die Verkehrsbedeutung der Straße im Sinn des Art. 3 Abs. 1 BayStrWG sind die von ihr vermittelten räumlichen Verkehrsbeziehungen. Ihre Prüfung weist eine tatsächliche und eine rechtliche Komponente auf. Zum einen ist danach zu ermitteln, welchem Verkehr die streitbefangene Straßenverbindung

tatsächlich dient bzw. welcher Verkehr für sie prognostiziert wird. Damit ist vor allem die Frage nach der Quantität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen aufgeworfen. Zum anderen und darüber hinaus ist zu untersuchen, ob und gegebenenfalls welche Funktion der Straße im Verkehrsnetz zukommt (sog. Netzfunktion). Dies betrifft vor allem die Qualität der Straße im Verkehrsnetz (vgl. a. Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, RdNr. 19 zu Art. 3). Diese ist festzustellen, weil den höheren Straßenklassen der Staats- und Kreisstraßen durch das Bayerische Straßen- und Wegegesetz eine besondere Zweckbestimmung in Bezug auf das überörtliche Verkehrsnetz zugewiesen ist. So sind nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG Staatsstraßen nur solche Straßen, die innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. Letzterem Gesichtspunkt kommt insbesondere deshalb besondere Bedeutung zu, weil gerade im Einzugsbereich größerer Städte wie hier der Landeshauptstadt München der örtliche Verkehr auch und gerade auf höher qualifizierten Straßen, die regelmäßig einen höheren Ausbaustandard aufweisen, den überregionalen Verkehr deutlich überwiegt. Selbst bei dem Autobahnring um München wird davon ausgegangen, dass der örtliche und regionale Verkehr gegenüber dem überörtlichen bzw. Fernverkehr quantitativ weit im Vordergrund steht. Würde daher die Quantität der Verkehrsbeziehungen für die Einordnung in die zutreffende Straßenklasse den Ausschlag geben, wäre im Einzugsbereich größerer Städte eine sinnvolle Handhabung der Einteilungskriterien für die verschiedenen höher klassifizierten Straßen nicht möglich. In erster Linie ist daher die Qualität der Funktion der Straße im Verkehrsnetz maßgeblich (vgl. BayVGH, Urt. v. 13.2.2007, 8 N 06.2040, <juris, RdNr. 34>; Urt. v. 10.4.2002, 8 B 01.1170; BayVBl 2003, 468 = <juris, RdNrn. 12 ff.>; Urt. v. 8.8.2001, 8 N 00.690; BayVBl 2002, 496 = <juris RdNrn. 15 ff.>; Urt. v. 24.2.1999, 8 B 98.1627, 8 B 98.1631 <juris, RdNrn. 28 ff.>). Dabei ist darauf abzustellen, zwischen welchen Räumen der Verkehr vermittelt werden soll (Zeitler, a.a.O., RdNr. 20). Nicht maßgeblich sind dagegen subjektive Einschätzungen planender Gemeinden oder sonstiger

künftiger Baulastträger, die auf diese Weise ein planerisches Ermessen zur Geltung bringen möchten, da ansonsten nachvollziehbare Maßstäbe für eine einheitliche Handhabung der Klassifizierungsmerkmale in ganz Bayern ausgeschlossen wären (vgl. BayVGH, Urte. v. 24.2.1999, 8 B 98.1627, 8 B 98.1631, <juris, RdNr. 30>).

Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass die geplante Straße nicht die Funktion einer Staatsstraße im oben genannten Sinn haben wird, da auf ihr der Durchgangsverkehr innerhalb des Staatsgebiets im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG nicht überwiegen wird (vgl. Zeitler, a.a.O., RdNr. 30), sondern primär örtlicher und landkreisinterner Verkehr stattfinden wird und die St 2069 im Verkehrsnetz auch nicht die Funktion einer Staatsstraße hat:

Nach den Ausführungen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak in der mündlichen Verhandlung weist der auf der geplanten Straße zu erwartende Verkehr zu etwa 90% örtlichen und nur zu etwa 10 % überörtlichen Charakter auf. Lediglich beim Schwerlastverkehr betrage der Anteil des Durchgangsverkehrs, der über das Tangentenviereck hinausreiche, 30 %, wobei dieser Verkehr vor allem aus Starnberg und München komme. Da sich der Schwerverkehr aber nur auf 6 % tags bzw. 8 % nachts beläuft, spricht dies bereits dafür, dass die St 2069 im Wesentlichen keine überregionale Funktion aufweist. Allerdings entsprechen diese Feststellungen - wie dargelegt - den typischen Verhältnissen im Umfeld einer größeren Stadt, wie hier der Landeshauptstadt München. Vorrangig maßgeblich ist daher die Netzfunktion der geplanten Straße im Gesamtstraßennetz. Gerade diese spricht hier aber gegen die Annahme einer Staatsstraße im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG.

Die St 2069 beginnt im Süden an der B 2 in Starnberg, führt durch Gilching und Alling und trifft dann südlich von Eichenau erneut auf die B 2. Anschließend verläuft die St 2069 auf ca. 2,8 km Länge in Richtung Osten deckungsgleich mit

der B2, und nach diesem Versatz biegt sie westlich von Puchheim(-Ort) von der B 2 ab und führt nach Norden über Eichenau nach Olching. In Olching endet sie mit der Einmündung in die St 2345.

Die Unterbrechung in einer Länge von ca. 2,8 km auf der B 2 bildet dabei eine Zäsur, so dass die St 2069 faktisch in zwei Teilstrecken zerfällt, nämlich die Strecke von Starnberg bis zur B 2 bei Eichenau einerseits und die Strecke von der B 2 (Eichenau) bis zur St 2345 in Olching andererseits. Bestätigt wird dies auch durch den Planfeststellungsbeschluss vom 22. September 2011, in dem die Straße als „St 2069 Eichenau - Olching“ bezeichnet ist, insoweit also ebenfalls nur auf die nördliche Teilstrecke abgestellt wird. Während die südliche Strecke eine Länge von etwa 19 km hat, ist der nördliche Teil nur ca. 7 km lang. Dieser hier relevante nördliche Teil der St 2069 beginnt an der B 2 und endet an der St 2345. Von der Straße biegen auf dieser Strecke zwei Kreisstraßen ab, nämlich die FFB 17 in Richtung Westen und die FFB 11 in Richtung Osten. Anders als die St 2069 in ihrer gesamten Länge, die wenigstens noch die benachbarten Landkreise Starnberg und Fürstenfeldbruck miteinander verbindet und deren Einzugsgebiet auch in den ebenfalls benachbarten Landkreis München und die benachbarte Stadt München reicht, verläuft der hier maßgebliche Teil zwischen Eichenau und Olching allein im Landkreis Fürstenfeldbruck. Untere Grenze für die Verkehrsbedeutung einer Staatsstraße ist jedoch, dass sich die Verkehrsbeziehungen über mehrere Landkreise hinweg erstrecken (Zeitler, a.a.O., RdNr. 30).

Selbst wenn man aber die St 2069 in ihrer Gesamtheit betrachtet, ist hier ausschlaggebend, dass es sich sowohl bei der St 2069 alt als auch bei der geplanten Straße um die Nord-Süd-Diagonale innerhalb des Tangentenvierecks bestehend aus A 8, A 99, B 2 und B 471 handelt. Dieses aus Bundesfernstraßen bestehende Tangentenviereck ist offensichtlich dazu bestimmt, den großräumigen Verkehr aufzunehmen. Der aus Süden kommende Verkehr soll südlich von

Eichenau vorrangig auf die B 2 geleitet werden, statt die nördliche Strecke der St 2069 zu benutzen. Ebenso dienen die B 471 und die A 8 der Aufnahme des aus Westen und Norden kommenden Verkehrs. Auch der aus München stammende überregionale Verkehr soll primär über die Straßen des Tangentenvierecks fahren. Dies gilt umso mehr, als eine Benutzung der St 2069 - je nach Start- und Zielpunkt - zwar zu einer gewissen Verkürzung der Fahrstrecke führen mag, die Fahrzeit als solche sich aber wohl nicht wesentlich reduziert, da die St 2069 auch auf der geplanten Trasse zumindest noch durch den Ort Eichenau führt, was aufgrund der dort vorhandenen Ampelanlagen und der Geschwindigkeitsbeschränkung auf innerörtlichen Straßen zu einer nicht unerheblichen Verlangsamung führt. Die St 2069 in ihrer nördlichen Teilstrecke kann in diesem engmaschigen Netz aus Bundesfernstraßen somit im Wesentlichen nur der Aufnahme der Verkehre von und nach Olching, Gröbenzell, Emmering, Eichenau und Puchheim dienen, also derjenigen Gemeinden des Landkreises Fürstenfeldbruck, die innerhalb des Tangentenvierecks liegen. Bestätigt wird diese Funktion der St 2069 als einer Straße von primär örtlicher und landkreisinterner Bedeutung durch die Tatsache, dass von der St 2069 im hier relevanten Bereich die Kreisstraßen FFB 17 und FFB 11 abzweigen, die weiteren Diagonalen innerhalb des Tangentenvierecks somit ebenfalls keine Staatsstraßen-Funktion haben. Der nördliche Teil der St 2069 ist nach alledem in seinem bisherigen Verlauf nicht dem landkreisübergreifenden Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt. Durch die Verlegung dieser Straße aus der Stadt Olching nach Westen ändert sich an dieser Netzfunktion nichts (vgl. Zeitler, a.a.O., RdNr. 22).

Eine andere Beurteilung ergibt sich auch nicht aus den Ausführungen des Beklagten in der mündlichen Verhandlung. Danach sei die Leistungsfähigkeit der B 2 dadurch eingeschränkt, dass an der Amperbrücke in Fürstenfeldbruck eine Gewichtsbeschränkung auf 16 t bestehe und der Schwerlastverkehr daher über die alte B 471 nach Südwesten ausweichen müsse und nur über Umwege z.B. nach Maisach gelangen könne. Der Beklagte hat aber selbst angegeben, dass in

ca. zehn Jahren wohl eine Sanierung dieser Brücke anstehe und eine Freigabe auch für den Schwerverkehr künftig nicht ausgeschlossen werden könne. Eine derartige Engstelle, die behebbar ist, vermag nichts daran zu ändern, dass nach dem vorhandenen Verkehrsnetz der überregionale Verkehr auf das Tangentenviereck geleitet werden soll, die St 2069 (Nord) somit ihrer Funktion und ihrem Netzzusammenhang nach gerade nicht dem großräumigen Verkehr zu dienen bestimmt ist. Hinzu kommt, dass diese Gewichtsbeschränkung für Pkw und kleinere Lastkraftwagen gerade nicht gilt. Wie bereits ausgeführt, beträgt der Lkw-Anteil nach den Angaben von Prof. Dr.-Ing. Kurzak in seinem Gutachten vom 10. Oktober 2007 aber nur tags 6 % und nachts 8 %, wobei diese Zahl nicht nach der Tonnage differenziert, so dass der Anteil der Lkw mit mehr als 16 t sogar noch geringer sein dürfte.

Auch das Argument des Beklagten, dass die A 99 nur beschränkt leistungsfähig sei, weil es im Berufsverkehr häufig zu Stauungen am Allacher und am Aubinger Tunnel komme und deshalb die Ortsdurchfahrt Olching der St 2069 gern als Alternativroute in Anspruch genommen werde, überzeugt nicht. Insbesondere ein Zusammenhang des nordöstlich der St 2069 (alt) bzw. der planfestgestellten Ortsumfahrung gelegenen Allacher Tunnels mit dieser Straße ist aufgrund ihrer jeweiligen Lage im Straßennetz nicht erkennbar. Auch wenn im Übrigen vereinzelt Verkehrsteilnehmer die St 2069 als Ausweichroute verwenden sollten, vermag dies nichts daran zu ändern, dass im Hinblick auf das gesamte Straßennetz die St 2069 im nördlichen Bereich jedenfalls nicht dazu bestimmt ist, im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG zusammen mit den Bundesstraßen ein Verkehrsnetz zu bilden, das dem (großräumigen) Durchgangsverkehr dient. Insbesondere ändert die zeitweise Übernahme von Verkehrsfunktionen übergeordneter Straßen durch eine untergeordnete Straße nichts an deren Einstufung. Andernfalls würde jeder längerfristige Umleitungsverkehr - etwa durch Baumaßnahmen, Staus, häufige Unfälle oder Streckenüberlastungen - zu Veränderungen in der Netzfunktion führen und entsprechende Folgemaßnahmen bedingen. Eine derartige Sichtweise

würde die Einteilung der Straßen in Klassen ad absurdum führen und den Vollzug der Vorschriften über die Einstufung undurchführbar machen (BayVGH, Urt. v. 10.4.2002, 8 B 01.1170, BayVBl 2003, 468 = <juris, RdNr. 15>).

Gegen die Einstufung der planfestgestellten Straße als Staatsstraße sprechen im Übrigen auch einige Ausführungen des Beklagten bzw. des Vorhabensträgers selbst. So heißt es schon im Erläuterungsbericht (Seite 10), dass die St 2069 und in deren Verlängerung die St 2345 überwiegend der Verbindung des südöstlichen Landkreises Fürstenfeldbruck mit den Bundesstraßen B 471 und B 2 dienen; insbesondere die Gewerbegebiete von Emmering und der Süden Olchings seien über diese Route mit der B 471 und der B 2 verbunden. Im Planfeststellungsbeschluss werden zur Begründung der Einstufung als Staatsstraße zunächst die bestehenden Verknüpfungen der St 2069 mit dem übrigen Straßennetz, nämlich den Bundesautobahnen A 96 und A 99, den Bundesstraßen B 2 und B 471 sowie der Staatsstraße St 2345 beschrieben (S. 20). Dies belegt nur, dass die St 2069 integrierter Teil des Straßennetzes ist, nicht jedoch, dass sie überwiegend dem Durchgangsverkehr innerhalb des Staatsgebiets zu dienen bestimmt ist. Die Verbindung mit Bundesfernstraßen ist für sich genommen nicht aussagekräftig, weil auch Kreisstraßen „mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, Staatsstraße oder andere Kreisstraße anschließen sollen“ (Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG). Auch lässt der Hinweis auf die genannten Verknüpfungen offen, welche Bedeutung der St 2069 nördlich der B 2 neben den genannten Bundesfernstraßen für den Durchgangsverkehr innerhalb des Staatsgebiets noch verbleibt. Vor allem verträgt sich diese Funktionsbeschreibung der Plantrasse (auf S. 20) schlecht mit den weiteren Ausführungen, wonach die hohe Verkehrsbelastung der St 2069 insbesondere auf dem durch die Gewerbegebiete in den Gemeinden Emmering, Eichenau und Olching bedingten Güterverkehrsanteil beruht (S. 28, 30) und die St 2069 im betrachteten Bereich vorwiegend den im Tangentenviereck liegenden Gemeinden als Anschluss an die B 2 und die B 471 dient (S. 29). In ihren Schriftsätzen vom

20. Juni 2012 (S. 11) und vom 19. Juni 2012 (S. 2) haben die Regierung von Oberbayern bzw. das Staatliche Bauamt diese Ausführungen wiederholt. Schließlich hat auch Prof. Dr.-Ing. Kurzak in seinem Schreiben vom 8. Juni 2012 zum Schriftsatz des Klägerbevollmächtigten vom 30. April 2012 auf Seite 6 dargelegt, dass das Tangentenviereck die großräumigen Durchgangsverkehre aufnehmen solle; die geplante St 2069, Südwestumfahrung Olching, werde keinen großräumigen Durchgangsverkehr anziehen, sondern diene der Anbindung des Quell-/Zielverkehrs dieses dichten Siedlungsraumes der drei Gemeinden Olching/Gröbenzell/Eichenau an das Tangentenviereck, hier die B 471.

Dieser Einschätzung steht auch nicht entgegen, dass die künftige Ortsumfahrung laut Prof. Dr.-Ing. Kurzak (Gutachten vom 10.10.2007) im Jahr 2025 mit 9.900 Kfz pro Tag voraussichtlich sehr stark belastet sein wird, da es keine Rechtsvorschrift gibt, die eine Klassifizierung einer Straße als Kreisstraße (oder Gemeindeverbindungsstraße) bei Überschreiten einer bestimmten Verkehrsbelastung ausschließt (BayVGH, Urt. v. 15.2.2005, 8 A 03.40044, BayVBI 2006, 118 = <juris, RdNr. 26>).

Eine andere rechtliche Beurteilung ergibt sich schließlich auch nicht daraus, dass sich eventuell zu einem späteren Zeitpunkt an die Westumfahrung von Olching eine Südostumfahrung anschließen wird. Insoweit besteht noch keine Gesamtplanung, die sich in ihren wesentlichen Teilen schon im förmlichen Planungsprozess befindet oder bereits verwirklicht ist. Reine Planungsentwürfe oder Planungsabsichten sind jedoch nicht ausreichend (BayVGH, Urt. v. 8.8.2001, 8 N 00.690, BayVBI 2002,496 = <juris, RdNr. 19>).

Die dargestellte Verknüpfung der neuen Straße mit dem bestehenden Verkehrsnetz sowie die schriftlichen Ausführungen des Beklagten und des Vorhabensträgers sprechen somit gegen eine Netzfunktion, wie sie in Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG den Staatsstraßen vorbehalten ist.

Aufgrund der unzutreffenden Qualifizierung des Vorhabens als Staatsstraße hat der unzuständige Straßenbaulastträger die Straße geplant. Der Planfeststellungsbeschluss war daher aufzuheben, ohne dass es noch darauf ankommt, in welche Straßenklasse unterhalb der Staatsstraße die Straße einzustufen wäre.

3. Ob auch die sonstigen Einwendungen der Klägerseite, insbesondere bezüglich der Planrechtfertigung der geplanten Straße im Übrigen, der Alternativenprüfung und der Abwägung, zu einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 22. September 2011 führen würden, ist somit nicht mehr entscheidungserheblich. Es spricht allerdings viel dafür, dass diese Einwendungen - soweit sie nicht bereits, wie etwa die geltend gemachten Alternativen (Umrüstung des Kreisverkehrs, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbegrenzung, Wahltrasse 2 und Trasse unmittelbar am Ortsrand), gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG präkludiert sind - nicht greifen, da diesbezügliche Fehler nicht ersichtlich sind.

Da die Klage somit Erfolg hat, musste über die in der mündlichen Verhandlung vom Klägerbevollmächtigten hilfsweise gestellten Beweisanträge nicht mehr entschieden werden.

Die Kostentragung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO.

Rechtsmittelbelehrung:

Nach §§ 124, 124 a Abs. 4 VwGO können die Beteiligten die **Zulassung der Berufung** gegen dieses Urteil innerhalb eines Monats nach Zustellung beim **Bayerischen Verwaltungsgericht München**,

Hausanschrift: Bayerstraße 30, 80335 München, oder
Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München

schriftlich beantragen. In dem Antrag ist das angefochtene Urteil zu bezeichnen. Dem Antrag sollen vier Abschriften beigefügt werden.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist bei dem **Bayerischen Verwaltungsgerichtshof**,

Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München, oder
Postanschrift in München: Postfach 34 01 48, 80098 München
Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach

einzureichen, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist.

Über die Zulassung der Berufung entscheidet der Bayerische Verwaltungsgerichtshof.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Rechtslehrern mit Befähigung zum Richteramt die in § 67 Abs. 4 Sätze 4 und 7 VwGO sowie in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen und Organisationen.

Dr. Eidam

Gründel

Huber