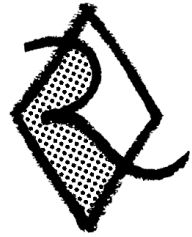


Aktenzeichen: 225.4-43541 A 94-3



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**A 94
München – Pocking (A 3)
Neubau von Forstinning bis Pastetten
km 10+755 – km 16+980**

München, 07. März 2002

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung

1.Feststellung des Plans	7
2.Festgestellte Planunterlagen	7
3.Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	8
3.1 Abweichung von den Planunterlagen	8
3.2 Unterrichtungspflichten	8
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	9
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	10
3.5 Lärmschutz	11
3.6 Landwirtschaft	11
3.7 Forstwirtschaft	12
3.8 Fischerei	12
3.9 Jagd	13
4.Wasserrechtliche Erlaubnisse	13
4.1 Gegenstand / Zweck	13
4.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	13
5.Straßenrechtliche Verfügungen	14
5.1 FStrG	14
5.2 BayStrWG	14
6.Entscheidungen über Einwendungen	14
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	14
6.2 Zurückweisungen	16
7.Sofortige Vollziehbarkeit	16
8.Kostenentscheidung	16

B Sachverhalt

1.Beschreibung des Vorhabens	17
2.Vorgängige Planungsstufen	17
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	17
2.2 Raumordnung / Landesplanung	17
2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG	18
2.4 Sonstiges: Regionalplan	18
3.Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	19

C Entscheidungsgründe

1. Verfahrensrechtliche Bewertung	25
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	25
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	25
1.3 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	26
2. Umweltverträglichkeitsprüfung / Verträglichkeitsprüfung	32
2.1 Beschreibung des Vorhabens	32
2.2 Beschreibung der Umwelt	32
2.2.1 Planfeststellungsabschnitt	32
2.2.2 Folgeabschnitte Pastetten bis Heldenstein	33
2.2.3 Alternative Trasse Haag	34
2.3 Geprüfte Alternativen und Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe	36
2.3.1 Beschreibung und Darstellung der Varianten	36
2.3.2 Beurteilung der einzelnen Varianten	37
2.4 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	40
2.4.1 Schutzgut Mensch	40
2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen	44
2.4.3 Schutzgut Boden	46
2.4.4 Schutzgut Wasser	47
2.4.5 Schutzgut Luft und Klima	49
2.4.6 Schutzgut Landschaft	51
2.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	53
2.4.8 Wechselwirkungen	56
2.5 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	57
2.5.1 Schutzgutbezogener Vergleich der Trassen Dorfen und Haag	58
2.5.2 Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten	61
2.6 Verträglichkeitsuntersuchung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie	62
2.6.1 Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten	63
2.6.2 Folgeabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen - Heldenstein	64
2.7 Umweltbezogene Gesamtvorausschau der Trasse Dorfen	66
3. Materiell-rechtliche Würdigung	67
3.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)	67
3.2 Abschnittsbildung	68
3.3 Planrechtfertigung	69
3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	69
3.3.2 Planungsziel	70
3.3.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse	71

3.3.4 Bedeutung der Autobahn	72
3.3.5 Projektalternativen zur Erreichung des Planungsziels	73
3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	74
3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung	74
3.4.2 Planungsvarianten und –alternativen	78
3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)	86
3.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz	87
3.4.4.1 Lärmschutz	88
3.4.4.2 Schadstoffbelastung	91
3.4.4.3 Bodenschutz	92
3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege	92
3.4.6 Gewässerschutz	98
3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	99
3.4.8 Forstwirtschaft	100
3.4.9 Jagd	100
3.4.10 Fischerei	100
3.4.11 Kommunale Belange	100
3.4.12 Denkmalpflege	102
3.4.13 Sonstige öffentliche Belange	103
3.5 Private Einwendungen	103
3.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	103
3.5.2 Einzelne Einwender	107
3.5.2.1 Rechtsanwalt Deißler	108
3.5.2.2 Rechtsanwälte Labbé und Partner	111
3.5.2.3 Rechtsanwältin Thinesse-Wiehofsky	118
3.5.2.4 Rechtsanwalt Schönefelder	119
3.5.2.5 Einwendungsführer ohne anwaltschaftliche Vertretung	120
3.5.3 weitere Betroffene	124
3.6 Gesamtergebnis	124
3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	124
4.Sofortige Vollziehbarkeit	124
5.Kostenentscheidung	124
Rechtsbehelfsbelehrung	124
Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit	125
Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung	125

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBI	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegege- setz

Aktenzeichen: 225.4-43541 A 94-3

Vollzug des FStrG;

A 94 München – Pocking (A 3)

Neubau von Forstinning bis Pastetten km 10+755 – km 16+980

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Bundesautobahn A 94 München – Pocking (A3) im Teilabschnitt Forstinning bis Pastetten von km 10+755 bis km 16+980 wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	
3	1 – 7	Lagepläne	1 : 1000
4	1 – 4	Streckenhöhenpläne	1 : 2000/200
4	5 – 14	Bauwerkshöhenpläne	1 : 1000/100
5	1 – 7	Straßenquerschnitte	1 : 50
6		Bauwerksverzeichnis	
7	1–7, 3a, 5a, 6a	Grunderwerbspläne	1 : 1000
8		Grunderwerbsverzeichnis	
10.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil	
10.2	1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Legende	
10.3	1 – 2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktpläne	1 : 5000

10.4	1 – 2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 5000
11	1 – 2	Lagepläne zur Lärmberechnung	1 : 5000

Den Planunterlagen sind folgende Unterlagen nachrichtlich beigelegt:

- Unterlage 2, Blatt 1 Übersichtskarte 1 : 50000
- Unterlage 2, Blatt 2 – 5 Übersichtslagepläne 1 : 25000
- Unterlage 2, Blatt 6 – 7 Luftbildpläne 1 : 5000
- Unterlage 14, Unterlagen über die Umweltauswirkungen

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle anderen für dieses Vorhaben nach Bundes- oder Landesrecht erforderlichen Erlaubnisse, Planfeststellungen, Ausnahmen oder Befreiungen mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnisse, die nachstehend gesondert erteilt werden.

3.1 Abweichung von den Planunterlagen

Abweichend von den Festlegungen in den Planunterlagen sind die Entwässerungsanlagen Nr. 5 und 6 (BWV-Nr. 84 und 110) so zu gestalten, dass auf eine Versickerung des dort gesammelten Oberflächenwassers verzichtet wird. Die geplanten Rückhalteanlagen sind abzudichten und zwischen dem Absetz- und dem Rückhaltebecken jeweils mit einer Tauchwand auszustatten, um Leichtflüssigkeiten zurückzuhalten. Die beiden Anlagen sind mit einem stark gedrosselten Überlauf zu den vorhandenen Vorflutern zu versehen. Der Zulauf zu den Vorflutern erfolgt in einem offenen Ableitungsgerinne.

Bei den Versickeranlagen Nr. 2, 3 und 4 (BWV-Nr. 32a, 48a und 67a) ist zusätzlich eine gedrosselte Ableitung jeweils über ein offenes Gerinne in die vorhandenen Vorfluter vorzusehen.

3.2 Unterrichtungspflichten

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

3.2.1 Der Deutschen Telekom AG, Technikniederlassung, Wiegenfeldring 4, 85570 Markt Schwaben, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

3.2.2 Der E.ON Bayern AG, Roßwachtstr. 40, 85221 Dachau und

3.2.3 den Sempt-Elektrizitäts-Werken Erding, Dorfener Str. 20, 85435 Erding,

damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die jeweils zuständige örtliche Bauleitung zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten. Anker- und Zugseile von Zugmaschinen sind so zu sichern, dass sie auch bei Bruch nicht in die Hochspannungsleitungen schnellen können.

3.2.4 Der Gemeinde Pastetten, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.2.5 Der Bayerngas GmbH, Poccistr. 9, 80336 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.2.6 Dem Abwasserzweckverband Erdinger Moos, Hofmarkplatz 2, 85435 Erding, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.2.7 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

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

3.2.8 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

3.2.9 Beginn und Ende der Baumaßnahme sind mindestens eine Woche vorher den Wasserwirtschaftsämtern München und Freising anzuzeigen.

3.2.10 Die Landratsämter Ebersberg und Erding (untere Naturschutzbehörden) sind frühzeitig über Beginn und Ende der Baumaßnahmen zu informieren.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.3.1 Das auf den Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser soll nach Möglichkeit über die Böschungen versickert werden. Zum Schutz angrenzender Grundstücke vor Vernässung ist die Anlage von Sickermulden vorzusehen.

3.3.2 Gewässerausbauten sind möglichst naturnah auszuführen. Die Ausführung ist mit den Wasserwirtschaftsämtern München und Freising abzustimmen.

3.3.3 Das Gewässerbett überbrückter Bäche ist unverändert zu erhalten.

3.3.4 Von den Gewässern sind nach Beendigung der Ausbaumaßnahmen Bestandspläne (Lagepläne und Längsschnitte) jeweils an die Landratsämter Ebersberg und Erding, den Wasserwirtschaftsämtern München und Freising sowie dem Wasser- und Bodenverband Forstinning zu übersenden. Soweit sonstige Unterhaltspflichtige ein berechtigtes Interesse an Bestandsplänen geltend machen, ist auch diesen ein Bestandsplan zu überlassen.

- 3.3.5 Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach den Festlegungen im Bauwerksverzeichnis und den gesetzlichen Bestimmungen.
- 3.3.6 Die Unterhaltungsmaßnahmen auf der Ausgleichsfläche N3 ist vertraglich mit den An- und Oberliegern zu regeln.
- 3.3.7 Beim Bau der Straßen ist dafür zu sorgen, dass keine Gewässerverunreinigungen stattfinden.
- 3.3.8 Im Bereich der Autobahnbrücke über den Erlbach dürfen während der Bauzeit keine Fahrzeuge oder Gerätschaften abgestellt werden, aus denen wassergefährdende Stoffe austreten können.
- 3.3.9 Bei der Anlage von Lärmschutzwällen, Auffüllungen und Dämmen sowie Geländemodellierungen dürfen ausschließlich gewässerunschädliche Baumaterialien und Böden verwendet werden. Wegen des geringen Flurabstandes des Grundwassers ist eine Verwendung von Recyclingmaterialien beim Bau des Lärmschutzwalles im Bereich des Gemeindegebietes Forstinning nicht zulässig.
- 3.3.10 Bei der Verwendung von Rückbaumaterialien, die nach Möglichkeit wieder zu verwerten sind, ist der Grundwasserschutz zu beachten. Dies ist dann gegeben, wenn die „zusätzliche technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“ (Gem. Bek. der OBB im StMI und des StMLU vom 31.01.1995, Nr. II D9-43437-001/90 und 11/3-8754-005/91 sowie vom 17.11.1992, Nr. II D9/II E6-43437-002/92) beachtet werden. Die Wiederverwertung im Bereich von Forstinning ist nach vorstehender Ziffer 3.3.9 in Form von Schüttmaterialien ausgeschlossen.
- 3.3.11 Werden im Zuge der Baumaßnahmen Auffüllungen oder Altlasten angetroffen, so sind umgehend die Planfeststellungsbehörde und das zuständige Landratsamt zu informieren, welches das Wasserwirtschaftsamt und das Bayer. Landesamt für Umweltschutz als Fachbehörden beteiligen wird.
- Auffüllmaterialien sind gewässerunschädlich zu entsorgen.
- 3.3.12 Die Festsetzung weiterer wasserrechtlicher Auflagen, die sich im öffentliche Interesse, insbesondere aus Gewässerschutzgründen, als notwendig erweisen sollten, bleibt vorbehalten.
- 3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**
- 3.4.1 Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 BayNatSchG Befreiung von den Verboten des Art. 13 e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
- 3.4.2 Vor Baubeginn ist die Trasse mit der unteren Naturschutzbehörde zu begehen, um im Detail eingriffsminimierende Maßnahmen festzulegen. Die Bestimmungen der DIN 18920 – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen – sind zu beachten.
- 3.4.3 Die ordnungsgemäße Durchführung der Baumaßnahme unter Beachtung der Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplans ist während der gesamten Bauzeit durch eine fachkundige und ökologisch geschulte Bauleitung sicherzustellen. Die beauftragte Stelle und die verantwortliche Person sind den unteren Naturschutzbehörden rechtzeitig vor Baubeginn schriftlich zu benennen.

- 3.4.4 Die in der Planunterlage 10.4 Blatt 1 – 2 dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.4.5 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.4.6 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.4.7 Bei der Bauausführung der aktiven Lärmschutzeinrichtungen ist auf eine ortsbild- und landschaftsgerechte Einbindung in die Umgebung zu achten.

3.5 Lärmschutz

- 3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.5.2 Der Lärmschutzwall BWV-Nr. 73b ist entsprechend der im Anhörungsverfahren vom Vorhabensträger gemachten Zusage an seinem südlichen Ende mit einer Neigung von 1 : 8 zu gestalten.
- 3.5.3 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände) bis zur Inbetriebnahme der Autobahn zu errichten und auf Dauer zu unterhalten.
- 3.5.4 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Baustellenverkehr so weit als möglich über die neu zu bauende Trasse erfolgt und die Benutzung von Straßen in besiedelten Bereichen möglichst vermieden wird.
- 3.5.5 Zur Vermeidung unzumutbaren Baustellenlärms sollen die Bauarbeiten möglichst auf den Zeitraum zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr beschränkt werden.

3.6 Landwirtschaft

- 3.6.1 Der Vorhabensträger hat sich zu bemühen, so weit als möglich durch Bereitstellung von Ersatzflächen die Eingriffe in landwirtschaftliche Betriebsstrukturen zu minimieren. Existenzgefährdete Betriebe haben dabei Vorrang.
- 3.6.2 Sofern Flächen nicht in ein Flurbereinigungsverfahren einbezogen werden, hat sich der Vorhabensträger durch Förderung von freiwilligem Landtausch zu bemühen, dass durch die Zuordnung der Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht wird.
- 3.6.3 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke möglichst nicht beeinträchtigt werden. Das gilt auch für die an Ausgleichsflächen angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücke. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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

Diesbezügliche im Anhörungsverfahren bzw. in den Erörterungsterminen vom Vorhabensträger gemachte Zusagen hinsichtlich einer weiteren Optimierung des landwirtschaftlichen Ersatzwegenetzes bzw. der Erschließung von Grundstücken sind einzuhalten.

Entsprechend der Zusagen im Erörterungstermin vom 16.07.1997 und 23.07.1997 hat der Vorhabensträger im Zuge der Rekultivierung der Verbindungsspanne zwischen dem jetzigen Autobahnende und der B 12 die südlich der Autobahn endenden Wegeverbindungen nach Erlbach, Berg und Aich entlang der Autobahn miteinander zu verbinden.

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

- 3.6.6 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden (Bauzwischenlager, Deponien etc.), müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen so rekultiviert werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung in der ursprünglichen Ertragslage erfolgen kann (keine Untergrundverdichtung, Auftrag einer aktiven humosen Oberschicht).

- 3.6.7 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7 Forstwirtschaft

Die Ersatzaufforstungen, deren genaue Lage und technische Ausführung sowie die zu verwendenden standortgerechten Baumarten sind unter Berücksichtigung des landschaftspflegerischen Begleitplans in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und dem Forstamt Anzing durchzuführen.

3.8 Fischerei

- 3.8.1 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherungsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit an den vom Bau der Straße betroffenen Gewässern zu vermeiden.

- 3.8.2 Bei erforderlichen Wasserbaumaßnahmen ist auf die Schonzeit dominanter Fischarten Rücksicht zu nehmen.

- 3.8.3 Die Fischereiberechtigten sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme zu benachrichtigen. Das Ende der Bauarbeiten ist ihnen anzuzeigen.

- 3.8.4 Bei der Bauausführung ist auf eine größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten.

- 3.8.5 Verfrachtungen von Feinsedimenten während der Bauphase sind zu vermeiden.

- 3.8.6 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

3.8.7 Es sind geeignete Maßnahme zu treffen, um Beeinträchtigungen des Grundwassers im Quellgebiet der Schwillach zu vermeiden.

3.9 Jagd

Es sind Wildschutzzäune zu errichten, soweit nach den einschlägigen Richtlinien die sachlichen Kriterien hierfür erfüllt sind.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Autobahn, aus dem Bereich von Lärmschutzeinrichtungen, von den Brückenbauwerken, Anschlussrampen, Mittelstreifen, aus den Entwässerungsmulden und des Geländewassers entsprechend den festgestellten Planunterlagen nach Maßgabe der unter Ziffer A 3.1 festgesetzten Abweichungen in das Grundwasser sowie in Oberflächengewässer erteilt.

4.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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

4.2.2 Die Entwässerungseinrichtungen sind so zu konstruieren und gestalten, dass nach dem Stand der Technik sichergestellt ist, dass keine Stoffe, die geeignet sind, das Grundwasser oder Oberflächengewässer zu verunreinigen, eingeleitet werden.

4.2.3 Tiefreichende Sickerschächte, bei denen grundwasserschützende Deckschichten durchstoßen werden, dürfen nicht errichtet werden.

4.2.4 Die Gestaltung und Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen im Einzelnen sind mit den Wasserwirtschaftsämtern München bzw. Freising abzustimmen. Diesen sind auch die erforderlichen Berechnungen rechtzeitig vorzulegen.

4.2.5 Absetz- und Rückhaltebecken sind gegenüber dem Untergrund so zu gestalten, dass kein Wasser versickert. Gegebenenfalls ist der Untergrund in geeigneter Weise abzudichten.

4.2.6 Soweit gesammeltes Oberflächenwasser über Rückhaltebecken in Vorfluter eingeleitet wird, ist durch eine entsprechende Drosselung der Einleitung sicherzustellen, dass keine Abflussverschärfung im Vorfluter auftritt.

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

4.2.8 Von den Entwässerungsanlagen (Rohrleitungen, Einläufen, Verbindungsleitungen, Sicker- und Rückhalteanlagen – auch der bestehenden Sickeranlage 1) sind den zuständigen Landratsämtern und Wasserwirtschaftsämtern nach Fertigstellung Bestandspläne zu übersenden.

4.2.9 Die Grundwasseraufzeichnungen an den vorhandenen Beweissicherungspegeln sind auszuwerten und den zuständigen Wasserwirtschaftsämtern vorzulegen.

4.2.10 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise

sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

Die Widmung der neuen Bundesfernstraße und die sonstigen Verfügungen nach FStrG erfolgten in einem gesonderten Verfahren. Die Angaben hierzu im Bauwerksverzeichnis sind nachrichtlich.

5.2 BayStrWG

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

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

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

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

6.1.1 Einwendungsführer Nr. 2-24

Entsprechend der Zusage im Erörterungstermin vom 18.07.1997 hat der Vorhabens-träger auf Wunsch des Einwendungsführers zur Erschließung des Grundstückes Fl.Nr. 995 von Osten her entlang der Autobahn einen Weg zu errichten, sofern vom Einwendungsführer der hierfür erforderliche Grund zur Verfügung gestellt wird.

6.1.2 Einwendungsführer Nr. 2-11

6.1.2.1 Der Vorhabensträger hat eine dauerhafte Zufahrtsmöglichkeit vom öffentlichen Straßennetz zum Grundstück Fl.Nr. 2411 sicherzustellen, falls die Restfläche dieses Grundstücks nicht auf Wunsch des Einwendungsführers erworben wird.

6.1.2.2 Die Löschwasserversorgung für das Anwesen ist durch eine ausreichend dimensionierte Schlauchverbindung während der Bauzeit sicherzustellen.

6.1.2.3 Die Trinkwasserversorgung für das Anwesen ist während der Bauzeit sicherzustellen.

6.1.2.4 Die Stromversorgung des Anwesens ist während der Bauzeit sicherzustellen.

6.1.3 Einwendungsführer Nr. 2-07

Entsprechend der Zusage im Erörterungstermin vom 22.07.1997 hat der Vorhabens-träger auf Wunsch des Eigentümers die südlich der künftigen Autobahn gelegenen Restflächen der Grundstücke Fl.Nr. 1079 und 1082 zu erwerben.

6.1.4 Einwendungsführer Nr. 2-10

Entsprechend der Zusage im Erörterungstermin vom 22.07.1997 hat der Vorhabens-träger auf Wunsch des Eigentümers die Restflächen der Grundstücke Fl.Nr. 730 und 732 zu erwerben.

6.1.5 Einwendungsführer Nr. 2-15

Im Bereich der nordöstlichen Grenze des Grundstückes Fl.Nr. 997 ist eine Zufahrt zur Gemeindeverbindungsstraße anzulegen.

6.1.6 Einwendungsführer Nr. 2-17

Entsprechend der Zusage im Erörterungstermin vom 22.07.1997 hat der Vorhabens-träger auf Wunsch des Eigentümers das südliche Restgrundstück der Fl.Nr. 737 zu erwerben.

6.1.7 Einwendungsführer Nr. 2-21

Entsprechend der Zusage im Erörterungstermin vom 22.07.1997 hat der Vorhabens-träger auf Wunsch des Eigentümers die südlichen Restgrundstücke der Fl.Nr. 2618 und 2624 zu erwerben.

6.1.8 Einwendungsführer Nr. 2-37

Entsprechend der Zusage im Erörterungstermin vom 22.07.1997 hat der Vorhabens-träger auf Wunsch des Eigentümers die Restfläche des Grundstückes Fl.Nr. 736 zu erwerben.

6.1.9 Einwendungsführer Nr. 2-41

Von der Kreisstraße ED 8 ist eine Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 2408 anzulegen.

6.1.10 Einwendungsführer Nr. 4-10

6.1.10.1 Entsprechend der Zusage im Erörterungstermin am 23.07.1997 hat der Vorhabens-träger die Lärmbetroffenheit des Wohnanwesens mit der Bezeichnung Immissionsort 16 (vgl. Unterlage 11 Bl. 2) nachzuberechnen. Die Nachberechnung ist der Planfest-stellungsbehörde vorzulegen.

6.1.10.2 Sofern sich dabei eine Überschreitung der Grenzwerte für Dorf- Mischgebiet gemäß der 16. BimSchV ergibt, hat der Eigentümer des Anwesens mit der Bezeichnung Im-missionsort 16 einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau von not-wendigen Schallschutzmaßnahmen in schutzbedürftige Räume nach Maßgabe von § 2 der 24. BimSchV. In diesem Fall ist der Eigentümer vom Vorhabensträger auf sei-nen Anspruch hinzuweisen.

6.1.10.3 Ein etwaiger Anspruch kann sich nur auf solche baulichen Anlagen erstrecken, die zum Zeitpunkt der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen bereits rechtmäßig vorhanden oder genehmigt waren.

6.2 Zurückweisungen

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

7. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist gemäß § 17 Abs. 6 a Satz 1 FStrG sofort vollziehbar.

8. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Vorhaben umfasst den Neubau der A 94 im Teilabschnitt Forstinning – Pastetten von km 10+755 bis km 16+980 im Zuge der geplanten Bundesautobahn A 94 München – Mühldorf – Simbach – Pocking (A 3). Das Vorhaben ist Teil der geplanten Bundesautobahn A 94, die die Landeshauptstadt München mit dem südostbayerischen Raum verbindet. Sie beginnt im Stadtgebiet München und führt über Mühldorf, Simbach nach Pocking, wo sie in die bestehende Bundesautobahn A 3 mündet. Hier und am Autobahnkreuz München-Ost (A 99) ist die A 94 an das übrige Autobahnnetz angebunden.

Von dieser insgesamt rund 150 km langen Autobahnstrecke sind derzeit 50,6 km bereits dem Verkehr übergeben. Im einzelnen sind dies die Abschnitte vom Stadtgebiet München bis Forstinning, sowie von Winhöring bis Marktl, die zweibahnig ausgebaut sind. Im Abschnitt zwischen Marktl und Simbach ist derzeit erst die erste Fahrbahn errichtet.

Mit diesem Beschluss wird nun eine weitere 6,2 km lange Teilstrecke dieser Fernstraßenverbindung festgestellt. Der Streckenabschnitt schließt unmittelbar östlich der Anschlussstelle Forstinning (St2080) an die bestehende Autobahn an und endet mit der Anschlussstelle St 2331 nordöstlich von Pastetten. Der Planfeststellungsabschnitt verläuft auf dem Gebiet der Gemeinden Forstinning und Pastetten. Darüber hinaus sind für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen auch Flächen auf dem Gebiet der Gemeinde Forstern vorgesehen.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Im zweiten Ausbauplan für Bundesfernstraßen war im Jahre 1970 eine autobahnähnliche Verbindung von München über Mühldorf in Richtung Österreich als B 12 neu enthalten und zur Verwirklichung in der zweiten Dringlichkeitsstufe vorgesehen. In den Fortschreibungen des Bedarfsplanes wurde die Strecke mit jeweils wechselnden Liniendarstellungen als BAB A 94 (München-Mühldorf-Simbach) in die Bedarfsstufe I eingereiht.

In der dritten Fortschreibung (1986) wurde die Strecke zwischen Forstinning und Marktl schließlich unter der Bezeichnung A 94/B 12 in den "vordringlichen Bedarf" eingestellt.

Im derzeit geltenden Bedarfsplan (BGBl. I, 1993, S. 1877) ist die Gesamtstrecke von Forstinning bis Pocking (A 3) als A 94 im "vordringlichen Bedarf" (Überhang bzw. neue Vorhaben) eingestuft.

2.2 Raumordnung / Landesplanung

2.2.1

Am 20.04.1977 wurde für die A 94 im Abschnitt zwischen München und Ampfing das Raumordnungsverfahren für eine Trassenführung über Dorfen eingeleitet. 1979 wurde ergänzend eine Wahltrasse Anzing – Haag in das Raumordnungsverfahren eingebracht. Diese Wahltrasse schloss östlich von Haag an die geplante zweibahnige Bundesstraße B 15 an und traf nach einem Versatz von ca. 9,5 km in nördlicher Richtung auf die Trasse Dorfen. Im Raumordnungsverfahren wurde die Trasse Dor-

fen am 07.07.1980 landesplanerisch positiv beurteilt. Die Wahltrasse Anzing – Haag wurde negativ beurteilt.

Entsprechend eines Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 30.01.1986 (Drucksache 10/4734) im Rahmen der 3. Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen, wurde eine Variante Buch a. Buchrain – Dorfen im Zuge der Trasse Dorfen einem ergänzenden Raumordnungsverfahren unterzogen und mit landesplanerischer Beurteilung vom 22.01.1988 negativ beurteilt.

Im Rahmen des 1988 eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Forstinning – Pastetten im Zuge der Trasse Dorfen wurden die Trasse Dorfen und eine soweit wie möglich der Bundesstraße B 12 folgende Trasse Haag einem großräumigen Trassenvergleich unterzogen.

Die 1988 ausgelegten Planunterlagen zum großräumigen Trassenvergleich wurden aufgrund eines weiteren nach Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses ergangenen Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 25.01.1990 unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen gesetzlichen Änderungen zum Lärmschutz ergänzt (Stand Mai 1990) und der Regierung von Oberbayern zur landesplanerischen Prüfung im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens vorgelegt. Auch diese Unterlagen wurden öffentlich ausgelegt. Das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.1991 war, dass die Trasse Dorfen und die Trasse Haag unter Beachtung unterschiedlicher Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen.

- 2.2.2 Ziffer B X 4.2 des Landesentwicklungsprogramms in der Fassung des § 2 Nr. 4 des Gesetzes zur Änderung des Bayerischen Landesplanungsgesetzes und der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 25.04.2000 (GVBl. S. 280) formuliert als fachliches Ziel den Lückenschluss der A 94 München-Simbach-Pocking auf der Trasse über Dorfen.

In Ziffer A IV 2.1.1 i.V.m. der "Strukturkarte-Entwicklungachsen" Anhang 12 (c) des Landesentwicklungsprogramms sind als überfachliches Ziel Entwicklungachsen von überregionaler Bedeutung dargestellt. Eine davon führt von München über Dorfen, Ampfing, Mühldorf a. Inn, Alt-Neuötting, Simbach bis Pocking.

2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG

Auf der Basis der positiven landesplanerischen Beurteilung für eine Trasse Dorfen vom 07.07.1980 hat der Bundesminister für Verkehr diese Trasse am 06.01.1984 gem. § 16 FStrG linienbestimmt.

Nach Abschluss des großräumigen Trassenvergleichs mit der landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.1991, unter Würdigung des beim Deutschen Bundestag anhängig gewesenen Petitionsverfahrens, hat der Bundesminister für Verkehr die 1984 gem. § 16 FStrG bestimmte Linie bestätigt.

2.4 Sonstiges: Regionalplan

- 2.4.1 Der Regionalplan für die Region München fordert in Kapitel B V. 5.2 die Fortführung der Bundesautobahn München - Mühldorf a. Inn östlich Forstinning.
- 2.4.2 Im Regionalplan Südostoberbayern ist in Kapitel B IX 3.2.2 als Ziel formuliert: Besonders vordringlich ist die Freihaltung und der Weiterbau der A 94 München - Mühldorf a. Inn – Neuötting auf der Trasse Dorfen.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 29.12.1987 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für den Neubau der Bundesautobahn A 94 München – Mühldorf – Simbach im Teilabschnitt Forstinning – Pastetten das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit

- vom 09.05.1988 bis 10.06.1988 bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten für die Gemeinde Pastetten,
- vom 20.04.1988 bis 25.05.1988 bei der Gemeinde Forstinning

nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Verwaltungsgemeinschaft, der Gemeinde oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 24.06.1988 bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten und 08.06.1988 bei der Gemeinde Forstinning schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Da mit der Planfeststellung des Teilabschnittes Forstinning – Pastetten eine Weichenstellung für eine Weiterführung der A 94 auf der Trasse über Dorfen verbunden ist, wurden gleichzeitig in folgenden Gemeinden im Zuge einer Trasse Dorfen Planunterlagen für einen großräumigen Trassenvergleich nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich ausgelegt:

Gemeinde Buch a. Buchrain, Gemeinde Lengdorf, Markt Isen, Stadt Dorfen, Gemeinde Sankt Wolfgang, Verwaltungsgemeinschaft Schwindegg für die Mitgliedsgemeinden Obertaufkirchen und Schwindegg, Verwaltungsgemeinschaft Heldenstein für die Mitgliedsgemeinden Rattenkirchen und Heldenstein, Gemeinde Ampfing und Verwaltungsgemeinschaft Oberbergkirchen für die Mitgliedsgemeinde Zangberg.

Gleichzeitig wurden zum Zwecke eines großräumigen Trassenvergleichs folgende auf einer Trasse Haag liegenden Gemeinden gebeten eine Stellungnahme abzugeben:

Gemeinde Forstern, Gemeinde Hohenlinden, Gemeinde Haag, Verwaltungsgemeinschaft Maitenbeth für die Mitgliedsgemeinde Maitenbeth und Verwaltungsgemeinschaft Reichertsheim für die Mitgliedsgemeinden Kirchdorf und Reichertsheim.

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

- Landratsamt Ebersberg
- Landratsamt Erding
- Landratsamt Mühldorf
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft
- Wehrbereichsverwaltung VI
- Bundesbahndirektion München
- Oberpostdirektion München
- Flurbereinigungsdirektion München

- Oberforstdirektion München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Straßenbauamt München
- Amt für Landwirtschaft München
- Amt für Landwirtschaft Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft Erding
- Amt für Landwirtschaft Mühldorf
- Vermessungsamt Ebersberg
- Vermessungsamt Erding
- Isar-Amperwerke-AG
- Sempt-Elektrizitätswerke
- Bayer. Ferngas GmbH
- Wasser- und Bodenverband Forstinning
- Bayer. Bauernverband
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- SG 800 und 830 der Regierung von Oberbayern

In Erfüllung eines Votums des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages vom 18.10.1989, wonach vor Abschluss des eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens im Streckenabschnitt Forstinning – Pastetten in einem ergänzenden Raumordnungsverfahren alternative Trassenführungen über Haag umfassend zu prüfen seien, hat der Vorhabensträger unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Änderung der rechtlichen Grundlagen (16. BImSchV, RLS-90), sowie neuerer Erkenntnisse zur Verkehrsentwicklung und der Aktualisierung der Beurteilungsunterlagen für die Belange von Natur und Landschaft, die überarbeiteten Planunterlagen für einen großräumigen Trassenvergleich (Stand Mai 1990) mit Schreiben vom 13.06.1990 der Regierung von Oberbayern vorgelegt und beantragt, im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens Forstinning – Pastetten eine landesplanerische Abstimmung durchzuführen.

Die überarbeiteten Planunterlagen zum großräumigen Trassenvergleich lagen in allen o.g. Gemeinden sowie in der Stadt Waldkraiburg und der Gemeinde Steinhöring nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht aus.

Gleichzeitig gaben wir den o.g. Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden sowie

- dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- dem Straßenbauamt Rosenheim
- dem Vermessungsamt Mühldorf
- dem Bayer. Geologischen Landesamt
- der Bayer. Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau

- der Bayer. Landesanstalt für Betriebswirtschaft und Agrarstruktur
- dem Bezirk Oberbayern, Fachberater für Fischerei
- dem Bayer. Industrieverband Steine und Erden
- dem Landesverband bayerischer Transportunternehmer
- der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern
- dem Bayer. Waldbesitzerverband
- der Erdgas Südbayern

Gelegenheit zum großräumigen Trassenvergleich Stellung zu nehmen.

Auf der Grundlage des Ergebnisses der landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.1991, der geänderten Lärmvorschriften, der inzwischen erfolgten gesetzlichen Einführung der Umweltverträglichkeitsprüfung, der geplanten Änderung des Straßenquerschnitts und des landschaftspflegerischen Begleitplans, hat der Vorhabensträger die Planunterlagen für den Abschnitt Forstinning – Pastetten überarbeitet und als Tektur vom 31.05.1996 mit dem Antrag, das Planfeststellungsverfahren fortzusetzen, der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 02.08.1996 vorgelegt.

Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit

- vom 11.11.1996 bis 11.12.1996 bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten für die Gemeinde Pastetten
- vom 04.11.1996 bis 05.12.1996 bei der Gemeinde Forstinning
- vom 08.11.1996 bis 09.12.1996 bei der Gemeinde Forstern

nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Verwaltungsgemeinschaft, den Gemeinden oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 27.12.1996 bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten, 19.12.1996 bei der Gemeinde Forstinning und 23.12.1996 bei der Gemeinde Forstern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Da mit der Planfeststellung des Teilabschnittes Forstinning – Pastetten eine Weichenstellung für eine Weiterführung der A 94 auf der Trasse über Dorfen verbunden ist, wurden gleichzeitig in den Gemeinden, die auch schon bisher im Rahmen des großräumigen Trassenvergleichs beteiligt worden waren, die geänderten Planunterlagen nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich ausgelegt:

Gemeinde Buch a. Buchrain, Gemeinde Lengdorf, Markt Isen, Stadt Dorfen, Gemeinde Sankt Wolfgang, Gemeinde Schwindegg, Gemeinde Obertaufkirchen, Gemeinde Rattenkirchen, Gemeinde Heldenstein, Gemeinde Ampfing, Gemeinde Zangberg, Steinhöring, Gemeinde Hohenlinden, Gemeinde Haag, Gemeinde Maitenbeth, Gemeinde Kirchdorf und Gemeinde Reichertsheim.

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

- Landratsamt Ebersberg
- Landratsamt Erding
- Landratsamt Mühldorf
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege

- Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft
- Wehrbereichsverwaltung VI
- Deutsche Bahn AG
- Deutsche Telekom AG
- Direktion für ländliche Entwicklung München
- Forstdirektion Oberbayern
- Wasserwirtschaftsamt München
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Straßenbauamt München
- Straßenbauamt Rosenheim
- Amt für Landwirtschaft Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft Erding
- Amt für Landwirtschaft Mühldorf
- Vermessungsamt Ebersberg
- Vermessungsamt Erding
- Isar-Amperwerke-AG
- Sempt-Elektrizitätswerke
- Bayerngas GmbH
- Wasserzweckverband Anzing – Forstinning
- Wasser- und Bodenverband Pastetten
- Bayer. Bauernverband
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Bayer. Waldbesitzerverband e.V.
- Bezirk Oberbayern – Fachberater für Fischerei
- Jagdgenossenschaft Forstinning
- Jagdgenossenschaft Pastetten
- SG 800 und 831 der Regierung von Oberbayern

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 14.07.1997, 16.07.1997, 18.07.1997, 22.07.1997, 23.07.1997, 24.07.1997, 28.07.1997 und 29.07.1997 in Forstinning erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden hiervon benachrichtigt; im übrigen erfolgte die Ladung zu den Erörterungsterminen durch öffentliche sowie ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis der Erörterungstermine ist in Niederschriften festgehalten.

Aufgrund der in den bisherigen Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwendungen und Stellungnahmen, vor allem in Bezug auf Eingriffe in Natur und Landschaft im Folgeabschnitt Pastetten - Dorfen, hat der Vorhabensträger die Trassierung der A 94 im dortigen Abschnitt zwischen Lengdorf und Dorfen geändert und mit Schreiben

vom 24.03.1998 beantragt, das Verfahren mit dieser als Tektur vom 27.02.1998 bezeichneten Änderung fortzuführen.

Um wegen der weichenstellenden Funktion des Abschnittes Forstinning – Pastetten die Realisierbarkeit einer Gesamttrasse Dorfen prüfen zu können, wurden diese Tekturunterlagen vom 27.02.1998 in allen von einer Trasse Dorfen betroffenen Gemeinden (Forstinning, Pastetten, Forstern, Lengdorf, Buch a. Buchrain, Dorfen, Sankt Wolfgang, Schwindegg, Obertaufkirchen, Rattenkirchen, Heldenstein) nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich ausgelegt.

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

- Landratsamt Erding
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft
- Bayer. Geologisches Landesamt
- Direktion für ländliche Entwicklung München
- Deutsche Bahn AG, DB Imm Niederlassung München
- Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München
- Deutsche Telekom AG
- Wehrbereichsverwaltung VI
- Forstdirektion Oberbayern
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Straßenbauamt München
- Amt für Landwirtschaft Erding
- Isar-Amperwerke-AG
- Sempt-Elektrizitätswerke AG
- Bayerngas GmbH
- Abwasserzweckverband Erdinger Moos
- Bayer. Bauernverband
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Bayer. Waldbesitzerverband e.V.
- SG 800 und 830 der Regierung von Oberbayern

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 26.04.1999 und am 27.04.1999 in Dorfen erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden hiervon benachrichtigt; im übrigen erfolgte die Ladung zu den Erörterungsterminen durch öffentliche sowie ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis der Erörterungstermine ist in Niederschriften festgehalten.

Hinweis: In der Zwischenzeit wurden auch die Planfeststellungsverfahren für die Folgeabschnitte im Zuge einer Trasse Dorfen, Dorfen – Heldenstein und Pastetten - Dorfen (in der Reihenfolge der Durchführung der Verfahren) eingeleitet. Die Erörterungstermine für beide Planfeststellungsverfahren haben stattgefunden.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 und 3 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (in der Fassung vom 12.02.1990, BGBl. I S. 205, geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 18.08.1997, BGBl. I S. 2081 -UVPG alt-) i. V. m. Nr. 8 der Anlage zu § 3 UVPG alt eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese ist deshalb nach dem UVPG in der genannten Fassung durchzuführen, da der Träger des Vorhabens den Antrag auf Zulassung des Vorhabens unter Angaben zu Standort, Art und Umfang des Vorhabens vor dem 14. März 1999 bei der zuständigen Behörde eingereicht hat (§ 25 Abs. 2 Nr. 1 UVPG vom 12.02.1990, geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 27.07.2001, BGBl. I S. 1950). Die Umweltverträglichkeitsprüfung kann nach § 2 Abs. 1 UVPG alt als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG alt erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3 b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich des Gesamtvorhabens des Baus einer Autobahn von München bis Pocking (A 3) ist nicht erforderlich, sondern es reicht die Prognose, dass der Verwirklichung der Straße in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (BVerwG vom 28.02.1996, NVwZ 1996, 1011). Dabei kommt es hier nur auf eine vorausschauende Prognose für die unmittelbar nachfolgenden Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein im Zuge der Trasse Dorfen an, da ab Heldenstein für einen Übergangszeitraum die Autobahn an die bestehende B 12 verkehrsgerecht angebunden werden kann bzw. für den Bau der A 94 in Richtung Osten entweder Planungs-

recht vorliegt, die Straße im Bau ist bzw. Teilstrecken der Autobahn bis Simbach a. Inn bereits fertiggestellt und in Betrieb sind.

Durch Linienbestimmung und Raumordnung ist eine abschnittsübergreifende Koordination gewährleistet. Die Möglichkeit der Weiterführung der Straße über den Abschnitt hinaus und die sich aus dem jetzt planfestzustellenden Abschnitt ergebenden Zwangspunkte für die nachfolgenden Abschnitte sind in die Entscheidung einbezogen.

Der Umweltverträglichkeitsprüfung liegt die Umweltverträglichkeitsstudie für die A 94 im Abschnitt zwischen Forstinning und Ampfing von 1996 und eine ergänzende Umweltverträglichkeitsstudie für weitere Trassenvarianten zwischen Lengdorf und Dorfen von 1998 des Büros Dr. H.M. Schober, Freising zugrunde. Diese Umweltverträglichkeitsstudien bauen auf einer ökologischen Bewertung der Trassenvarianten für die A 94 von Forstinning bis Ampfing des Planungsbüros Dr. Schaller vom Dezember 1985 und der gutachterlichen Stellungnahme zu den Belangen von Natur und Landschaft im Rahmen des großräumigen Trassenvergleichs Forstinning – Ampfing des Büros Dr. Schober vom Mai 1990 auf.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt des weiteren das Ergebnis der durchgeführten Anhörungsverfahren und bezieht dabei auch die Erkenntnisse ein, die im Rahmen der Anhörungsverfahren zu den beiden Folgeabschnitten Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein gewonnen wurden.

Der Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsprüfung erstreckt sich über das Gebiet des Planfeststellungsabschnittes hinaus auf die Korridore der Trasse Dorfen und der Trasse Haag.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 4 Nr. 3 UVPG alt ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt grundsätzlich nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften Alternativen und Angaben der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677). Gleichwohl ist im vorliegenden Verfahren eine mögliche Alternativtrasse über Haag intensiv in die Prüfung einbezogen worden.

1.3 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

- 1.3.1 Im Erörterungstermin am 27.04.1999 in Dorfen stellte Herr Rechtsanwalt Deißler für seine von ihm vertretenen Mandanten gegenüber dem Unterfertigten und damaligen Verhandlungsleiter einen Befangenheitsantrag. Der zuständige Abteilungsleiter der Regierung von Oberbayern hat am 14.12.2001 entschieden, dass keine Gründe vorliegen, die geeignet sind, ein Misstrauen gegen die unparteiische Amtsausübung des Unterfertigten zu begründen.

Eine Ausfertigung dieser Entscheidung ist Inhalt der Verfahrensakten und wird nachfolgend im Wortlaut wiedergegeben, wobei aus Datenschutzgründen anstelle des Namens eines konkreten Einwendungsführer (....) eingefügt ist:

„Entscheidung:

1. Gründe, die geeignet sind, Misstrauen gegen eine unparteiische Amtsausübung des Herrn RD Gruber zu rechtfertigen, liegen nicht vor.

2. *Eine Unterbindung der Mitwirkung des Beamten an der Durchführung der o.g. Planfeststellungsverfahren ist nicht veranlasst.*
3. *Je eine Ausfertigung dieser Entscheidung ist zu den Akten der o.g. Planfeststellungsverfahren zu nehmen.*

Begründung:

Die Planung für den Bau der Bundesautobahn A 94 zwischen Forstinning und Heldenstein erfolgt in drei Teilabschnitten. Dementsprechend sind derzeit drei Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern anhängig. Jeder der Teilabschnitte führt im Falle einer fachplanungsrechtlichen Genehmigung zu einer Präjudizierung der sog. Trasse Dorfen im Zuge der A 94. Aufgrund der zeitlich gestaffelten Antragstellung auf Durchführung der Planfeststellungsverfahren für die Teilabschnitte, geht der Vorhabensträger davon aus, dass im Rahmen des zuerst beantragten Abschnittes Forstinning – Pastetten die Weichenstellung für eine Trasse über Dorfen erfolgen soll.

Wegen der weichenstellenden Wirkung muss bereits in diesem ersten Verfahren entsprechend der Rechtsprechung des BVerwG in einer Vorausschau geprüft werden, ob über den verfahrensgegenständlichen Abschnitt hinaus unüberwindbare Hindernisse gegeben sind, die eine Realisierung der Gesamttrasse Dorfen unmöglich machen. Aus diesem Grunde hat die Planfeststellungsbehörde im Verfahren für den Abschnitt Forstinning – Pastetten die Anhörung auf den gesamten Raum der Trasse Dorfen ausgedehnt und die Planunterlagen an alle für den Gesamtbereich zuständigen Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme versandt, sowie über die im konkreten Abschnitt Forstinning – Pastetten betroffenen Gemeinden hinaus, in allen Gemeinden zur Einsichtnahme ausgelegt. Die für Planfeststellungsverfahren erforderliche Detailschärfe (hier: Maßstab 1 : 1000) der Planunterlagen bezog sich dabei entsprechend der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 10.04.1997 – 4 C 5.96) nur auf den konkreten Abschnitt Forstinning – Pastetten, während die Darstellung betroffener Belange in den präjudizierten Folgeabschnitten in einem grobmaschigeren Maßstab (1 : 25000) erfolgte.

Im Jahre 1997 führte die Planfeststellungsbehörde Erörterungstermine im Rahmen des Abschnittes Forstinning – Pastetten durch, wobei eine intensive Diskussion über die Gesamttrasse Dorfen stattfand. Die Autobahndirektion Südbayern hat sich daraufhin entschlossen, die Trassenführung in Teilbereichen des Folgeabschnittes Pastetten – Dorfen zu ändern. Die Trasse wurde von der Tallage im Isental in den Hangbereich verschoben.

Zur Vermeidung von Defiziten bei der Ermittlung der zu berücksichtigenden Belange im Rahmen der Vorausschau hat die Planfeststellungsbehörde die vorgelegten Planunterlagen (Maßstab 1 : 25000) den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme vorgelegt und eine Auslegung in allen von der Trasse Dorfen betroffenen Gemeinden veranlasst. Die eingegangenen Einwendungen wurden am 26.04.1999 und am 27.04.1999 in Dorfen erörtert. In diesen Terminen stellte die Autobahndirektion Südbayern nunmehr eine von ihr favorisierte Untervariante der Hangtrasse (sog. Subvariante Haidvocking) vor. Diese Variante war in den ausgelegten Tekturplänen nicht dargestellt.

Diese Vorgehensweise, nämlich Diskussion einer Untervariante, die nicht öffentlich ausgelegt war, wurde seitens einiger Teilnehmer am Erörterungstermin gerügt. Herr Rechtsanwalt Deißler beantragte im Namen seiner im Umgriff der in Frage stehenden Untervarianten betroffenen Mandanten die Unterbrechung des Erörterungstermins bis detailschärfere Pläne, aus denen die genaue Betroffenheit seiner Mandanten hervorgehe, vorliegen würden. Der Verhandlungsleiter, Herr RD Gruber, lehnte diesen Antrag mit der Begründung ab, dass die ausgelegten Pläne im Maßstab 1:25000 Gegenstand dieses ergänzenden Verfahrens im Zusammenhang mit dem Abschnitt Forstinning - Pastetten mit der präjudizierenden Fortsetzung zwischen Lengdorf und Dorfen seien, nicht aber die von Herrn RA Deißler geforderten Pläne im Maßstab 1:5000, die

weder ausgelegt hätten noch der Planfeststellungsbehörde vorliegen würden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sei dies für die Beurteilung der Frage, inwieweit hier eine Verschiebung der Trasse in den Hang hinein möglich ist, ausreichend.

Herr Rechtsanwalt Deißler stellte daraufhin einen Antrag auf Befangenheit des Verhandlungsleiters, Herrn RD Gruber, da aus seiner Sicht ein Misstrauen gegen eine unparteiische Amtsführung gerechtfertigt sei. Zur Erklärung schickt er voraus, dass der Vorhabensträger sämtliche Vor- und Nachteile der Hangtrasse wesentlich auf ausgearbeitete Pläne im Maßstab 1:5000 stütze, die z.B. verschiedene zu erwartende Verbesserungen hinsichtlich Lärmschutz, Landschaftseinbindung, usw. erkennen lassen sollen. Bereits in seiner Stellungnahme vom 18.06.1998 habe er (und ebenso die Fachbehörden) darauf hingewiesen, dass die Pläne im Maßstab von 1:25000 nicht ausreichend seien, um von dem Recht, sich bzgl. der eigenen Betroffenheit zu äußern, hinreichend Gebrauch machen zu können. Hieraus habe die Planfeststellungsbehörde keine Konsequenzen gezogen. Ebenso wenig habe die Regierung von Oberbayern bisher über den Antrag entschieden, die besagten Detailpläne in das Verfahren einzubringen.

Im vorliegenden Fall (...), wo es um die ganz konkrete Betroffenheit gehe, werde seitens des Vorhabensträgers nicht der verfahrensgegenständliche Luftbildplan im Maßstab 1:5000 vorgelegt. Wenn der Verhandlungsleiter vor diesem Hintergrund die Auffassung vertrete, dass die konkrete Betroffenheit aus einem Plan im Maßstab 1:25000 erkennbar sei, dann sei dies sachlich falsch, weil z.B. nicht feststellbar sei, in welchem Abstand vom Haus die Autobahn verlaufe, ebenso wenig, ob die Autobahn im Einschnitt oder in Dammlage verlaufe. All diese Detailfragen könnten anhand des vorgelegten Planes bestenfalls erahnt werden. Für die Betroffenheit des Mandanten spiele jedoch der genaue Verlauf der Trasse eine entscheidende Rolle.

Die Tatsache, dass der Verhandlungsleiter den entsprechenden Antrag auf Vorlage der Detailpläne mit dieser unbefriedigenden Begründung abgelehnt habe, sowie die weitere Tatsache, dass er es nicht für nötig erachtet habe, die Planung bzgl. einer Variante Haidvocking, die ihm eigenen Angaben zufolge erst seit wenigen Wochen bekannt sei, den Betroffenen zur Kenntnis zu bringen, sei objektiv geeignet, ein Misstrauen gegen eine unparteiische Amtsführung zu rechtfertigen. Schon aus Gründen des Amtsermittlungsgrundsatzes wäre es die Pflicht des Verhandlungsleiters gewesen, diesen Dingen nachzugehen. Ergänzend fügt er hinzu, dass er vor ca. 2 Wochen beim Verhandlungsleiter telefonisch bzgl. einer vom Vorhabensträger angedachten Trassenvariante angefragt habe, wobei der Verhandlungsleiter zum damaligen Zeitpunkt betont hätte, dass im davon nichts bekannt sei. Der Umstand, dass sich nunmehr das Gegenteil herausstelle sei mindestens ein Verstoß gegen das Gebot des fairen Verfahrens, wenn nicht sogar eine unwahre Aussage, sofern der Verhandlungsleiter bereits vor dem besagten Telefonat von der Absicht der Autobahndirektion gewusst haben sollte.

Der Verhandlungsleiter hat nach telefonischer Rücksprache mit dem für die Entscheidung über den Befangenheitsantrag zuständigen Unterfertigten mitgeteilt, dass über den Antrag im Zusammenhang mit der Planfeststellungsentscheidung entschieden wird. Er hat des weiteren darauf hingewiesen, dass die konkreten Betroffenheiten in den noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein in der erforderliche Detailschärfe und dies auch für eine Hangtrasse im Zuge einer Variante Haidvocking, sofern sie vom Vorhabensträger tatsächlich so eingebracht werde, dargestellt und einem förmliche Verfahren unterzogen werden. Zudem sei beabsichtigt, eine Entscheidung über einen ersten weichenstellenden Abschnitt erst dann zu treffen, wenn die Anhörung aller Folgeabschnitte abgeschlossen sei.

Herr Rechtsanwalt Deißler lehnte eine weitere Erörterung für seine Mandanten ab.

Die Anhörungsverfahren zu diesen Folgeabschnitten sind inzwischen durchgeführt worden. Mit der Begründung der Einheitlichkeit der drei Verfahren hat Herr Rechtsanwalt Deißler im Rahmen der jeweiligen Erörterungstermine am 21.07.2000 und am 04.05.2001 gleichlautende Anträge gestellt.

Die von Herrn Rechtsanwalt Deißler vorgetragene Argumente ergeben keinen Grund, der geeignet ist, ein Misstrauen gegen eine unparteiische Amtsausübung des mit den Verfahren beauftragten Beamten, Herrn RD Gruber, zu rechtfertigen (Art. 21 Abs. 1 BayVwVfG). Gegenstand des Erörterungstermins am 27.04.1999 waren die Einwendungen, die auf der Basis der ausgelegten Planunterlagen erhoben worden sind. Seitens des Verhandlungsleiters bestand jederzeit die Bereitschaft über diesen Planungsstand zu diskutieren.

Es ist nicht zu beanstanden, dass die maßgeblichen Pläne für eine Verschiebung der Trasse in diesem Verfahrensstadium lediglich im Maßstab 1 : 25000 vorlagen. Die erforderliche Überprüfung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Abschnitt der Trasse Dorfen, ob unüberwindliche Belange eine Realisierung der gesamten Trasse unmöglich machen, bedarf nicht der gleichen Detailgenauigkeit, wie es für das jeweilige abschnittsbezogene Planfeststellungsverfahren der Fall ist. Ob es Belange gibt, die von solchem Gewicht sind, dass die Realisierung des Gesamtvorhabens in Frage steht, lässt sich in der Regel im Rahmen einer Vorausschau mittels eines relativ grobmaschigen Maßstabs ermitteln und bewerten.

Es ist auch nicht erkennbar, dass durch die praktizierte Verfahrensweise eine Verkürzung der Rechtspositionen der vom Vorhaben Betroffenen eingetreten ist. Die berührten Belange sind in den nachfolgenden Planfeststellungsverfahren für die Folgeabschnitte im Detail offengelegt bzw. ermittelt worden und werden bei der in einem ersten weichenstellenden Beschluss, der auch über die grundsätzliche Machbarkeit einer gesamten Trasse Dorfen eine Aussage treffen muss, in die Abwägung eingestellt werden.

Es stellt auch keinen Befangenheitsgrund dar, dass der Verhandlungsleiter im Erörterungstermin am 27.04.1999 bereit war, die von der Autobahndirektion inzwischen vorgesehene teilweise Änderung der Hangtrasse als Information vorzustellen und auf Wunsch der Anwesenden auch diskutieren zu lassen. Dies ist verfahrensrechtlich unbedenklich, wenn nur sichergestellt ist, dass diese Variante einem den fachplanungsrechtlichen Erfordernissen genügenden Verfahren unterzogen wird. Es war aber von vorneherein klar, dass eine neue Variante, sofern sie tatsächlich vom Vorhabensträger realisiert werden sollte, im maßgeblichen Teilabschnitt noch in einem förmlichen Planfeststellungsverfahren behandelt werden muss, was im Abschnitt Pastetten – Dorfen auch geschehen ist. Daran hat der Verhandlungsleiter im Erörterungstermin keinen Zweifel gelassen.

Die im Erörterungstermin von Herrn Rechtsanwalt Deißler geäußerte Mutmaßung, dass Herr RD Gruber bei einem Telefonat ca. zwei Wochen vor dem Erörterungstermin möglicherweise die Unwahrheit bezüglich der Kenntnis einer vorgesehenen Planungsänderung gesagt haben könnte, ist durch nichts belegt. An der Versicherung von Herrn Gruber, dass dem nicht so ist, bestehen keine Zweifel.

Gründe, die geeignet sind, Misstrauen gegen eine unparteiische Amtsausübung des Beamten zu rechtfertigen, bestehen daher nicht.

*Dr. Kunert
Abteilungsleiter*

1.3.2 Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde von anwaltschaftlicher Vertreterseite (Rechtsanwälte Deißler und Schönefelder) gefordert, das Planfeststellungsverfahren einzustellen. Als Begründung wurde vorgetragen, dass sich der Vorhabensträger wegen der langen Dauer des Verfahrens auf überalterte Planunterlagen stütze, die nicht mehr als Planungsgrundlagen dienen könnten.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Es ist offenkundig, dass das Planfeststellungsverfahren seit seiner Einleitung im Jahre 1988 einen sehr langen Zeitraum in Anspruch genommen hat. Das bedeutet nun aber nicht, dass die Planungsentschei-

dung auf Planungsgrundlagen beruht, die den aktuellen Gegebenheiten nicht mehr entsprechen. Der Vorhabensträger hat im Gegenteil auf Entwicklungen, die Einfluss auf die Planungsgrundlagen genommen haben, sehr wohl reagiert. So hat er in Erfüllung eines Votums des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages vom 18.10.1989, wonach vor Abschluss des eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens im Streckenabschnitt Forstinning – Pastetten in einem ergänzenden Raumordnungsverfahren alternative Trassenführungen über Haag umfassend zu prüfen seien, die Planunterlagen für den großräumigen Trassenvergleich überarbeitet, unter Berücksichtigung inzwischen eingetretener Änderung der rechtlichen Grundlagen (16. BImSchV, RLS-90), sowie neuerer Erkenntnisse zur Verkehrsentwicklung und der Aktualisierung der Beurteilungsunterlagen für die Belange von Natur und Landschaft. Auf der Grundlage dieser auf den neuesten Stand gebrachten Planungsgrundlagen ist eine landesplanerische Beurteilung durchgeführt worden.

Aufgrund des Inkrafttretens des UVPG hat der Vorhabensträger erneut reagiert, die Planunterlagen 1996 grundlegend überarbeitet, den neuen Entwicklungen angepasst und diese 1998 in Kenntnis der im Anhörungsverfahren eingegangenen Äußerungen für die vorausschauende Beurteilung, ob eine Trasse Dorfen grundsätzlich realisierbar ist, wiederum aktualisiert. Diese auf den neuesten Stand gebrachten Planunterlagen sind jeweils in ein öffentliches Anhörungsverfahren eingebracht worden. Erkenntnisse, dass seither bis zur jetzigen Planungsentscheidung grundlegende neue Entwicklungen eingetreten seien, die nicht in ausreichendem Umfang Berücksichtigung fänden, sind nicht ersichtlich. Insgesamt ist festzuhalten, dass der Vorhabensträger im gebotenen Umfang seiner Verpflichtung nachgekommen ist, auf Änderungen von Grundlagen und auf neue Erkenntnisse in dem sehr langen Planungszeitraum durch Anpassung der Planungsunterlagen zu reagieren.

Der Vorwurf (Rechtsanwalt Deißler), es seien nicht alle in Bezug genommenen Unterlagen im Anhörungsverfahren ausgelegt worden, wird zurückgewiesen. Auslegungsbedürftig sind grundsätzlich nur solche Unterlagen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen (Art. 73 Abs. 1 BayVwVfG). Die Planunterlagen sollen eine Anstoßfunktion haben, um den potenziell Betroffenen das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst zu machen. Diesen Anforderungen genügen die ausgelegten Planunterlagen. In den Textteilen der ausgelegten Unterlagen sind im übrigen Hinweise enthalten, dass und wo die in Bezug genommenen Unterlagen (Gutachten, Studien) eingesehen werden können.

Von einem Einwendungsführer wurde im Erörterungstermin am 23.07.1997 gerügt, dass das Verfahren nicht rechtmäßig durchgeführt werde, weil der Vorhabensträger keine Verkehrsmengenkarten für das nachgeordnete Straßennetz für den Fall einer Abschnittsbildung der A 94 bis zur B 15 vorlege. Diese Rüge geht schon deshalb ins Leere, als der Vorhabensträger nicht plant, die Autobahn dauerhaft an der B 15 enden zu lassen. Der gültige Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes sieht im vordringlichen Bedarf den Bau einer durchgehenden A 94 von München bis zur A 3 vor. Daher sind Planungsfälle hinsichtlich des dauerhaften Betriebes von Teilabschnitten nicht realistisch. Vorübergehend sich einstellende nachteilige Auswirkungen im nachgeordneten Verkehrsnetz bis zu einer Gesamtfertigstellung der A 94 sind unvermeidbar. Auch die im Verfahren immer wieder vorgetragene Befürchtung, es könnten verkehrlich unbedeutende Planungstorsos entstehen, wenn die einem ersten Bauabschnitt nachfolgenden Abschnitte nicht realisierbar sein sollten, ist in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung.

Der im Erörterungstermin vom 29.07.1997 von den Rechtsanwälten Schönefelder und Deißler beantragten Vorladung eines bestimmten Mitarbeiters des naturschutzfachlichen Sachgebietes 831 der Regierung von Oberbayern, verbunden mit dem Antrag, bestimmte Unterlagen, auf die in der Stellungnahme des SG 831 der Regie-

zung von Oberbayern vom 06.03.1997 hingewiesen wurde, zu den Planfeststellungsakten zu nehmen, haben wir aus folgenden Überlegungen nicht entsprochen:

Bei den in Frage stehenden Unterlagen handelt es sich nach Angabe des SG 831 um einen internen Aktenvermerk, der im wesentlichen auf die Umweltverträglichkeitsstudie Bezug nimmt, die den ausgelegten Planunterlagen beigelegt war und um eine Zusammenstellung aus Sicht des SG 831, die letztendlich in der Stellungnahme vom 06.03.1997, die Akteninhalt ist, wiedergegeben wurde.

Ein Einbeziehen zusätzlicher Unterlagen in die Planfeststellungsakten ist daher nicht erforderlich. Es ist auch nicht erkennbar, dass eine Vorladung des mit der Abfassung der Stellungnahme beauftragten Mitarbeiters des SG 831 der Regierung von Oberbayern zusätzliche Erkenntnisse für den Abwägungsvorgang erbracht hätte. Die naturschutzfachlichen Belange wurden zudem in ausreichendem Umfang mit den Vertretern des Landesamtes für Umweltschutz und den beteiligten unteren Naturschutzbehörden erörtert.

- 1.3.3 Im Erörterungstermin am 26.04.1999 zur Tektur von 1998 wurde seitens Rechtsanwalt Deißler für die von ihm vertretenen Gemeinden und von der Gemeinde Lengdorf beantragt, das Verfahren auszusetzen, da mit den ausgelegten Tekturunterlagen im Maßstab 1 : 25000 eine sachgerechte Prüfung, ob der Eingriff ausgleichbar ist, nicht möglich sei. Das Verfahren könne erst fortgesetzt werden, wenn Unterlagen im Maßstab 1 : 5000 vorgelegt würden.

Diesem Antrag haben wir nicht stattgegeben, weil es in dem von der Tektur von 1998 betroffenen Teilabschnitt zwischen Lengdorf und Dorfen lediglich um eine grundsätzliche Beurteilung ging, ob einer Trasse über Dorfen so gravierende Hindernisse im Wege stehen, die eine Realisierung unmöglich machen oder nicht. Es sollten Erkenntnisse gewonnen werden, inwieweit eine Verschiebung der bisher in Tallage geplanten Trasse in den Hang hinein die Eingriffe in Natur, Landschaft und wasserwirtschaftliche Belange mindert. Die dafür verwendeten Planunterlagen im Maßstab 1:25000 i.V.m. der vom Vorhabensträger vorgelegten überarbeiteten Umweltverträglichkeitsstudie sind für die Beurteilung, ob der Gesamttrasse aus diesen Gesichtspunkten grundsätzliche Hindernisse entgegenstehen, ausreichend. Hinzukommt, dass sich die Planfeststellungsbehörde wegen der Bedeutung der weichenstellenden Funktion des Abschnittes Forstinning – Pastetten dazu entschlossen hat, zur Gewinnung eines ausreichenden Gesamtabwägungsmaterials erst die konkreten Anhörungsverfahren für die Folgeabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein abzuwarten, um auf dieser Basis die Realisierbarkeit einer Trasse Dorfen zu beurteilen. Diese Anhörungsverfahren sind inzwischen durchgeführt worden.

- 1.3.4 Seitens einer Reihe von Einwendungsführern, vertreten u.a. durch die Rechtsanwälte Deißler und Schönefelder, wurde in verfahrensrechtlicher Hinsicht gerügt, dass im Rahmen der Erörterungstermine zur Tektur von 1998 am 26.04.1999 und am 27.04.1999 nicht die Hangtrasse diskutiert werden sollte, die Gegenstand des Anhörungsverfahrens war (sog. Variante Parschalling) sondern eine inzwischen vom Vorhabensträger favorisierte Variante Haidvocking. Da die jeweiligen mögliche Betroffenen mangels Auslegung dieser Subvariante der Hangtrasse im Anhörungsverfahren keine Gelegenheit gehabt hätten, sich mit dieser Variante und der damit verbundenen Betroffenheit auseinanderzusetzen, könne darüber auch nicht erörtert werden.

Dieser Rüge wird entgegengehalten, dass Gegenstand der Erörterungstermine vom 26.04.1999 und 27.04.1999 die Planung für die Hangtrasse mit der Subvariante Parschalling, so wie ausgelegt, war. Darauf hat der Verhandlungsleiter in den Erörterungsterminen mehrfach hingewiesen. Wir sehen allerdings keine rechtlichen Bedenken, dass dem Vorhabensträger Gelegenheit gegeben wurde, in diesen Erörterungsterminen eine aufgrund der Erkenntnisse des Anhörungsverfahrens beabsichtigte Modifizierung der Hangtrasse vorzustellen. Dass eine solche Trassenmodifizierung einem erneuten Anhörungsverfahren unterzogen werden musste, stand sowohl

für die Planfeststellungsbehörde als auch für den Vorhabensträger außer Zweifel. Dies geschah in rechtlich zulässiger Weise so, dass die Hangtrasse in der Form der Subvariante Haidvocking im konkreten Planungsabschnitt Pastetten – Dorfen in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurde. Aus den Erkenntnissen dieses Verfahrensabschnittes sowie den Erkenntnissen aus dem Verfahrensabschnitt Dorfen – Heldenstein konnten wir auch die Beurteilung der grundsätzlichen Realisierbarkeit einer Trasse Dorfen im aktuellen, weichenstellenden Verfahrensabschnitt Forstinning - Pastetten vornehmen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung / Verträglichkeitsprüfung

2.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist unter Ziffer B 1 dieses Beschlusses sowie im Erläuterungsbericht der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 1) und im Textteil der nachrichtlich den Planunterlagen beigegebenen Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 14) beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

2.2 Beschreibung der Umwelt

2.2.1 Planfeststellungsabschnitt

Der Abschnitt Forstinning – Pastetten der A 94 auf der Trasse Dorfen tangiert zunächst den Naturraum sowohl der nördlichen als auch der südlichen Münchner Schotterebene und führt anschließend durch das Isen-Sempt-Hügelland mit seinen naturräumlichen Bereichen flachwellige Altmoräne und Schwillach-Tal. Der Untersuchungsraum ist zunächst geprägt durch eine weite, weitgehend ebene Fläche mit einem leichten Gefälle nach Norden und geht sodann erhöht über der Schotterebene in den Bereich der flachwelligen Altmoräne, durchzogen von einem System flacher Talmulden über. Der angrenzende Naturraum Schwillach-Tal ist durch breite, flache Talräume, gebildet durch eiszeitliche Schmelzwasserströme, gekennzeichnet.

Hinsichtlich des Wasserhaushalts ist in der Schotterebene ein nach Norden gerichteter Grundwasserstrom mit unterschiedlichen Flurabständen zwischen 0 und 5 m festzustellen. Im Bereich der Semptquellen erfolgen dabei Grundwasseraustritte. Ein vorhandenes Grabensystem dient zur Niedermoorentwässerung und bewirkt in diesen Bereichen eine Grundwasserabsenkung; Sickerwasser hat nur eine kurze Verweildauer in den Deckschichten. Im angrenzenden Bereich der Altmoräne finden sich unterschiedliche hydrologische Verhältnisse mit räumlich stark begrenzten Grundwasserstockwerken. Der oberirdische Abfluss erfolgt im wesentlichen durch Bach- und Grabensysteme im Einzugsbereich der Isar. Im Bereich des Schwillach-Tals trifft man auf ergiebige oberflächennahe Grundwasservorkommen im Talraum mit Grundwasseraustritten bei den Schwillachquellen. Die Verweildauer des Sickerwassers in den Deckschichten ist kurz.

In der Schotterebene kommen kiesreiche Parabraunerden aus würmeiszeitlichem kalkreichen Niederterrassenschotter, sowie An- und Niedermoorböden an Standorten mit austretendem Grundwasser vor. Der Bereich der Altmoräne ist geprägt durch Parabraunerden aus schluffreichen Decklehmschichten (Löß und Lößlehm) auf rißeiszeitlichen Moränenablagerungen. Bei diesen Böden ist eine geringe Wasserdurchlässigkeit festzustellen. Im Schwillach-Tal sind Niederterrassenschotter mit An- und Niedermoorbildung an Standorten mit austretendem Grundwasser im Bereich des Schwillachquellgebietes vorhanden. Eine hohe Bodendurchlässigkeit ist gegeben.

Während in der Schotterebene homogene kleinklimatische Verhältnisse vorherrschen, treten im Bereich der Altmoräne in den Talmulden Kaltluftsammlungen auf und dient der Talraum im Schwillach-Tal als Kaltluftbahn.

Als typische Biotope im Untersuchungsraum können genannt werden das Quellgebiet der Sempt mit verschiedenen Niedermoorstandorten, der Semptlauf mit seinen begleitenden Gehölzen, den Vernetzungslinien entlang von Gräben, der Erlbach mit seinen Ufersäumen und teilweise mit begleitenden Gehölzen, ein Heckenkomplex nördlich von Forstinning, kleinflächige Feldgehölze und Flurbereinigungs-Hecken, das Quellgebiet der Schwillach, mit z.T. artenreichen Niedermoorbiotopen, der Schwillachlauf mit begleitenden Gehölzen und ein wichtiger Wiesenbrüterlebensraum im Schwillach-Tal.

Die potentielle natürliche Vegetation im Untersuchungsraum besteht aus Hainsim-sen-Buchenwald auf den Rücken der Altmoräne um Erlbach und in der Münchner Ebene, aus Waldmeister-Tannen-Buchenwald auf den lehmigen Böden beiderseits des Erlbachtals, aus Erlen-Eschen-Auwald, Fichten-Erlen-Auwald in den oft anmoorigen Niederungen entlang der Fließgewässer (Sempt, Erlbach, Schwillach mit ihren Zuflüssen), aus Kalkflachmoor im Wechsel mit Schwarzerlenbruch und Niedermoor im Sempt- und im Schwillachtal.

Die Münchner Schotterebene stellt ein landschaftlich reizvolles Gebiet mit niedermoor- und auentypischen Landschaftselementen dar, mit guter Eignung für Feierabend- und Naherholung vor allem im Semptquellgebiet. Im südlichen Bereich des Untersuchungsraumes ist eine Vorbelastung durch die bestehende A 94 und die Spange zur B 12 festzustellen. Im anschließenden Isen-Sempt-Hügelland ist der Bereich der flachwelligen Altmoräne geprägt durch das Erlbachtal mit seinem Bachlauf, Grünland und Waldflächen als landschaftsprägende Strukturen. Die übrigen Abschnitte der Altmoräne stellen meist ausgeräumte Fluren mit geringerem landschaftlichen Reiz dar. Der Naturraum Schwillach-Tal ist hingegen ein sehr reizvolles strukturreiches Gebiet mit niedermoor-typischen Landschaftselementen. Auch hier findet sich eine gute Eignung zur Naherholung.

Die Flächennutzung ist geprägt durch Ackerbau in großflächig ausgeräumter Agrarlandschaft im Bereich der Schotterebene, durchzogen von Grünlandnutzung in staunassen Lagen und Nadelholznutzung mit Laubbäumen an den Waldrändern im Gebiet der Altmoräne. Die landwirtschaftliche Nutzung geht sodann im Naturraum Schwillach-Tal überwiegend in Grünlandnutzung über.

An geschützten Flächen nach dem BayNatSchG finden sich neben einigen Naturdenkmälern in den Untersuchungsräumen Schotterebene und Schwillach-Tal das inzwischen ausgewiesene Landschaftsschutzgebiet „Quellgebiet der Schwillach“.

2.2.2 Folgeabschnitte Pastetten bis Heldenstein

Wegen der weichenstellenden Funktion des Abschnittes Forstinning – Pastetten und der damit verbundenen Notwendigkeit, im Rahmen der Planfeststellung die grundsätzliche Realisierbarkeit der gesamten Trasse über Dorfen zu prüfen, hat der Vorhabensträger seine Umweltverträglichkeitsstudie auf die Folgeabschnitte ausgedehnt.

Die geplante A 94 verläuft in der Folge in den Naturräumen Isen-Sempt-Hügelland, Isar-Inn-Hügelland und im Unteren Inntal. Das Untersuchungsgebiet beginnt in der flachwelligen Altmoränenlandschaft des Isen-Sempt-Hügellandes, die intensiv landwirtschaftlich genutzt wird. Südlich der großflächigen Waldgebiete des Harreiner- und Auholzes sowie des Herweger- und Urbanholzes sind noch kleinere Waldflächen vorhanden, während noch weiter südlich die Landschaft relativ ausgeräumt ist. Ökologisch wertvolle Fließgewässer (z.B. Strogen und Hammerbach) durchziehen das Hügelland von Süden nach Norden.

Südwestlich und östlich von Lengdorf liegt das obere Isental. Von Süden fließen der Isen zahlreiche Gräben zu. Grünlandnutzung ist in diesem Bereich noch großflächig anzutreffen, daher ist dieser Landschaftsausschnitt ein wertvoller Lebensraum für

wiesenbrütende Vogelarten. Der Landschaftsraum weist aufgrund einer vergleichsweise geringen Nutzungsintensität, einer vielfältigen Arten- und Lebensraumausstattung und des Fließgewässersystems der Isen als wichtige ökologische Leitlinien ein hohes natürliches Potential auf.

Der Korridor für die Trasse Dorfen liegt am südlichen Hang des Isentals in einer starkwelligen Landschaft, die intensiv ackerbaulich genutzt wird. Oberhalb der Trasse befinden sich die großflächigen Waldgebiete des Kopfsburger Holzes. Ökologisch wertvolle Gewässer verbinden die Waldgebiete mit der Isentalaue. Daneben ist die Landschaft noch durch einzelne Hecken, Feldgehölze, kleine Weiler und einzelstehende Bauernhöfe gegliedert.

Nach Querung des Lappachtales südwestlich von Dorfen verläuft die Trasse wieder außerhalb des Isentales in der Altmoräne des Isen-Sempt-Hügellandes mit zahlreichen ökologisch sehr wertvollen Fließgewässern in tief eingeschnittenen Talräumen. Verschiedene Waldstücke sind in der weitgehend landwirtschaftlich genutzten Flur gleichmäßig verteilt. Daneben prägen Feldgehölze, einzelstehende Höfe und Ortschaften mit Dorfcharakter das vielfältig strukturierte Landschaftsbild dieser bäuerlichen Kulturlandschaft.

Westlich von Weidenbach ist das Hügelland strukturarm und durch große Schlagflächen landwirtschaftlicher Flurstücke gekennzeichnet. Ökologisch wertvolle Strukturen sind der Weidenbach, Feldgehölze und Gehölzbestände bei Höfen und Weilern.

Nordwestlich von Ampfing geht das Hügelland in den Talraum der Unteren Isen über. Die Isen mäandriert hier in kleinstrukturreicher, landwirtschaftlich genutzter Flur, Isen-Altarme und Gräben prägen die Landschaft. Nördlich schließt sich der ökologisch höchst sensible Übergangsbereich zum Tertiären Hügelland mit vielen Kleinstrukturen und empfindlichen Biotopkomplexen an. Die Geländekante mit Einzelgehöften und Kleinstrukturen prägt das Landschaftsbild.

Um Ampfing wird das Untersuchungsgebiet in der Terrassenlandschaft der Isen-Inn-Ebene durch die großen Siedlungsflächen von Heldenstein und Ampfing sowie durch die Trassen der Bundesstraße B 12, der dort verlaufenden Staats- und Kreisstraßen und der Bahnlinie München – Mühldorf geprägt.

Auf dem Kamm des Höhenrückens im Waldbereich nordöstlich und östlich von Herweg liegt die Wasserscheide zwischen Inn und Isar. So fließen Sempt, Erlbach, Strogen und Hammerbach der Isar, Isen, Lappach, Goldach, Weidenhammer Bach, Kirchbrunner und Hartinger Bach dem Inn zu.

Das Untersuchungsgebiet ist hauptsächlich dem Klimabezirk des Niederbayerischen Hügellandes zuzurechnen; im Westen ragt ein kleiner Teilbereich in den Klimabezirk des Oberbayerischen Alpenvorlandes hinein. Beide Klimabezirke sind geprägt durch kontinentales Klima mit starken Schwankungen der Tagestemperaturen sowie der Sommer- und Wintertemperaturen. Des weiteren sind die Sommerniederschläge höher als die Winterniederschläge. Die größten Niederschläge treten von Juni bis August auf.

Geschützte Flächen Im Untersuchungsraum nach dem BayNatSchG sind einmal das Landschaftsschutzgebiet „Isen und südliche Quellbäche“, wobei der Bau der A 94 ausdrücklich von den Beschränkungen der Verordnung ausgenommen ist, sowie vier flächenhafte Naturdenkmäler im östlichen Bereich.

2.2.3 Alternative Trasse Haag

Vor dem Hintergrund der während des gesamten Planfeststellungsverfahrens intensiv geführten Trassendiskussion hinsichtlich der beiden Trassen Dorfen und Haag hat der Vorhabensträger auch den Raum einer möglichen Trassenführung über Haag

in die Umweltverträglichkeitsstudie einbezogen. Diese alternative Trassenführung bindet ebenfalls am jetzigen Autobahnende bei Forstinning an, führt dann aber im wesentlichen parallel, deckungsgleich bzw. im Bereich einiger Ortschaften abweichend im Korridor der bestehenden Bundesstraße B 12, die vorbelastend den Untersuchungsraum prägt, bis Heldenstein, wo sie mit der Trasse Dorfen wieder zusammentrifft.

Das Untersuchungsgebiet beginnt im Naturraum Münchner Ebene, die bis auf den Semptlauf strukturarm ist. Im Osten schließt sich der Ebersberger Forst an, der wie auch der nördlich gelegene Waldbestand Lindach als Bannwald ausgewiesen ist. Nördlich des Ebersberger Forstes, überwiegend im Naturraum der Altmoränenlandschaft des Isen-Sempt-Hügellandes, befinden sich landwirtschaftliche Fluren, in die Einzelanwesen und kleinere Weiler eingestreut sind, nördlich davon das Waldgebiet der Mittbacher Au. Bei Karlsdorf prägen eine erhebliche Anzahl von Kiesgruben die Landschaft. Östlich liegt das große Waldgebiet des Großhaager Forstes mit hoher Strukturvielfalt. Entlang der B 12 verläuft hier die Grenze zwischen der sich nach Osten fortsetzenden Altmoräne und der stark bewegten Jungmoräne des Inn-Chiemsee-Hügellandes.

Im südlichen Bereich ergeben sich unterschiedlichste Standortverhältnisse (u.a. To-teislöcher) für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten. Bei Maitenbeth beginnt ein etwa in West-Ost-Richtung verlaufendes, weitgehend ebenes eiszeitliches Schmelzwasser-tal, das heute intensiv landwirtschaftlich genutzt wird und im Ostteil vom Rainbach durchflossen wird. Das Landschaftsbild im Rainbachtal ist im Norden durch die Ge-ländekante zum Isen-Sempt-Hügelland mit seinen Weilern, Waldstücken und Feld-gehölzen, im Süden durch die bewegte Oberflächengestalt des Endmoränenwalles, mehrere Ortschaften und prägnante Gebäude (z.B. Haager Schloss) bestimmt. Wert-volle Waldbestände sind hier der Schachen- und der Schach-Wald. Östlich von Ram-sau bis Heldenstein prägen Kleinstrukturen (Ranken, Feldgehölze usw.) und kleinflä-chige Waldstücke auf den Kuppen, gleichmäßig in der Landschaft verteilt, aber auch einzelstehende Höfe und kleinere Ortschaften das Landschaftsbild in diesem vorwie-gend ackerbaulich genutzten Bereich. Das Kagener und das Deinwallner Holz stellen großflächige Waldkomplexe dar. Bachsysteme mit begleitenden Gehölzsäumen und z.T. Feuchtwiesen durchziehen die Landschaft.

Westlich von Ampfing geht das Hügelland in den Talraum der Unteren Isen über. Die Isen mäandriert hier in kleinstruktureicher, landwirtschaftlich genutzter Flur, Isen-Altarme und Gräben prägen die Landschaft. Nördlich schließt sich der ökologisch höchst sensible Übergangsbereich zum Tertiären Hügelland mit vielen Kleinstruktu-ren und empfindlichen Biotopkomplexen an. Die Geländekante mit Einzelgehöften und Kleinstrukturen prägt das Landschaftsbild.

Um Ampfing wird das Untersuchungsgebiet in der Terrassenlandschaft der Isen-Inn-Ebene durch die großen Siedlungsflächen von Heldenstein und Ampfing sowie durch die Trassen der Bundesstraße B 12, der dort verlaufenden Staats- und Kreisstraßen und der Bahnlinie München – Mühldorf geprägt.

Eine Wasserscheide zwischen dem Einzugsgebiet des Inn und dem Einzugsgebiet der Isar liegt auf dem Kamm des Höhenrückens im Waldbereich nördlich von Hohen-linden. Sie quert das Untersuchungsgebiet östlich von Birkach im Bereich des Groß-haager Forstes. So fließen Sempt und Erlbach zur Isar, Ringgraben, Isen, Rainbach, Kagenbach, Kirchbrunner und Hartinger Bach zum Inn.

Das Untersuchungsgebiet ist den Klimabezirken des Niederbayerischen Hügellandes und des Oberbayerischen Alpenvorlandes zuzurechnen. Beide Klimabezirke sind ge-prägt durch kontinentales Klima mit starken Schwankungen der Tagestemperaturen sowie der Sommer- und Wintertemperaturen. Des weiteren sind die Sommernieder-schläge höher als die Winterniederschläge. Die größten Niederschläge treten von Juni bis August auf.

An geschützten Flächen nach dem BayNatSchG sind im Untersuchungsraum vorhanden die Landschaftsschutzgebiete „Ebersberger Forst“ und „Jungmoränenlandschaft südöstlich von Haag i. Obb.“ sowie 22 flächenhafte Naturdenkmäler und Einzelschöpfungen vor allem im Jungmoränenengebiet, im Großhaager Forst, in den Waldbereichen zwischen Maitenbeth und Haag sowie zwischen Haag und Ramsau. Geplant ist die Unterschutzstellung von Landschaftsbestandteilen „Toteislöcher im Schachener Forst“.

2.3 Geprüfte Alternativen und Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe

Da die positive landesplanerische Beurteilung für beide Trassen vom 11.06.1991 im Rahmen des großräumigen Trassenvergleichs unter Maßgaben der Optimierung erfolgte, hat der Vorhabensträger für beide Alternativen Untervarianten untersucht, um diesem Optimierungserfordernis genüge zu tun.

2.3.1 Beschreibung und Darstellung der Varianten

2.3.1.1 Trasse Dorfen Folgende Untervarianten sind in die Untersuchung aufgenommen worden:

zwischen Poigenberg und Lengdorf:

- Raumordnungstrasse – GTV (großräumiger Trassenvergleich)
- Variante Hammersdorf
- Variante Harthofen

zwischen Lengdorf und Dorfen:

- Raumordnungstrasse – GTV
- Variante Isental Süd
- Variante Isental Hang

zwischen Schwindkirchen und Rattenkirchen:

- Raumordnungstrasse – GTV
- Variante Friedlrimbach
- Variante Mesmering

zwischen Rattenkirchen und Ampfing:

- Raumordnungstrasse – GTV

2.3.1.2 Trasse Haag

zwischen Forstinning und Großhaager Forst:

- Raumordnungstrasse – GTV
- Variante Kreith
- Variante Hohenlinden – Nord

zwischen Maitenbeth/West und Maitenbeth/Ost:

- Raumordnungstrasse – GTV
- Variante Thal

zwischen Haag und Ramsau:

- Raumordnungstrasse – GTV
- Variante Ramsau

zwischen Reichertsheim/West und Reichertsheim/Ost:

- Raumordnungstrasse – GTV
- Variante Reichertsheim

zwischen Heldenstein und Ampfing:

- Raumordnungstrasse – GTV
- Verbleib auf der Linie der B 12

Dargestellt und beschrieben sind die vorgenannten Untervarianten in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) der festgestellten Planunterlagen, soweit der Planungsabschnitt Forstinning – Pastetten betroffen ist und im übrigen in den den festgestellten Planunterlagen nachrichtlich beigefügten Unterlagen 2.1 A, 2.2.1 A, 2.2.2 A, 2.3. A und 14. Hierauf wird verwiesen.

2.3.2 Beurteilung der einzelnen Varianten

2.3.2.1 im Zuge der Trasse Dorfen

Bei der Variante Hammersdorf haben sich im Vergleich mit der Raumordnungstrasse – GTV außerhalb der Belange der Umweltverträglichkeit keine entscheidungserheblichen Unterschiede ergeben. Während die Variante Hammersdorf wegen der größeren Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen landwirtschaftliche Belange stärker beeinträchtigt, ist die Beeinträchtigung der Forstwirtschaft bei der Raumordnungstrasse – GTV wegen der umfangreicheren Inanspruchnahme forstwirtschaftlicher Flächen und der längeren Durchschneidung größer. Der Vorhabensträger hat im Vergleich dieser beiden Varianten wegen der günstigeren Bewertung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen bei der Variante Hammersdorf zu Recht dieser Variante den Vorzug gegeben, wengleich dabei hohe Belastungen bei den Schutzgütern Landschaft und Kulturgüter in Kauf genommen werden.

Die Variante Harthofen ist rd. 200 m länger als die gewählte Linie Hammersdorf und würde daher höhere Baukosten, mehr Grundverbrauch und nach Inbetriebnahme einen höheren Kraftstoffverbrauch verursachen. Die Variante Harthofen weist durch ihre Nähe zur Bebauung der Ortschaft Harthofen und der Weiler Loiperding, Hausmehring und Tannenhof Nachteile gegenüber der gewählten Linie Hammersdorf auf. Vorteile bietet die Variante Harthofen allerdings im Hinblick die geringere Inanspruchnahme forstwirtschaftliche Flächen durch ihre geringere Durchschneidung von Waldbereichen. Unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit ist im Hinblick auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere, Boden sowie Wasser die Variante Harthofen günstiger, im Hinblick auf das Schutzgut Mensch die Variante Hammersdorf. Der Vorhabensträger hat sich unter stärkerer Gewichtung des Schutzgutes Mensch und

unter Einbeziehung der außerhalb der Umweltgesichtspunkte zu berücksichtigenden o.g. weiteren Belange zu Recht für die Variante Hammersdorf entschieden.

Zwischen Lengdorf und Dorfen stehen drei Varianten zur Diskussion:

die Raumordnungstrasse – GTV, die Variante Isental Süd und die Variante Isental Hang. Während des Planfeststellungsverfahrens wurden im Bereich der Variante Isental Hang zwei weitere Untervarianten, nämlich die Varianten Parschalling und Haidvocking entwickelt.

Im Vergleich dieser Varianten untereinander hat sich gezeigt, dass die Raumordnungstrasse – GTV, die im Talboden der Isen verlaufen würde, in verschiedener Hinsicht umweltrelevante Auswirkungen hätte, die durch die Varianten vermieden werden können. Der Bereich des Talbodens im Isental ist sowohl in floristischer als auch in faunistischer Hinsicht von hoher Bedeutung. Eine zunächst untersuchte Verschiebung der Trasse in den Bereich der Variante Isental Süd, die immer noch im Talboden am Rand des Tales verlaufen würde, würde unter diesen Gesichtspunkten keine entscheidende Verbesserung mit sich bringen. Die Verschiebung der Trasse in den Hang hinein bringt dagegen eine tatsächliche Optimierung hinsichtlich des Arten- und Biotopschutzes. Dies hat auch der Vertreter des Landesamtes für Umweltschutz im Erörterungstermin am 26.04.1999 bestätigt. Hinsichtlich des Landschaftsbildes führt eine Trassierung im bewegten Hanggelände zwar zu massiven Eingriffen, die allerdings durch die Möglichkeit der Führung in Einschnittslagen, so wie es die konkrete Planung im Folgeabschnitt Pastetten – Dorfen auch vorsieht, minimiert werden können.

In wasserwirtschaftlicher Hinsicht bietet die Hangtrasse den erheblichen Vorteil gegenüber der Raumordnungstrasse – GTV, dass jene den Überschwemmungsbereich der Isen gänzlich vermeidet, während diese mitten durch dieses Gebiet verlaufen würde, wodurch Retentionsraum verloren ginge und ausgeglichen werden müsste.

Ein Nachteil der Hangtrasse ist allerdings, dass diese näher an die Wohnbebauung heranrückt. Der südliche Isentalhang ist geprägt durch Weiler und Einzelgehöfte, die bislang in ruhiger Lage liegen und deren Bewohner künftig von dem von der Autobahn ausgehenden Verkehrslärm berührt sein werden.

Eine weitere Optimierung im Hinblick auf die Belange des Naturschutzes bringt die Wahl der Untervariante Haidvocking im Zuge der Hangtrasse mit sich, die inzwischen als Wahltrasse im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren des Folgeabschnittes Pastetten – Dorfen beantragt ist. Diese Untervariante ist im Gegensatz zur zunächst favorisierten Subvariante Parschalling mit geringeren Eingriffen im Bereich der Querung des Lappchtales belastet.

Da im Planungsbereich zwischen Lengdorf und Dorfen mit der Trasse Isental Hang sowohl eine Minimierung der Eingriffe in das Schutzgut Pflanzen und Tiere als auch eine erhebliche Optimierung der wasserwirtschaftlichen Belange erreichbar ist, hat sich der Vorhabensträger zu Recht für die Weiterverfolgen dieser Trassenvariante entschieden.

Die Belange der Raumordnung sind gewahrt. Die Variante Isental Hang weicht von der mit landesplanerischer Beurteilung vom 11.06.1991 zum großräumigen Trassenvergleich positiv beurteilten Trasse in einem Umfang ab, der eine erneute raumordnerische Bewertung erforderlich machte. Dies geschah im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens durch eine landesplanerische Abstimmung „auf anderer Weise“ und wurde mit einer landesplanerischen Beurteilung vom 30.09.1998 abgeschlossen, welche die Variante Isental Hang mit Maßgaben positiv beurteilte.

Im Folgeabschnitt Dorfen – Heldenstein der Trasse Dorfen zwischen Schwindkirchen und Rattenkirchen stehen die Varianten Raumordnungstrasse – GTV, Friedlrimbach und Mesmering zur Diskussion.

Die Raumordnungstrasse weist gegenüber der Variante Mesmering deutlich weniger Belastungen im Schutzgut Mensch auf, da in ihrer Nähe wesentlich weniger Menschen wohnen. Die Variante Friedlrimbach weist dagegen gegenüber der Raumordnungstrasse mehr betroffene Einwohner auf, jedoch sind hier bei weitem geringere Unterschiede vorhanden. Besondere Nachteile bringt die Raumordnungstrasse gegenüber den beiden anderen Varianten bezüglich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen mit sich, da südlich von Grimmelbach ein Bruchwaldkomplex mit quelligen Standorten gequert wird, wo die Beeinträchtigung aus naturschutzfachlicher Sicht nicht ausgleichbar ist. Die Varianten Friedlrimbach und Mesmering umgehen diese hochsensible Fläche, so dass hier ein deutlicher Vorteil entsteht. Die letztgenannte Variante weist allerdings, wie schon erwähnt, erheblich mehr Belastungen beim Schutzgut Mensch auf. Vorteile hat die Variante Mesmering beim Schutzgut Landschaft sowie im Hinblick auf Land- und Forstwirtschaft.

Da die Variante Friedlrimbach sowohl beim Schutzgut Mensch die erheblichen Nachteile der Variante Mesmering als auch beim Schutzgut Tiere und Pflanzen die erheblichen Nachteile der Raumordnungstrasse vermeidet, hat sich der Vorhabens-träger zu Recht für diese Variante entschieden.

Im Abschnitt zwischen Rattenkirchen und Ampfing wurde dem aus Sicht der Umwelt günstigeren Anschluss an die B 12 gegenüber der nach der landesplanerischen Beurteilung zum großräumigen Trassenvergleich zu vermeidenden Isenquerung nördlich von Weidenbach im Zuge der Raumordnungstrasse – GTV der Vorzug gegeben.

2.3.2.2 im Zuge der Trasse Haag

Im Abschnitt zwischen Forstinning und Großhaager Forst ist die Variante Kreith den weiteren Untersuchungen zugrundegelegt worden. Sie minimiert im Hinblick auf die Raumordnungstrasse – GTV die Eingriffe in den Ebersberger Forst, dessen hohe Bedeutung durch eine Maßgabe in der landesplanerischen Beurteilung zum großräumigen Trassenvergleich zum Ausdruck kommt und vermeidet die großflächige Flurdurchschneidung der Variante Hohenlinden-Nord. Aus der Sicht des Schutzgutes Tiere und Pflanzen wäre diese Variante am günstigsten, andererseits findet man hier eine für den Bau einer Autobahn ungünstige Streusiedlungsstruktur vor. Da die der weiteren Untersuchung zugrundegelegte Variante Kreith zwar die Eingriffe in den Ebersberger Forst minimiert, gleichzeitig dadurch aber relativ nahe an die Wohnbebauung von Hohenlinden heranrücken würde, wäre sie nur mit einer Einhausung realisierbar (Maßgabe der landesplanerischen Beurteilung).

Im Abschnitt zwischen Maitenbeth/West und Maitenbeth/Ost hat sich gezeigt, dass aus Umweltverträglichkeitsgesichtspunkten die Raumordnungstrasse – GTV günstiger wäre als die Variante Thal. Die Raumordnungstrasse – GTV mit Einhausung wurde daher den weiteren Untersuchungen zugrundegelegt.

Im Bereich zwischen Haag und Ramsau sprechen zwar die Gesichtspunkte der Umweltverträglichkeit für die Variante Ramsau, Kosten, ortsplanerische Belange, vor allem die Tatsache, dass diese Trasse sehr ortsnah geführt werden müsste, haben den Ausschlag gegeben, dass die Raumordnungstrasse – GTV den weiteren Untersuchungen zugrundegelegt wurde.

Im Abschnitt zwischen Reichertsheim/West und Reichertsheim/Ost wird aus Sicht der Umweltverträglichkeit der Raumordnungstrasse – GTV vor der Variante Reichertsheim der Vorzug gegeben.

Im Abschnitt zwischen Heldenstein und Ampfing wurde der aus Sicht der Umweltverträglichkeitsstudie günstigere Verbleib auf der B 12 gegenüber der nach der landesplanerischen Beurteilung zum großräumigen Trassenvergleich zu vermeidenden Querung der Isen im Zuge der Raumordnungstrasse – GTV nordöstlich von Weidenbach für die weiteren Untersuchungen übernommen.

2.4 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

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

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

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

Verkehrsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

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

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

Die Erkenntnisse, die sich im Rahmen der Anhörungsverfahren zu den Folgeabschnitten Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein ergeben haben, sind in die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens im Sinne der Vorausschau, ob einer Trasse Dorfen unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen, eingeflossen.

2.4.1 Schutzgut Mensch

- Wohnen

Die untersuchten Trassenalternativen wirken sich in unterschiedlicher Intensität auf die in den Untersuchungsgebieten lebenden Menschen in Bezug auf das Wohn- und Arbeitsumfeld sowie auf die Erholungsmöglichkeiten aus. Insbesondere die Zunahme des Straßenverkehrslärms bzw. die Neuverlärmung bisher ruhiger Bereiche wirkt sich nachhaltig auf das Schutzgut Mensch aus.

Im einzelnen hat die Umweltverträglichkeitsprüfung bezogen auf die derzeit vorgegebene Siedlungssituation im untersuchten Raum zwischen Forstinning und Ampfing hinsichtlich der Wohnqualität Auswirkungen auf folgende Ortschaften und Siedlungsbereiche ergeben:

Trasse Dorfen:

im Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten:

Forstinning, Pastetten, Sempt, Aich, Erlbach, Zeilern, Poigenberg, Moosstetten, Fendsbach.

im Folgeabschnitt Pastetten – Dorfen:

Harrain, Ötz, Ödenbach, Tadinger, Tannenhof, Hammersdorf, Graß, Graß a. Holz, Daigelspiont, Außerbittlbach, Gaigel, Weinhackl, Reithal, Wimpasing, Oed, Lengdorf, Weiler und Einzelhöfe südlich von Lengdorf, Gmaind, Höhenberg, Kopfsburg, Tiefenbach, Badberg, Pausenberg, Holz, Hub, Haidach, Haidvocking, Parschalling, Berg, Lindum, Lappach, Westholz, Osendorf, Oberhausmehring, Winkl, Eck, Mösl, Hain, Zieglhaus

im Folgeabschnitt Dorfen – Heldenstein:

Ober- und Unterhausmehring, Reit, Weiler und Einzelgehöfte südlich von Dorfen und nördlich von Armstorf, Kloster Moosen, Kaidach, Straß, Ober- und Unterstollnkirchen, Hammerschmiede, Mirdelsberg, Mitter- und Unterschiltern, Seemühle, Nicking, Steinberg, Gmain, Schwindkirchen, Fanten, Bonesmühle, Mainbach, Weidmühle, Angerhäusl, Schwindach, Grimmelbach, Austras, Reibersdorf, Rimbachau, Friedlrimbach, Mitterrimbach, Frauenornau, Pfaffenkirchen, Mimmelheim, Deutenheim, Peißing, Wendenheim, Ebering, Einzelanwesen nördlich Stierberg und südlich Wendenheim, Kagn, Krafting, Klebing, Pietsham, Masch, Kehrham, Waldsberg, Weidenbach, Schmidham, Axenbach, Friesenham, Söllersstadt, Kirchbrunn, Küham, Harting, Heldenstein.

Trasse Haag:

Forstinning, Sempt, Aich, verschiedene Weiler und Einzelgehöfte zwischen Forstinning und Hohenlinden mit Häusern direkt an der B 12, Hohenlinden, Birkach, Kreith, Weiler und Einzelgehöfte und Einzelhäuser zwischen Hohenlinden und Großhaager Forst, Maitenbeth, Eßbaum, zahlreiche Weiler und Einzelgehöfte nördlich und südlich der B 12 zwischen Maitenbeth und Haag, Rainbach, Winden, Radersberg, Dimpfl, Hof, Haag, Lerchenberg, Kirchdorf, zahlreiche Weiler um Ramsau, Thambach, Reichertsheim, zahlreiche Weiler und Einzelgehöfte westlich und nördlich Reichertsheim, Haun, Weiler und Einzelgehöfte westlich und südwestlich von Haun, Waldsberg, Thalham, Goldau, Friesenham, Kirchbrunn, Schellenberg, Axenbach, Söllersstadt, Weidenbach, Schmidham, Küham, Harting, Heldenstein.

Der Vorhabensträger hat nun im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelt, wie viele Menschen in prognostizierten Lärmzonen von beiden Trassen in der Weise betroffen sind, dass entweder eine Belastung oder eine Entlastung gegenüber dem bisherigen Zustand eintritt. Dabei wurde folgende Zoneneinteilung zugrundegelegt:

Normalzone:	≤ 45 dB(A) nachts
Lärmzone 1:	> 45 ≤ 49 dB(A) nachts
Lärmzone 2:	> 49 ≤ 54 dB(A) nachts
Lärmzone 3:	> 54 ≤ 59 dB(A) nachts
Lärmzone 4:	> 59 ≤ 65 dB(A) nachts
Lärmzone 5:	> 65 dB(A) nachts

Die Bewertung erfolgte dabei in der Weise, dass eine Verschiebung aus der Normalzone, die bisher von lästigem Straßenverkehr nicht bzw. nur unwesentlich beeinflusst war, in jede höhere Lärmzone (LZ) als hohe Belastung (in LZ 1, 2) bzw. als sehr hohe Belastung (in LZ 3, 4, 5) beurteilt wurde. Die Veränderung von den LZ 1 und 2 in die jeweils nächste LZ hat eine mittlere Belastung, in die übernächste LZ eine hohe Belastung und in jede weitere LZ eine sehr hohe Belastung zur Folge. Eine Veränderung von der LZ 3 in die LZ 4 führt bereits zu einer hohen Belastung und ein Verschieben von der LZ 4 in die LZ 5 ist wegen des erreichten hohen Lärmpegels als sehr hohe Belastung zu werten. In vergleichbarer Weise werden die jeweiligen Entlastungswirkungen bei der Veränderung von einer höheren in eine niedrigere LZ bewertet.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen der beiden Trassen auf die künftige Lärmbelastung der in den Untersuchungsräumen lebenden Menschen führt dies unter Berücksichtigung der inzwischen vorliegenden konkreten Planung der beiden Folgeabschnitte zu folgenden Belastungszahlen:

Bei Realisierung der Trasse Dorfen werden 78 Einwohner einer sehr hohen Belastung, 2742 Einwohner einer hohen Belastung und 45 Einwohner einer mittleren Belastung ausgesetzt. Bei 489 Einwohnern auf der Trasse Dorfen sind nur unerhebliche Veränderungen festzustellen, während dies für 1095 Einwohner im Zuge der verbleibenden B 12 gilt.

Eine Trasse Dorfen entlastet im Bereich der bisherigen B 12 bei Heldenstein 21 Einwohner sehr hoch, 240 Einwohner hoch und 162 Einwohner in mittlerer Intensität. Außerdem werden gleichzeitig im Korridor Haag 42 Einwohner sehr hoch, 2010 Einwohner hoch und 1092 Einwohner mittel entlastet.

Eine Trasse Haag bringt in diesem Korridor eine sehr hohe Belastung für 12 Einwohner, eine hohe Belastung für 1689 Einwohner und eine mittlere Belastung für 309 Einwohner. Unerhebliche Veränderungen ergeben sich für 1590 Einwohner.

Die Trasse Haag entlastet im Korridor der Autobahn 54 Einwohner im Bereich der bisherigen B 12 sehr hoch, 876 Einwohner hoch und 771 Einwohner mittel. Des Weiteren ergeben sich im Bereich der alten B 12 in Hohenlinden neben 93 unerhebliche Veränderungen eine sehr hohe Entlastung für 24 Einwohner, eine hohe Entlastung für 819 Einwohner und eine mittlere Entlastung für 207 Einwohner.

Nicht übersehen wird, dass im Falle einer Trasse Dorfen neben den neuen Belastungen in diesem Korridor Restbelastungen im Zuge der alten B 12 bleiben, während bei einer Trasse Haag im Korridor Dorfen keine erheblichen Neubelastungen entstehen werden.

Der Vorhabensträger hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Folgeabschnitt Pastetten – Dorfen neben diesen Feststellungen, die ausschließlich Belastungsveränderungen erkennbar machen, ermittelt, wie viele Menschen jeweils in lärmrelevanter Nachbarschaft zur Autobahn leben würden. Die Untersuchung hat ergeben, dass bei einer Trasse Dorfen 45 Einwohner und bei einer Trasse Haag 138 Einwohner in einem Abstand von bis zu 100 m leben würden. Im Abstand zwischen 100 m und 300 m würden bei einer Trasse Dorfen 642 und bei einer Trasse Haag 1725 Einwohner leben.

- Erholung

Auswirkungen auf die Erholungsnutzung werden durch den Verlust des Erlebniswertes von freier Landschaft gekennzeichnet. Bei der Bestimmung der Erholungsqualität wird dabei der potenzielle Erlebniswert von Natur und Landschaft ermittelt. Dabei spielen neben naturwissenschaftlichen Kriterien auch sozialwissenschaftliche und wahrnehmungspsychologische Momente eine wichtige Rolle. Zu unterscheiden sind die freie Landschaft außerhalb der Bebauung, die Erholungs- und Freizeiteinrichtungen und die Funktionsbeziehungen.

Trasse Dorfen:

Im westlichen Bereich des Planfeststellungsabschnittes Forstinning – Pastetten kommt es zu einer mittleren Belastung von Erholungsgebieten, da der Raum intensiv landwirtschaftlich genutzt wird und daher nur von mittlerer Bedeutung für die Erholung ist. Die Sempt-Niederung ist durch die bestehende B 12 bereits vorbelastet; durch den Ausbau ergeben sich kaum weitere Veränderungen in der Erholungsqualität. Erholungsmöglichkeiten im Erlbachtal zwischen Aich und Erlbach werden durch die querende Autobahntrasse beeinträchtigt. Die Schwillachsenke ist aufgrund ihrer Strukturvielfalt, der naturnahen Moorflächen und der ländlich geprägten Dörfer von hoher Qualität, so dass sich durch die Verlärmung durch die geplante Autobahn eine hohe Belastung ergibt. Die Flächen zwischen der Autobahntrasse und Pastetten können aufgrund ihrer geringen Größe nur noch eingeschränkt zu Erholungszwecken genutzt werden.

In den Folgeabschnitten von Pastetten bis Heldenstein kommt es im Bereich der bäuerlich geprägten, attraktiven Landschaft des Isen- und Kaltenbachtals südlich und des südlichen Isentalhanges östlich von Lengdorf zu einer hohen Belastung durch Verlärmung. Hier wird auch die Möglichkeit, Rundwege von Lengdorf aus über das nördliche und südliche Hügelland zu führen, beeinträchtigt. Im Bereich der durch Lappach, Goldach und Weidmühlbach geprägten Tallandschaften hoher Qualität mit eingeschnittenen Tälern und strukturreichen Hangbereichen kommt es zu hohen Belastungen durch Verlärmung. Eine Beeinträchtigung ergibt sich hier auch durch die Trennung der Einwohner Schwindkirchens vom Erholungsgebiet südlich der geplanten Autobahn.

Trasse Haag:

Eingriffe in Bereiche hoher Qualität ergeben sich im nördlichen Teil des in das Untersuchungsgebiet hineinragenden Ebersberger Forstes. Hier ist vor allem eine hohe Bedeutung für Erholungssuchende aus dem Stadtgebiet München festzustellen. Im Regionalplan ist dieser Bereich als Erholungs- und Bannwald sowie als landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. In der weiteren Folge der Trasse Haag finden sich eine Reihe von Landschaftsräumen von hoher Qualität und Erholungseignung. Insgesamt ist aber festzustellen, dass ein Bau der A 94 auf einer Trasse Haag nur in einem geringen Umfang zu hohen Belastungen im Hinblick auf die Erholung führen würde, da die Trasse zu einem großen Teil im Korridor der jetzigen B 12 verlief. Mittlere Belastungen sind dagegen sehr wohl in größerem Umfang feststellbar. Dies liegt allein schon daran, dass eine zweibahnige Autobahn eine intensivere Eingriffsqualität aufweist, als eine einbahnige Bundesstraße.

Die vergleichende Untersuchung hat ergeben, dass bei einer Trasse Dorfen insgesamt 1406 ha an geeignetem Erholungsraum betroffen werden, davon 491 ha mit einer hohen Belastung und 915 ha mit einer mittleren Belastung. Eine Trasse Haag wäre mit insgesamt 507 ha betroffen, davon 7 ha mit hoher Belastung und 500 ha mit mittlerer Belastung.

2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Maßgebliches Ziel für diese Schutzgut ist der Schutz der Lebensgemeinschaften und Lebensräume wildwachsender Pflanzen und wildlebender Tiere. Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Strukturdiversität, Flächengröße, Repräsentativität im Naturraum, der Artenvielfalt, dem Vorkommen gegenüber schwankenden Umweltbedingungen empfindlicher Arten, der Regenerationsfähigkeit und Ersetzbarkeit. Darüber hinaus werden räumlich-funktionale tierökologische Zusammenhänge berücksichtigt und Vorbelastungen und Störungen erfasst.

Trasse Dorfen:

Im Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten kommt es vorwiegend zum Verlust mittel bedeutsamer Lebensräume. Es handelt sich dabei um Waldflächen, Grünlandflächen in der Schwillachniederung, bachbegleitende Hochstaudenfluren im Erlbachtal, einen mit einer Baumhecke bestandenen trockenen Graben sowie Quellzuflüsse zur Schwillach. Sehr hohe Belastungen ergeben sich durch die Querung und Verlegung des Hirschbaches und seines seitlichen Zuflusses, die bedeutsame Artenvorkommen aufweisen.

Durch die Trasse kommt es zu mittleren Belastungen der Funktionsbeziehungen innerhalb von Lebensräumen (Semptniederung, Waldbereiche westlich und östlich des Erlbaches, Schwillachniederung). Die Durchschneidung der Leitlinien entlang des Erlbaches und der Schwillachzuflüsse werden durch Brückenbauwerke minimiert. Beim Erlbach, der eine hohe Leitlinienfunktion hat, bleibt jedoch eine mittlere Belastung. In der Schwillachniederung und am baumheckenbestandenen Graben westlich der Schwillachniederung kommt es zur Durchschneidung mittel bedeutsamer Leitlinienstrukturen und damit mittleren Belastungen.

In der Semptniederung, im Erlbachtal und vor allem im Schwillachquellgebiet ist ein Verlust von Bereichen mit hohem Standort- und Entwicklungspotenzial festzustellen. Es handelt sich dabei um grünlandgenutzte, feuchte Potenzialstandorte.

In den Folgeabschnitten zwischen Pastetten und Heldenstein kommt es vor allem bei der Durchfahrung der großflächigen und zusammenhängenden Waldgebiete des Harrainer Holzes, des Auholzes, des Herweger Holzes und des Kühholzes mit Überquerung des Hammerbachtals zu hohen und sehr hohen Konflikten. Es handelt sich dabei um ökologisch wertvolle Wälder mit kleinräumiger Standortvielfalt und Vorkommen gefährdeter Arten mit hohem Raumanpruch sowie um einen naturnahen Bachlauf mit vielfältigen Begleitstrukturen. Die gewählte Variante Hammersdorf beeinträchtigt doppelt so viel bedeutsame Lebensraumfläche, als die aus anderen Gründen ausgeschiedene Variante Harthofen.

Im Erörterungstermin 03.05.2001 zum Folgeabschnitt Pastetten – Dorfen wurde vom Vertreter des Kreisjagdverbandes vorgetragen, dass es in den Waldbereichen zwischen Buch a. Buchrain und Lengdorf Hinweise auf ein Vorkommen des Schwarzstorches gebe. Der Vorhabensträger ist dem nachgegangen, konnte aber bislang keine gesicherten Erkenntnisse über ein dauerhaftes Brutverhalten dieses Vogels im genannten Bereich gewinnen. Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat dem Vorhabensträger mit Schreiben vom 16.01.2002 mitgeteilt, dass trotz intensiven Bemühens bislang keine gesicherten Hinweise für ein Vorkommen vorlägen. Das vom Landesamt aufgrund eigener Erkundungen dargestellte, für ein Habitat des Schwarzstorches geeignete Waldgebiet liegt südöstlich von Buch a. Buchrain. Seine Nordgrenze wird nach Darstellung des Landesamtes durch die Staatsstraße St 2332 gebildet. Der minimale Abstand dieses Gebietes beträgt nach dieser Darstellung ca. 1,8 km zur geplanten Autobahn, das lt. LfU besonders geeignete Gebiet für einen Horstbau liegt nochmals ca. 1 km weiter südöstlich.

Relevante Auswirkungen durch eine Beeinträchtigung des Lebensbereiches des Schwarzstorches können daher nicht festgestellt werden.

Ein weiterer Konfliktschwerpunkt liegt im strukturreichen Talraum der Isen östlich von Lengdorf mit zusammenhängenden Grünländern. Als besondere Tierart kommt hier der Weißstorch vor, der die Wiesenflächen als Nahrungshabitat nutzt. Der Eingriff in diesen Bereich wird durch die gewählte Variante Isental Hang mit der Subvariante Haidvocking vermieden.

Durch diese Hangtrasse werden die projektbedingten Auswirkungen insgesamt in den Naturlebensraum des südlichen Isentalhanges verlagert. So ergeben sich hohe Belastungen in Randbereichen des Kopfsburger Holzes bei Gmaind und Höhenberg, durch Eingriffe in Heckenlebensräume nördlich von Vocking. Im Bereich der vorgesehenen Querung der Lappach kommt es ebenfalls zu hohen Auswirkungen auf das dortige Lebensraumgefüge. Mittlere Belastungen ergeben sich durch eine Reihe von Überbauungen von Gräben und Bächen, die in diesem Bereich der Isen zulaufen und durch Überbauung von Gehölzen, Obstwiesen und artenreichem Grünland.

Sehr hohe Belastungen ergeben sich des weiteren am Rimbach mit den angrenzenden sehr hoch empfindlichen Lebensraumelementen und im Feuchtwald mit Hangquellen am Kehrhamer Bach. Hohe Belastungen finden sich an der Goldach mit ihrem Gehölzsaum, im Feuchtwald mit Weiher nördlich von Mainbach, am Weidmühlbach mit angrenzendem Saum, am Bach bei Grimmelbach mit angrenzendem Saum, am Ornaubach mit angrenzendem Saum, im Laubmischwald südlich Pfaffenkirchen, am Kagenbach und in den Feuchtflächen in einem Tälchen nordöstlich von Klebing. Mittlere Belastungen sind in einem Bachtälchen mit Feuchtwald am Axenbach bei Schmidham zu erwarten.

Eine Zerschneidung von Funktionsbeziehungen mit der Folge sehr hoher Belastungen ist festzustellen im Waldlebensraumkomplex Auholz, im Bereich der Querung des Hammerbaches und im Waldlebensraum Herweger Holz. Hohe Belastungen sind im Feuchtwald bei Harrain, im Waldlebensraumkomplex Harrainer Holz und Auholz, im Bereich eines Wanderkorridors einer Erdkrötenpopulation südlich Hammersdorf und bei Westholz, in Teilbereichen des Herweger Holzes, im Querungsbereich des Isentales, durch die Querung von Gräben und Bächen mit funktionaler Bedeutung zwischen den Lebensräumen im Isental und am Talhang, durch die Störung von Amphibienpopulationen in der Feldflur zwischen Lengdorf und dem Lappachtal und der Zerschneidungswirkung in Bezug auf den Heckenkomplex bei Vocking festzustellen. Mittlere Belastungen im Hinblick auf Auswirkungen auf Funktionsbeziehungen ergeben sich bei einer Reihe von Querungen weiterer kleinerer Bachläufe und Eingriffen in sonstige wertvolle Naturlebensräume (Obstgarten, Wald- Waldrandbereiche, Waldlichtung, Hecken, Amphibienlebensräume).

Weitere Zerschneidungen mit sehr hohen Belastungen von Funktionsbeziehungen ergeben sich am Kagenbach, im Feuchtwald mit Hangquellen am Kehrhamer Bach. Hohe Belastungen sind für den Wanderkorridor einer Erdkrötenpopulation bei Mainbach, am Grimmelbach und am Kehrhamer Bach zu erwarten. Mittlere Belastungen finden sich am Weidmühlbach, am Zulauf zum Grimmelbach östlich Hangmaulwald und im Bachtälchen mit Feuchtwald am Axenbach bei Schmidham.

Trasse Haag:

Hier konzentrieren sich die erheblichen Belastungen auf den Bereich der Umfahrung von Hohenlinden und hier insbesondere auf den als Bannwald ausgewiesenen Ebersberger Forst und auf den Großhaager Forst. Ferner treten erheblich Belastungen bei den Querungen des Berghamer Baches und des Kagenbaches sowie im Schach und Schachenwald und im Deinwallner Holz auf. Weitere erhebliche Belastungen sind nur mehr vereinzelt kleinflächig vorhanden, da die Trasse weitgehend dem Vor-

belastungskorridor der B 12 folgt. Das bereits durch die vorhandene B 12 geprägte funktionale Gefüge bleibt weitgehend erhalten.

Für den Aspekt Lebensraumverlust durch Überbauung und Beeinträchtigung ergibt sich bei der Trasse Dorfen eine sehr hohe Belastung von 25,6 ha und eine hohe Belastung von 68,6 ha, bei der Trasse Haag eine sehr hohe Belastung von 17,1 ha und eine hohe Belastung von 84,4 ha.

Für den Aspekt Zerschneidung ergibt sich bei der Trasse Dorfen eine sehr hohe Belastung auf eine Länge von 560 m und eine hohe Belastung auf eine Länge von 3705 m, bei der Trasse Haag keine sehr hohe Belastung und eine hohe Belastung auf eine Länge von 1525 m.

Bereiche mit hohem Standort- und Entwicklungspotenzial betrifft die Trasse Dorfen auf eine Länge von 5950 m unmittelbar und tangiert solche Bereiche auf eine Länge von 300 m, während die Trasse Haag solche Bereiche auf eine Länge von 2180 m unmittelbar betrifft und auf 540 m tangiert.

2.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Als wesentliche Folgen der zu errichtenden Verkehrsflächen sind zu nennen:

Anlagebedingte Auswirkungen durch Überbauung und Versiegelung auf die Bodenfunktionen (beschleunigter Oberflächenabfluss, Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus) und betriebsbedingte Auswirkungen auf die Regelungsfunktion (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion).

Nach den bisherigen Erkenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes durch verkehrsbedingte Schadstoffe können folgende Auswirkungen abgeschätzt werden:

Überhöhte Gehalte an Blei und Kadmium in Böden und Aufwuchs haben nur die schmalen Streifen von 1 bis 2 m Breite beiderseits von Straßen, und auch nur, soweit die Verkehrsbelastungen über 20 000 Kfz/Tag liegen. Weiter nach außen nimmt die Kontamination steil ab und ist bei Kadmium schon in 4 bis 6 m, bei Blei im Mittel ab 20 bis 25 m Entfernung, in den Böden nicht mehr unmittelbar mit dem Verkehr in Verbindung zu bringen. Im Aufwuchs lässt sich der Bleiausstoß neben hochbelasteten Autobahnen noch bis 50 m, neben anderen Straßen noch etwa bis 10 m nachweisen, Kadmium liegt schon ab 4 bis 6 m im Normalbereich. Die Blei- und Kadmiungehalte sinken mit zunehmender Bodentiefe. Es kommt hinzu, dass bleihaltige Kraftstoffe kaum noch verwendet werden.

Die höchsten Gehalte an Streusalz finden sich in unmittelbarer Straßennähe. Ab einer Entfernung von etwa 15 m können in der Regel in keinem Bodenhorizont erhöhte Konzentrationen nachgewiesen werden. Neben streusalzbedingten physikalischen und chemischen Veränderungen des Bodens kann es zu Beeinträchtigungen der Bodenlebewelt kommen.

Die Gehalte an polychlorierten Biphenylen in Böden und Pflanzen, ebenso von Thallium und Mineralöl in den Böden liegen im Bereich allgemeiner Werte.

Nicht übersehen werden darf die beim Betrieb immer gegebene potentielle Gefährdung bei Unfällen mit Gefahrguttransporten.

Trasse Dorfen:

Durch die Versiegelung gewachsener Böden entlang der ganzen Strecke ergeben sich hohe Belastungen, da hierbei sämtliche Bodenfunktionen verloren gehen. Die (nicht versiegelnde) Überbauung von gewachsenen Böden, wie sie fast im gesamten Untersuchungsgebiet vorliegen, führt zu mittleren Belastungen, da Böden sich hier (z.B. im Bereich von Straßenböschungen) langfristig wieder entwickeln und damit auch die Bodenfunktionen teilweise wieder erfüllen können. Entlastungen ergeben sich durch die Entsiegelung der bisherigen Spange zur B 12 und des verlegten Teilstückes der St 2332 sowie sehr kleinflächig durch Entsiegelung von Böden im Bereich kreuzender Straßen oder Feldwege.

Hohe Gefährdungen ergeben sich entlang der Autobahn für Böden mit geringem und sehr geringem Regelungsvermögen, da sie gegenüber Schadstoffbelastungen besonders empfindlich und damit nicht oder nur wenig belastbar sind. Im Plangebiet betrifft das die Querung des Schwillachquellgebietes, da es sich hier um grundwasserbeeinflusste Niedermoorböden handelt. Mittlere Belastungen treten in den Randbereichen des Vorbelastungskorridors der bestehenden B 12 auf, in den an den Erlbach angrenzenden Flächen, im Waldbereich östlich Erlbach sowie östlich des Schwillachquellgebietes. Hier finden sich Böden mit mittlerer Regulierungsleistung.

Zwischen Harrain und Osendorf sind hohe und sehr hohe Gefährdungen in den Niedermoorbereichen und bei vergleyten Böden in den Talräumen von Strogen und Isen sowie im Bereich von Schichtwasseraustritten im Hangbereich zum Hammerbach und am östlichen Ende des Herweger Holzes (südlich von Graß), sodann zwischen Schwindkirchen und Rattenkirchen in den Niedermoorbereichen und bei vergleyten Böden in den Talräumen von Weidmühlbach, Grimmelbach und Rimbach sowie im Bereich von Schichtwasseraustritten am Osthang des Ornaubaches hinsichtlich der Regelungsleistung des Bodens gegeben. Im weiteren Verlauf nach Osten gehen sehr hohe und hohe Gefährdungen nur kleinflächig für Niedermoorböden am Kehrhamer Bach und südlich der Bahnlinie aus.

Trasse Haag:

Auch hier handelt es sich um überwiegend gewachsene Böden mit einem mehr oder weniger ursprünglichen Bodenaufbau, wo die Versiegelung durch den Straßenbau zu hohen Belastungen führen würde. Die größten Flächen nehmen dabei landwirtschaftlich genutzte Böden ein. Größere Waldflächen sind zwischen Forstinning und Hohenlinden (Anzinger- und Ebersberger Forst, Lindach, Mittelbacher Au) vorhanden. Zwischen Hohenlinden und Maitenbeth sind die Waldflächen des Großhaager Forstes vorherrschend. Natürlich gewachsene Waldböden finden sich zudem im Bereich des Schach-Waldes und des Schachen-Waldes sowie im Deinwallner Holz. Böden mit Trägerfunktion für Biotopflächen treten entlang der Fließgewässer, im Bereich der Jungmoräne (Toteislöcher) und in größeren Talauen auf. Es ist allerdings auch festzustellen, dass im Untersuchungsraum der Trasse Haag entlang nahezu des gesamten Korridors die B 12 sowie zwischen Maitenbeth/Ost und Haag die B 15 durch Überbauung und Versiegelung ins Bodengefüge eingreifen. Ursprüngliche Bodenfunktionen sind hier, wie auch in den im Untersuchungsraum zahlreich vorhandenen Siedlungsbereichen, nicht mehr vorhanden.

2.4.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, Die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und –güte der ober- und unterirdischen Gewässer.

Während des Betriebs der Straße werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Nieder-

schlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich der Bankette und Straßenböschungen oder in Versickereinrichtungen oder gelangen in die Vorfluter.

Dabei ist hinsichtlich der Grundwasserbelastung folgendes zu berücksichtigen: Soweit eine flächige Versickerung des Straßenoberflächenwassers über die Böschungen bzw. über Versickermulden erfolgt, ist zu erwarten, dass durch die Ausnutzung der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass die vom Oberflächenwasser mitgeführten Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge im Boden wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Weg zum Grundwasser verringert. Oberflächenwasser, das punktuell versickert werden bzw. in einen Vorfluter eingeleitet werden soll, wird vor der Einleitung über eine ausreichend bemessene Vorreinigungseinrichtung geführt.

Trasse Dorfen:

Betroffene Oberflächengewässer mit sehr hoher und hoher Empfindlichkeit sind im Bereich des Planfeststellungsabschnittes Forstinning – Pastetten der Erlbach und mehrere Quellgräben des Schwillachquellgebietes, in der Fortsetzung der Trasse Dorfen Harrainer Bach, Strogen, Hammerbach, Quellzuläufe zum Hammerbach, Oberlauf des Bittlbaches, verschiedene kleinere Wiesen- und Entwässerungsgräben, die von der Altmoräne nach Norden der Isen zulaufen, Lappach, kleiner Graben in der Feldflur südlich Winkl, Gorgenbach, Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Zulauf zum Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach mit Mühlbach, kleiner Graben östlich von Mimmelheim, Kagenbach, Kehrhamer Bach, Bach westlich Schmidham, Axenbach, Kirchbrunner Bach, Gräben entlang der Bahnlinie München - Simbach.

Grundwasservorkommen mit sehr hoher Empfindlichkeit sind im Planfeststellungsreich Forstinning – Pastetten in den Talzonen im Bereich von Sempt, Erlbach und Schwillach bei anmoorigen Böden und geringem Flurabstand und in den Talzonen des Kapuzinergrabens bei Pastetten und des Hirschgrabens.

Eine hohe Empfindlichkeit ist im Bereich der Sempt im unmittelbaren Abstrombereich von Forstinning bei anmoorigen Böden und geringem Flurabstand sowie in der Talzone um Pastetten im Abstrombereich von Pastetten gegeben.

In der Fortsetzung der Trasse Dorfen finden sich Grundwasservorkommen mit sehr hoher Empfindlichkeit in den Talzonen des Harrainer Mühlbaches und der Strogen bei anmoorigen Böden und geringem Flurabstand, des Hammerbaches und seiner Zuflüsse, der Isen und der Lappach südwestlich Dorfen bei geringen Flurabständen, der Goldach mit ihren Zuflüssen und des Baches zwischen Ziegelhaus und Straß bei geringen Flurabständen, des Weidmühlbaches und Grimmelbaches bei anmoorigen Böden, des Rimbaches, Ornaubaches und Kagenbaches mit geringen Flurabständen und anmoorigen Böden sowie in der breiten Talzone der Isen und ihrer Zuflüsse Kehrhamer Bach und Kirchbrunner Bach bei geringen Flurabständen und anmoorigen Böden.

Eine hohe Empfindlichkeit ist festzustellen in den Taleinhängen zu den Fließgewässern im Bereich der Wälder zwischen Fendsbach und Innerbittlbach, in den Hochterrassenschotter ohne Decklehme und mit geringen Flurabständen westlich des Isentales und in den Niederterrassenschotter des Jungpleistozän im Abstrombereich von Ampfing.

Trasse Haag:

Betroffene Oberflächengewässer mit sehr hoher und hoher Empfindlichkeit sind Zulauf zum Erlbach (im bereits vorbelasteten Bereich der B 12), Teich südlich Straß, Rainbach (im Bereich, der durch die B 12 bereits gequert wird), Zulauf zum Amsel-

Graben, Kagenbach (im Bereich, der durch die B 12 bereits gequert wird), Hartinger Bach (im Bereich, der durch die B 12 bereits gequert wird), Kirchbrunner Bach östlich Friesenham (im Bereich, der durch die B 12 bereits gequert wird), Kirchbrunner Bach bei Kirchbrunn (im Bereich, der durch die B 12 bereits gequert wird).

Hinsichtlich Grundwasservorkommen sind die ohne wirksame Deckschichten ausgestattete Niederterrassenschotter der Münchner Schotterebene im Bereich des Ebersberger Forstes von sehr hoher Empfindlichkeit. Gleiches gilt für den Quellbereich der Isen mit Anmoor- und Talzonen im Großhaager Forst nördlich der B 12 bei geringem Flurabstand und kurzer Sickerdauer. Eine sehr hohe Empfindlichkeit ist im Bereich der Zone II des Wasserschutzgebietes eines Molkereibetriebes bei Haag festzustellen, das von der Trasse Haag betroffen wäre. Sehr hohe Gefährdungen ergeben sich durch die Querung der grundwassernahen Talzonen des Rainbaches südwestlich von Ramsau und des Amselgrabens östlich von Ramsau und im Bereich der Isenzuflüsse.

Hohe Empfindlichkeiten treten auf in den Niederterrassenschotter der Münchner Schotterebene im Bereich landwirtschaftlicher Nutzung, im Bereich der Jungmoräne vom Großhaager Forst bis Ramsau, im Bereich der eiszeitlichen Schmelzwasserrinne mit Schottern ohne wirksame Deckschichten zwischen Großhaager Forst und Haag (Rainbachtal), in den Hochterrassenschotter an den Talflanken des Kagenbaches und der südlichen Zuflüssen zur unteren Isen und im Bereich der Taleinhänge der südlichen Isenzuflüsse bei fehlenden Decklehmen und geringem Flurabstand.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass bei der Trasse Dorfen hohe Belastungen durch die Querung von Gewässern in 32 Fällen eintreten, während dies bei der Trasse Haag in 4 Fällen so ist. Gleichbleibende Belastungen durch die Querung von Gewässern auf bestehenden Trassen treten bei der Trasse Dorfen einmal und bei der Trasse Haag fünfmal auf. Hohe Belastungen durch Tangieren von Gewässern entstehen bei der Trasse Dorfen auf ca. 250 m Länge und bei der Trasse Haag auf ca. 50 m Länge.

Für die Gefährdung von Grundwasservorkommen durch Eintrag von Schadstoffen ergibt sich folgendes: Eine sehr hohe Gefährdung in Wasserschutzgebietszonen und deren Einzugsbereichen liegt bei der Trasse Dorfen auf 2860 m, bei der Trasse Haag auf eine Länge von 4040 m vor. Außerhalb Wasserschutzgebietszonen bringt die Trasse Dorfen ein sehr hohes Gefährdungspotenzial auf 7275 m Länge und die Trasse Haag auf 6390 m Länge mit sich.

Hohe Gefährdungen in WSG-Zonen und deren Einzugsbereichen ergeben sich bei der Trasse Dorfen auf 650 m und bei der Trasse Haag auf 1730 m Länge, außerhalb von WSG-Zonen bei der Trasse Dorfen auf 2450 m und bei der Trasse Haag auf 16640 m Länge.

Insgesamt sind bei der Trasse Dorfen Grundwasservorkommen durch Eintrag von Schadstoffen auf insgesamt 13235 m und bei der Trasse Haag auf 28800 m sehr hoch und hoch gefährdet.

2.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend im gasförmigen, z.T. auch im festen Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge, von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, unverbrannte Kohlen-

wasserstoffe, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Blei, Staub und Ruß.

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Kfz-Verkehr an freier Strecke hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie photochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie und Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

Mit Ausnahme des Stickstoffdioxids tritt in etwa 30 m Entfernung eine Halbierung der Schadstoffe ein, in etwa 100 m Entfernung sind nur noch etwas mehr als 10 % der Schadstoffe nachweisbar.

Die Stellungnahme des Bayer. Landesamts für Umweltschutz beschäftigt sich mit den Luftschadstoffen und kommt zu dem Ergebnis, dass insoweit nach dem allgemeinen Kenntnisstand keine erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zu erwarten sind.

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch noch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. Das UVPG verlangt aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethode", so dass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Orientierungswerte weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Die nicht näher spezifizierten Behauptungen betreffend Gesundheitsbeeinträchtigungen infolge von Luftverunreinigungen in zahlreichen Einzel- und Sammeleinwendungen sind nicht geeignet, diese Schwellenwerte in Frage zu stellen. Dies gilt auch für die vielfach behaupteten bereits vorhandenen Atemwegserkrankungen (Bronchitis, Asthma), für sonstige Erkrankungen und Allergien bzw. für eine befürchtete allgemeine Schwächung des Immunsystems. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass bereits eine geringe Zunahme von Schadstoffmengen im Einzelfall zu Schädigungen oder Verschlechterungen von vorhandenen Krankheitsbildern führen kann, dies kann jedoch nicht zu einer generellen Abkehr von der Anwendung entsprechender Zumutbarkeitsschwellen führen. Insoweit ist bei jeder Planungsentscheidung eine Abwägung von Gefährdungspotenzial und Planung erforderlich. Hierfür geben gesetzliche Grenz- und Orientierungswerte sachverständige Entscheidungshilfen vor. Sofern solche Werte vorhanden sind, sind sie grundsätzlich auch zu beachten, es sei denn, ihr Geltungsanspruch wird mit wissenschaftlich abgesicherten und verallgemeinerungsfähigen neueren Erkenntnissen in Frage gestellt. Dies ist vorliegend nicht geschehen.

Eine Veränderung des Klimas infolge der Auswirkungen des Straßenverkehrs durch den Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht bezifferbar, hier jedoch wegen eines annähernd gleichbleibenden Schadstoffausstoßes jedenfalls vernachlässigbar. Zwar mag die von dem auf dem künftigen Straßenabschnitt rollenden Verkehr emittierte Schadstoffmenge mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, doch kann dies nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zugeordnet werden. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden, politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Im unmittelbaren Straßenumfeld können allerdings kleinräumige Änderungen und Störungen des Kleinklimas in geringem Umfang auftreten. Daher wurden diesbezüg-

liche Auswirkungen auf die lufthygienischen Verhältnisse untersucht. Dabei sind Räume zu definieren, die aus klimatischer Sicht für bestimmte Funktionen geeignet sind oder nicht. Dem Aspekt eines in sich regelungsfähigen Wärmehaushaltes kommt dabei besonderes Gewicht zu. Dieser hängt wiederum eng mit der Fähigkeit von Teilräumen zusammen, über lokale und regionale Luftaustauschprozesse und raumstrukturelle Gegebenheiten klima- und lufthygienischen Belastungen entgegenzuwirken, sie zu verhindern oder sie zu vermeiden.

Trasse Dorfen:

Frisch- und Reinluftentstehungsgebiete im Korridor der Trasse Dorfen liegen vor allem in den Bereichen der Waldkomplexe Harrainer- und Auholz, Herweger Holz, Mühl- und Kühholz, südlich Lengdorf (Kopfsburger Holz), südlich Dorfen (Fürth Holz) und bei Grimmelbach (Waldgebiet Hangmaul) vor.

Kaltluftströmungen finden sich verteilt im ganzen Korridor, vor allem als flächig von Kuppenlagen abfließende Kaltluft.

Im Bereich der Trasse Dorfen sind Luftaustauschbahnen mit Siedlungsbezug erst in den Folgeabschnitten von Pastetten bis Heldenstein betroffen:

vom Kopfsburger Holz nach Norden Richtung Lengdorf, von den Höhen bei Oswaldberg Richtung Norden in das Goldachtal bei Schwindach, von Süden auf Straß bei Obertaufkirchen zuführend, das Tal, das von Krafting sich nach Norden Richtung Pietsham zieht und das Tal, das sich zwischen Krafting und Pietsham nach Nordosten Richtung Weidenbach zieht.

Trasse Haag:

Frisch- und Reinluftentstehungsgebiete im Korridor der Trasse Haag sind das große zusammenhängende Waldgebiet des Ebersberger Forstes und des Großhaager Forstes, der Wald bei Neupullach, der Schachenwald westlich von Haag und das Deinwallner Holz nordöstlich von Reichertsheim.

Kaltluftströmungen finden sich verteilt im ganzen Korridor, vor allem als flächig von Kuppenlagen abfließende Kaltluft.

Im Bereich der Trasse Haag sind als Luftaustauschbahnen mit Siedlungsbezug betroffen das von Norden kommende Tal in Richtung der Siedlungen bei Straßmeier, die Luftaustauschbahn von den Höhen nördlich der B 12 bei Weiher und Wolfsgrub in Richtung auf kleinflächige Siedlungen und nach Reichertsheim.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die flächige Ausbreitung von Luftschadstoffen nur unmittelbar neben der Fahrbahn zu erhöhten Belastungen führt. Außerhalb des Autobahngrundstückes können gesundheitsschädliche Konzentrationen ausgeschlossen werden. Positiv wirken sich grundsätzlich Einschnittsböschungen, Lärmschutzwälle und Böschungsbepflanzungen aus. Signifikante Unterschiede in der Auswirkung auf die Schutzgüter Luft und Klima können zwischen den beiden Trassen nicht festgestellt werden, wenngleich nicht übersehen wird, dass bei einer Trasse Dorfen ein bislang weitgehend unbelasteter Raum erstmals belastet wird; auf der anderen Seite ergibt sich bei einer Realisierung der Trasse Dorfen für den Raum der verbleibenden B 12 eine Entlastung.

2.4.6 Schutzgut Landschaft

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagebedingte

Auswirkungen des Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderung der Oberflächengestalt (tiefe Einschnitte, hohe Dämme), Unterbrechung, Durchschneidung, Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien (Horizontlinien, Waldgrenzen), Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen, Unterbrechung von Sichtbeziehungen zu optisch wirksamen Leitpunkten (Kirchtürme, markante Landschaftsformen).

Trasse Dorfen:

durch den Bau der Autobahn im Korridor Dorfen werden eine Reihe unterschiedlicher Bauwerke in die bisher in großen Teilen unbelastete Landschaft eingebracht. Die Landschaft erfährt dadurch in ihrer typischen Ausprägung einen z.T. tiefgreifenden Wandel mit starken bis sehr starken Veränderungen. Daneben bringt das geradlinige Trassenband – insbesondere im strukturreichen Hügelland – eine nachhaltige Veränderung der Landschaft mit sich. Nur in den Bereichen, in denen die Trasse neben vorhandenen Stromleitungen verläuft oder wo in ebenem oder hügeligem Gelände keine hohen Bauwerke notwendig sind, treten geringe oder mittlere Veränderungen auf.

Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten

Durch den Lärmschutzwall südlich der Trasse im Bereich Forstinning kommt es zu mittleren bis hohen Veränderungen des Landschaftsbildes, da der Wall in der strukturreichen Landschaft weithin sichtbar ist. Die Überführung der Spange zur B 12, der Damm im strukturreichen Erlbachtal, die Überführung der St 2332, die Überführung der GV-Straße Pastetten – Zeilern, die Dammlage in der strukturreichen Schwillachsenke sowie die Überführung der GV-Straße Pastetten – Poigenberg sind als Bauwerke eingrünbar, so dass es zu keinen starken Veränderungen kommt.

Folgeabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein:

Zu sehr starken und starken Veränderungen kommt es bei der Querung der Talräume des Hammerbaches, der Isen, der Lappach, der Goldach, des Rim- und des Ornaubaches mit Brückenbauwerken, die höher als 8 m sind. Außerdem stellen die Dämme nördlich von Außerbittlbach, die Anschlussstelle der Kreisstraße ED 12 Isen – Lengdorf mit ihren hohen Dämmen, die Dämme und Lärmschutzwälle (> 8 m) in der strukturreichen Hügellandschaft am Hang der Altmoräne (südlich Gmaind und Kopfsburg, bei Pausenberg) sowie in der Hügellandschaft, die hier in ihrer Eigenart überprägt wird, südlich von Haidvocking und am östlichen Lappachbrückenwiderlager, erhebliche Veränderungen des Landschaftsbildes dar. Besonders gravierende Eingriffe in das Landschaftsbild am östlichen Talrand des Isentales, südlich von Gmaind, Kopfsburg, Tiefenbach und Haidvocking sowie beidseits des Lappachtales werden durch Modellierung mit Überschussmassen vermieden.

Des Weiteren sind im gesamten Trassenbereich mittlere Veränderungen durch Lärmschutzeinrichtungen, Dammführungen und Straßenüberführungen mit geringeren Abmessungen festzustellen.

Trasse Haag:

Für diesen Trassenbereich gilt ebenfalls das einleitend zur Trasse Dorfen Gesagte mit der Ergänzung, dass bei der Trasse Haag die landschaftsbezogenen Auswirkungen zu einem großen Teil in durch die bestehende B 12 bereits überfremdeten Landschaftsbereichen auftreten und dort in der Regel nur zu mittleren Veränderungen führen.

Zu starken Veränderungen kommt es durch die Errichtung durch Lärmschutzwälle südlich der Trasse bei Forstinning und nördlich der Trasse im Waldbereich südöstlich

von Kreith, sowie durch Überführungen von untergeordneten Straßen in strukturarmer, ebener bis flachwelliger Landschaft, welche allerdings im wesentlichen bereits im Zuge der B 12 vorhanden sind. Zwischen Großhaager Forst und Maitenbeth/West ergibt sich eine starke Veränderung des Landschaftsbildes durch die Führung der Trasse in Dammlage (> 8 m). Gleiches gilt in der Folge durch die Dammlage südlich von Straß in strukturreicher Hügellandschaft. Im Abschnittsbereich zwischen Reichertsheim/West und Reichertsheim/Ost sind sehr starke Veränderungen durch Brücken über den Berghamer- und den Kagenbach (> 8 m) mit anschließendem Damm in einer strukturreichen Hügellandschaft und starke Veränderungen durch Lärmschutzmaßnahmen (> 8 m), Dammführungen (> 8 m) und Überführungen festzustellen. In der weiteren Trassenfolge ergibt sich eine starke Veränderung durch einen Lärmschutzwall (> 8 m) nordwestlich der Trasse bei Hofstetten in einer Hügellandschaft.

Des weiteren sind im gesamten Trassenbereich mittlere Veränderungen durch Lärmschutzeinrichtungen, Dammführungen und Straßenüberführungen mit geringeren Abmessungen oder in Bereichen, die bereits durch die bestehende B 12 vorbelastet sind, festzustellen.

Insgesamt bewirkt die Trasse Dorfen auf eine Länge von 3865 m sehr starke und auf eine Länge von 3870 m starke Veränderungen, während eine Trasse Haag auf 320 m sehr starke Veränderungen und auf 2630 m starke Veränderungen zur Folge hat.

2.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

2.4.7.1 Kulturgüter

Ziele sind der Erhalt von Baudenkmalern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie die Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft.

Trasse Dorfen:

Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten:

Profane und sakrale Bauten von kulturhistorischer Bedeutung sowie Bodendenkmäler sind vom Trassenverlauf weitgehend abgesetzt, so dass sich hier keine Belastungen ergeben. Lediglich bei Moosstetten wird durch die Autobahn die zu einem als Baudenkmal zu wertenden Kleinbauernhaus gehörende Umgebung beeinträchtigt.

Folgeabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein:

Baudenkmäler werden von der geplanten Maßnahme nicht überbaut. Bei einzelnen Gebäuden (Kapelle in Harrain, Getreidekasten in Hammersdorf, Ferialkirche in Außerbittlbach, Holzkapelle nördlich von Wimpasing, Flachdachstadel in Lindum, katholische Ferialkirche südöstlich von Lindum, Ferialkirche mit Bauernhof in Mainbach, Wallfahrtskirchen in Frauenornau und Kirchbrunn sowie Pfarrhof, Bauernhof und Kapelle in Küham) wird jedoch die zu den Gebäuden gehörende Umgebung durch die Autobahn beeinträchtigt.

Bekannte Bodendenkmäler sind von der Baumaßnahme nicht betroffen, da sie einen Abstand von mindestens 300 m zur Trasse haben.

Ferner werden folgende kulturhistorisch wertvolle Landschaftsteile beeinträchtigt: die Talräume des Hammerbaches, der Isen und der Lappach sowie der Landschaftsausschnitt zwischen dem Waldrand des Kopfsburger Holzes und den Orten am Fuß der Altmoräne im Abschnitt zwischen Lengdorf und dem Lappachtal, die Talräume der Goldach, des Weidmühlbaches, Grimmelbaches, des Rimbaches, des Ornaubaches, des Kagenbaches und des Kehrhamer Baches.

Trasse Haag:

Baudenkmäler werden von der geplanten Maßnahme nicht überbaut. Wegen der unmittelbaren Nähe zur Trasse (rd. 50 m Abstand) wird bei der Wallfahrtskirche in Kirchbrunn die zu den Gebäuden gehörende Umgebung durch die Autobahn erheblich beeinträchtigt. Auch Pfarrhof, Bauernhof und Kapelle in Küham werden beeinträchtigt.

An Bodendenkmälern sind betroffen: Grabhügel östlich von Forstinning, Grabhügelfeld und Grabhügel im Anzinger Moos, Grabhügelfeld südlich von Hohenlinden, Römerstraße Augsburg – Wels südlich von Hohenlinden, westlich von Maitenbeth und in der weiteren Folge der Trasse, wobei hier die Römerstraße zu einem großen Teil bereits jetzt von der B 12 überbaut ist, sowie eine Siedlung unbekannter Zeitstellung südlich von Kreith.

An kulturhistorisch wertvollen Landschaftsteilen treten überwiegend keine entscheidungserheblichen Belastungen auf. In einigen Fällen treten graduelle Verschlechterungen in Bereichen auf, die bereits durch die vorhandene B 12 vorbelastet sind. Zwei schmale Talbereiche des Berghamer Baches und des oberen Kagenbaches werden mit Brücken gequert. Dies führt zu einer optischen Trennung dieser kulturhistorisch bedeutsamen Landschaftsteile.

2.4.7.2 Sachgüter

Im Rahmen der vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie hat der Vorhabensträger unter dem Schutzgut Sachgüter die umweltgebundene Flächennutzung durch Landwirtschaft und Forstwirtschaft untersucht. Er geht dabei von der Leitlinie einer ressourcenschonenden Produktion unter Beachtung der möglichen Wohlfahrtswirkungen aus. Daraus sind als Schutzziele zum einen die Sicherung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion und zum anderen die Erhaltung des Waldes und Sicherung seiner Funktionen abgeleitet worden.

Diese Vorgehensweise im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie und der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde im Anhörungsverfahren sowohl von fachbehördlicher Seite als auch von privaten Einwendungsführern als methodisch falsch und zu verzerrten Ergebnissen führend beurteilt. Die Beurteilung der Eingriffe vor allem in den Wald habe vornehmlich unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes zu erfolgen. Eine rein flächenmäßige Gegenüberstellung der beanspruchten land- und forstwirtschaftlichen Flächen stelle keine ausreichende Beurteilungsgrundlage dar. Wesentliche Kriterien, wie z.B. waldbauliche Qualität, Vorbelastung, trassenbedingte Störungen wie auch unterschiedliche Auswirkungen durch Zer- und Anschneidungen seien in die Bewertung nicht eingestellt worden. Nachdem die Eingriffe in Waldbereich bereits unter den rein ökologischen Schutzgütern beurteilt worden seien, sei es bei Ausklammerung rein wirtschaftlicher Aspekte nicht nachvollziehbar, dass der Wald im Rahmen eines zusätzlichen Schutzgutes noch einmal bewertet werde.

Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung geht es nicht um die Ermittlung eines mathematischen Mehrheitsverhältnisses oder um eine Gewichtung im Sinne eines „Abwiegens“ der einzelnen Schutzgüter, sondern um die Erfassung der Auswirkungen eines Vorhabens auf die Belange der Umweltverträglichkeit. Insofern sind die Besorgnisse einer Reihe von Einwendungsführern, dass hier in das Ergebnis der Planungsentscheidung in verzerrender Weise eingegriffen wird, indem durch die Bewertung des vom Vorhabensträger eingebrachten Zusatzkriteriums die Gewichtung bei dem Trassenvergleich zwischen einer Trasse Dorfen und einer Trasse Haag in unzulässiger Weise zugunsten der Trasse Dorfen verschoben wird, unbegründet. Bei der zu treffenden Planungsentscheidung geht es nicht darum, aus zwei angebotenen Trassenalternativen diejenige mit den meisten Punkten im Sinne einer positiven Umweltverträglichkeitsbewertung herauszusuchen, sondern um eine abwägende Entscheidung, ob bei Beachtung aller maßgeblichen Gesichtspunkte und Belange – unter Einbezie-

hung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung – das beantragte Vorhaben zulässig ist oder nicht.

Ohne abschließend darüber zu befinden, ob die hier in Frage stehenden Funktionen überhaupt den Schutzgütern des UVPG zuzuordnen sind, halten wir die Vorgehensweise des Vorhabensträgers für gerechtfertigt. So hat der Wald neben der Einbindung in das biologisch-ökologische Funktionsgefüge speziell durch das BayWaldG zugewiesene Funktionen, deren Wechselwirkungen unter der Beurteilung beim Schutzgut Tiere und Pflanzen nur schwer zu fassen sind, die aber bei der Gesamtbeurteilung und der Abwägung in der Planfeststellungsentscheidung ebenso zu beachten sind, wie die Bewertung der übrigen Schutzgüter nach UVPG, sofern ihnen eine für die Gesamtbeurteilung maßgebliche Bedeutung zukommt. Dabei spielt die einem konkreten Waldgebiet zugewiesene Funktion sehr wohl eine Rolle. So ist beispielsweise bei einem ausgewiesenen Bannwald gem. Art. 11 Abs. 1 BayWaldG der Erhalt seiner flächenmäßigen Ausdehnung von Bedeutung. Bei derartigen Wäldern kann unterstellt werden, dass ein erhöhtes Schutzbedürfnis zugrunde liegt, was in die Eingriffsbewertung sehr wohl einfließen kann.

Vergleichbares gilt für die zu untersuchenden Auswirkungen eines Vorhabens auf landwirtschaftliche Produktionsflächen im Sinne der Sicherung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion.

Für die beiden Trassen ergeben sich folgende Auswirkungen:

Trasse Dorfen:

Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten:

Nördlich von Forstinning, westlich von Pastetten und östlich des Schwillachquellgebietes werden auf den flachwelligen Rücken der Altmoräne hochwertige Ackerstandorte überbaut und versiegelt. Hier kommt es zu hohen Belastungen. In den Niederungen des Sempt-, Erlbach- und Schwillachtales werden geringerwertige Grünlandstandorte in Anspruch genommen. Ihr Flächenanteil ist größer, als der der überbauten Ackerflächen.

Der Wald mit besonderer Bedeutung nach dem Waldfunktionsplan wird in diesem Abschnitt vollständig geschont. Lediglich östlich des Erlbaches wird ein Waldstück an seiner schmalsten Stelle durchschnitten, da es nicht umfahren werden kann. Hier kommt es zu hohen Belastungen.

Folgeabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein:

Die Autobahn verläuft weitgehend quer zu den in Nordsüdrichtung verlaufenden Bachtälern. In den Hochlagen der Rücken zwischen den Bachtälern werden meist hochwertige Ackerstandorte überbaut, während die Talflanken und die Talböden meist mittelwertige Standorte oder Grünlandstandorte mit unterschiedlichen Erzeugungsbedingungen sind.

Beim Abschnittsbeginn kommt es großflächig zu hohen Belastungen bei der Durchquerung des Harrainer- und Auholzes sowie des Mühl- und Kühholzes. Sehr kleinflächig treten im östlichen Abschnitt Waldverluste am Rand des ausgedehnten Kopfsburger Holzes und am nördlichen Rand des Lappachtales auf. In der Weiterführung der Trasse kommt es zu hohen Belastungen bei der Durchquerung des Fürth-Holzes, das aufgrund angrenzender Siedlungen nicht umfahren werden kann. Zu hohen Belastungen kommt es außerdem bei der Querung des Waldbestandes südlich von Pfaffenkirchen. Zwischen Rattenkirchen und dem Ende des Untersuchungsraumes werden nur kleinflächig Wälder beansprucht.

Trasse Haag:

Die Trasse verläuft überwiegend in land- und forstwirtschaftlich genutzten Landschaftsteilen, so dass der Schwerpunkt der überbauten Flächen im Bereich dieser Flächen liegt. Durch Inanspruchnahme größerer Anteile von bereits durch die B 12 überbauten Flächen kann die Betroffenheit land- und forstwirtschaftlicher Flächen verringert werden. Dieser Minimierungseffekt wird durch den notwendigen Bau von Ersatzstraßen für den nicht autobahnfähigen Verkehr teilweise wieder aufgezehrt.

Nördlich von Forstinning, sowie in der weitgehend ebenen, landwirtschaftlich gut nutzbaren Münchner Schotterebene und im Bereich südlich von Hohenlinden werden überwiegend hochwertige Ackerstandorte überbaut. Weitere hochwertige Ackerstandorte in größerem Umfang beeinträchtigt die Trasse auf den Kuppen bei Erlach und zwischen Thambach und Wolfgrub sowie im Abschnitt zwischen Reichertsheim/Ost und Heldenstein. Im übrigen werden im Verlauf der Trasse vorwiegend geringer bewertete Grünlandstandorte betroffen.

Die Trasse betrifft große Flächen des Anzinger und Ebersberger Forstes, die als Bannwald ausgewiesen sind. Durch die Trasse werden großflächig Teilbereiche überbaut und beeinträchtigt, da sie in einem langen Abschnitt östlich von Forstinning den Wald durchschneidet. Es werden ca. 8,6 ha Bannwald vom Hauptbestand abgetrennt. Im Großhaager Forst verläuft die Trasse bis Maitenbeth/West fast im gesamten Abschnitt neben der Trasse der bestehenden B 12. Dadurch entstehen großflächig Waldverluste. In der weiteren Folge sind die Waldbereiche im Deinwallner- und Kagenerholz entlang der bestehenden B 12 betroffen, im übrigen Verlauf nur kleinere, meist durch randliche Anschneidungen verursachte Betroffenheiten festzustellen.

Insgesamt verursacht die Trasse Dorfen bei landwirtschaftlich genutzten Böden in einem Umfang von 2,5 ha sehr hohe Belastungen und auf 137,4 ha hohe Belastungen, während die Trasse Haag sehr hohe Belastungen auf ebenfalls 2,5 ha und hohe Belastungen auf 82 ha mit sich bringt.

Unter Berücksichtigung, dass bei Eingriffen in den Bannwald von sehr hohen Belastungen auszugehen ist, verursacht die Trasse Dorfen auf 17,9 ha hohe Belastungen, die Trasse Haag auf 15,7 ha sehr hohe Belastungen und auf 40 ha hohe Belastungen.

2.4.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden soweit wie möglich bereits bei der Auswahl der Schutzziele und Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Bei der schutzgutübergreifenden Bewertung werden Synergieeffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern berücksichtigt.

Im einzelnen wurden folgende Wechselwirkungen erfasst:

Die Lärmimmissionen, die im Schutzgut Menschen in ihrer Be- und Entlastung für die Wohnqualität und Erholungsqualität untersucht wurden, haben ebenso Auswirkungen auf die biotischen Bereiche (z.B. auf Tiere) im Untersuchungsgebiet. Durch die Festlegung der Breite des Belastungskorridors in Abhängigkeit von den Empfindlichkeiten der betroffenen Arten und Lebensräume im Schutzgut Tiere und Pflanzen sind diese möglichen Wechselwirkungen dort mit abgedeckt.

Durch die geplante Straßenbaumaßnahme können kleinklimatische Veränderungen auftreten. Sowohl Kaltluftstau an Straßendämmen als auch Aufheizungen der Straße können Veränderungen bei biotischen und abiotischen Schutzgütern hervorrufen. Diese Aspekte sind im Schutzgut Tiere und Pflanzen über die Festlegung von Auswirkungstiefen und über die Ermittlung der Zerschneidung von Lebensräumen mit

abgedeckt. Kleinklimatische Veränderungen können auch Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bodenfruchtbarkeit haben, wobei der direkte Flächenverbrauch wesentlich erheblicher zu bewerten ist.

Betriebsbedingte Schadstoffemissionen haben Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft, Menschen, Boden und Wasser und wurden dort mit erfasst.

Die Versiegelung von Boden wirkt sich aufgrund der vielfältigen Verflechtungen des Schutzgutes Boden mit anderen abiotischen und biotischen Ressourcen auch auf andere Schutzgüter wie Wasser, Tiere und Pflanzen und Sachgüter im Sinne des Verlustes an land- und forstwirtschaftlichen Produktionsflächen aus. Die Wechselwirkungen sind bei der dortigen Beurteilung berücksichtigt worden.

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme hat Auswirkungen auf biotische Bereiche, auf das Landschaftsbild und damit auch auf die Erholungsqualität des Raumes und somit auch auf die Menschen. Die Wechselwirkungen sind bei der dortigen Beurteilung berücksichtigt worden.

Auch in der Planung vorgesehene und notwendige Schutzmaßnahmen können zu Wechselwirkungen innerhalb der Schutzgüter führen. So haben Lärmschutzwälle und -wände oder Regenrückhalteeinrichtungen Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die Lebensräume von Tieren und Pflanzen, auf den Boden und das Wasser. Die Anlage von Ausgleichsflächen für Tiere und Pflanzen erfolgt in der Regel auf landwirtschaftlich genutzten Böden, wodurch durch die Veränderung der Nutzungsart der Bodenaufbau verändert wird. Gleichzeitig gehen dadurch landwirtschaftlich nutzbare Böden verloren.

2.5 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoausschätzung anhand einer dreistufigen Skala mit den Begriffen

mittel hoch sehr hoch.

Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf die Umweltverträglichkeitsstudie und die den festgestellten Planunterlagen nachrichtlich beigefügte Planunterlage 14 verwiesen. Die Zugrundelegung einer dreistufigen Bewertungsskala ist im Anhörungsverfahren als methodisch falsch, da zu grobmaschig, gerügt worden. Dies könne zu einer Verschiebung der Beurteilung führen, da wegen fehlender Zwischenstufen sich im Ergebnis eine Bewertung ergeben könne, die bei einer stärkeren Differenzierung womöglich ganz anders aussehen würde. Diese Befürchtung ist unbegründet. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurde die Betrachtungsweise an das jeweilige Schutzgut angepasst, so dass man je nach Fragestellung drei-, fünf- oder auch nur einstufige Skalierungen angewendet hat. Erst in der Gesamtzusam-

menfassung ist eine dreistufige Bewertung vorgenommen worden. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

2.5.1 Schutzgutbezogener Vergleich der Trassen Dorfen und Haag

Beim Vergleich dieser beiden Trassenkorridore sind die Erkenntnisse aus dem hier verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsverfahren aber auch die Erkenntnisse, die sich in der Zwischenzeit im Rahmen der bereits durchgeführten Anhörungen für die Folgeabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein ergeben haben, heranzuziehen. Ein Ausklammern dieser Erkenntnisse im Verfahren Forstinning – Pastetten würde eine sachgerechte Beurteilung der Frage, ob eine Führung der A 94 über eine Trasse Dorfen möglich ist oder aber an unüberwindbaren Hindernissen scheitert, auf der Grundlage tatsächlich zu erwartender Auswirkungen erheblich erschweren. Dies hat seinen Grund darin, dass die Umweltverträglichkeitsstudie Forstinning – Ampfing aus dem Jahre 1996 im Hinblick auf die Folgeabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein auf relativ grobmaschige Planungsentwürfe zurückgreifen musste, da diese Abschnitte zu diesem Zeitpunkt noch nicht in der für eine Planfeststellung erforderlichen Schärfe geplant waren. Mit der Konkretisierung der Planung der Folgeabschnitte und der dadurch gewonnenen Detailschärfe hinsichtlich der tatsächlichen Auswirkungen in diesen Bereichen, ergeben sich gegenüber der Umweltverträglichkeitsstudie 1996 Änderungen, die im Rahmen dieser Umweltverträglichkeitsprüfung mit zu berücksichtigen sind.

So hat sich in Bezug auf das Schutzgut Mensch im Hinblick auf die Betroffenheit der Wohnnutzung durch Lärm gezeigt, dass durch eine umfangreiche Planung von Lärmschutzmaßnahmen vor allem in den Folgeabschnitten die zunächst ermittelten sehr hohen und hohen Belastungen deutlich reduziert werden können. Dies rührt daher, dass aufgrund der bewegteren Topographie bei der Trasse Dorfen in großem Umfang überschüssiges Bodenmaterial anfällt, das wallförmig entlang der Trasse abgelagert werden kann und damit zusätzlichen Lärmschutz bietet. Dadurch kann die Anzahl der sehr hohen Belastungen ausgesetzten Einwohner von 128 auf 78, der hohen Belastungen ausgesetzten Einwohner von 3426 auf 2742 und der mittleren Belastungen ausgesetzten Einwohner von 63 auf 45 reduziert werden.

Der Vergleich des Aspektes Belastung durch Neuverlärmung zwischen der Trasse Dorfen und der Trasse Haag unter Ansatz der ermittelten Einwohnerzahlen führt zu dem Ergebnis, dass die Trasse Haag hier günstiger zu beurteilen ist.

Bei dieser Betrachtungsweise zeichnet sich ab, dass bei Realisierung der Trasse Dorfen im Korridor Dorfen ca. 2870 Anwohner durch Lärm sehr hoch, hoch und mittel belastet und gleichzeitig ca. 3570 Anwohner im Korridor Dorfen und Haag lärmäßig entlastet werden. Bei Realisierung der Trasse Haag entstehen insgesamt ca. 2010 Belastungen und ca. 2750 Entlastungen. Bei der Betrachtung dieser Zahlen drängt sich der Eindruck auf, dass im Korridor Dorfen erheblich mehr Menschen betroffen sind als im Korridor Haag. Dies trifft jedoch so nicht zu, denn der Korridor Haag ist wesentlich dichter besiedelt als der Korridor Dorfen. Bei diesem Vergleich wird nur erkennbar, bei wie vielen Anwohnern sich die Betroffenheiten wesentlich verschieben. In einem Korridor, der überwiegend durch ländlich geprägtes Gebiet verläuft, sind solche Verschiebungen naturgemäß größer als in einem Korridor, der durch eine stark befahrene Bundesstraße vorbelastet ist.

In einem dichter besiedelten Raum, wie dem der Trasse Haag, liegt eine große Anzahl von Betroffenheiten bereits vor, da die Vorbelastung durch die B 12 bereits vorhanden ist und im Prognosezeitraum bis 2010 noch anwachsen wird. Neue Betroffenheiten oder neu entstehende, unverhältnismäßig starke Zusatzbelastungen wird es relativ weniger geben, denn die A 94 würde zu einem überwiegenden Teil im selben vorbelasteten Raum wie die derzeitige B 12 verlaufen.

Wir sehen daher die vom Vorhabensträger hier zusätzlich im Rahmen des Folgeabschnittes Pastetten – Dorfen durchgeführte Beurteilung unter dem Gesichtspunkt „Nähe zur Autobahn“ als sachgerechte Methode zur Ermittlung dieser hier in Frage stehenden Betroffenheiten. Die Methode, sich im Rahmen eines Korridor- bzw. Variantenvergleiches nur auf den Gesichtspunkt der Neuverlärnung zu beziehen, ist für ähnlich ausgestattete Räume – vor allem was die Siedlungsstruktur betrifft – ein brauchbarer und aussagekräftiger Bewertungsansatz. Für unterschiedlich strukturierte und unterschiedlich lärmvorbelastete Räume, wie sie hier vorliegen, sind Zusatzuntersuchungen und weitergehende Bewertungen für eine sachgerechte Beurteilung hilfreich. Das bedeutet jedoch nicht, dass eine Beurteilung anhand reiner Neubetroffenheiten damit gegenstandslos würde. Die sich hieraus ergebenden unterschiedlichen Ergebnisse stehen nebeneinander und können zum Vergleich herangezogen werden.

Der Vorhabensträger hat im Rahmen dieser weitergehenden Untersuchung die Zahl der in Nachbarschaft zur Trasse wohnenden Menschen ermittelt. Dabei hat sich ergeben, dass in einem Abstand bis zu 100 m bei der Trasse Dorfen 45 Einwohner und bei der Trasse Haag 138 Einwohner und in einem Abstand von 100 m bis 300 m bei der Trasse Dorfen 642 und bei der Trasse Haag 1725 Einwohner leben.

Daraus zeigt sich, dass der Korridor Haag im Einflussbereich der Trasse deutlich dichter besiedelt ist als der Korridor Dorfen. Die Siedlungsstruktur im Korridor Dorfen weist ausreichende Freiräume bzw. Siedlungslücken auf, um – insbesondere bei der Passage oder der Tangierung von Ortschaften – lärmschutzorientiert im Sinne des Optimierungsgebotes des § 50 BImSchG trassieren zu können. Der Korridor Haag besitzt dagegen aufgrund seiner dichteren Besiedlung weniger Freiräume und Baulücken für eine solche Optimierung der Trasse.

Dieser Zusammenhang zwischen Siedlungsdichte und Siedlungsstruktur erklärt die ca. 3-fach höhere Anwohnerbetroffenheit im Sinne einer unmittelbaren Nachbarschaft zur Autobahn im Abstand bis zu 300 m im Korridor Haag. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen bringen zwar die rechtlich gebotene Entlastung, es bleibt jedoch ein Lärmniveau, das durch die 16. BImSchV als zumutbar erachtet wird.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei einer Trasse Dorfen eine deutlich stärkere Neuverlärnung eintreten würde, während bei einer Trasse Haag insgesamt mehr Menschen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Autobahn wohnen würden.

Eine vergleichende Reihung der beiden Trassen ist daher in Bezug auf das Schutzgut Mensch im Hinblick auf Lärm und Nachbarschaft zur Autobahn nicht möglich. Anders stellt es sich im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion dar. Die Tatsache, dass der Korridor Dorfen bislang relativ gering durch überörtliche Straßen belastet ist, führt bei einem Bau der Autobahn zu einer deutlichen Belastung der Erholungsfunktionen und damit zu einer nachteiligeren Beurteilung der Trasse Dorfen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Erholungssuchende in weniger belastete Räume ausweichen können, während dies hinsichtlich des Wohnumfeldes nicht möglich ist.

Hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ergibt sich wegen des unterschiedlichen Grades der Naturnähe beider Korridore eine günstigere Beurteilung für die Trasse Haag. Die Trasse Dorfen verursacht deutlich mehr sehr hohe und hohe Belastungen als die Trasse Haag, wenngleich durch die in die Planung des Folgeabschnittes Pastetten – Dorfen eingebrachte Variante Isental Hang (mit Subvariante Haidvocking) die Eingriffe minimiert werden. In der vergleichenden Gesamtbewertung im Hinblick auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen ergibt dies jedoch keine Änderung der Reihung der beiden Trassen.

Hinsichtlich der Schutzgüter Boden, Luft und Klima sowie Kulturgüter ergeben sich keine signifikanten Unterschiede, so dass dies keine maßgebliche Auswirkung im

Vergleich der beiden Trassen hat. Wo dies im Einzelfall doch gegeben ist, ist die Bewertung bei der Beurteilung anderer Schutzgüter, wie Menschen, Tiere und Pflanzen, Wasser, Sachgüter mit eingeflossen.

Lediglich der unter dem Schutzgut Kulturgüter behandelte Aspekt des Betroffenseins kulturhistorisch wertvoller Landschaftsteile führt im Vergleich der Trassen zu dem Ergebnis, dass die Trasse Dorfen aufgrund ihrer Führung in einer bislang relativ unberührten bäuerlich geprägten Kulturlandschaft ungünstiger zu bewerten ist als die Trasse Haag, deren Korridor durch die B 12 in dieser Beziehung vorbelastet ist.

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser hat die Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben, dass infolge der möglichen Belastungen der Oberflächengewässer die Trasse Dorfen deutlich ungünstiger zu beurteilen ist als die Trasse Haag, da im Korridor Dorfen wesentlich mehr Fließgewässer gequert werden müssen als im Korridor Haag (vgl. Ziffer C 2.4.4). Dagegen sind auf der Trasse Haag deutlich mehr Risikobereiche hinsichtlich Grundwasservorkommen, vor allem auch hinsichtlich der Auswirkungen auf ausgewiesene Wasserschutzgebiete, im Einzugsbereich von Trinkwasserversorgungsanlagen gegeben (vgl. Ziffer C 2.4.4).

Der Vorhabensträger hat aus seiner Sicht eine Bewertung dergestalt vorgenommen, dass er dem Grundwasserschutz den Vorrang vor dem Schutz der Oberflächengewässer gegeben hat und dementsprechend die Trasse Dorfen im Hinblick auf das Schutzgut Wasser insgesamt günstiger bewertet hat. Die Fachbehörden haben dem im Anhörungsverfahren widersprochen. Sie vertreten die Auffassung, dass aufgrund der Vielzahl von Fließgewässerquerungen auf der Trasse Dorfen das Belastungsrisiko höher anzusetzen sei, da bei einem möglichen Gefahrgutunfall wesentlich schneller mit einer Beeinträchtigung der Oberflächengewässer zu rechnen sei als mit einer Befrachtung des Grundwassers, das durch Bodenschichten, die auch einen Zeitpuffer darstellen, geschützt sei. Dieser Schutz sei auch im Bereich der Trasse Haag gewährleistet, wo im Gegensatz zur Trasse Dorfen die Bodenschichten insgesamt durchlässiger sind. Der Vertreter des Landesamtes für Wasserwirtschaft hat im Erörterungstermin vom 14.07.1997 allerdings eingeräumt, dass in Teilbereichen der Trasse Dorfen das zu Trinkwasserzwecken gewonnene Grundwasser aus sehr tiefen Bereichen, die durch dichte Deckschichten hervorragend geschützt seien, komme, während in weiten Bereichen der Trasse Haag das Grundwasser 10 – 20 m unter Gelände anstünde und nur durch eine relativ durchlässige Kiesschicht geschützt sei.

Aufgrund der hohen Bedeutung des Schutzgutes Wasser im Rahmen der Umweltvorsorge und wegen der hier vorliegenden sehr unterschiedlichen Auswirkungen der beiden Trassen auf Teilbereiche dieses Schutzgutes, sehen wir es als geboten an, eine vergleichende Bewertung jeweils an diesen Teilbereichen auszurichten. Wir kommen daher zu dem Ergebnis, dass die Trasse Dorfen im Hinblick auf mögliche Belastungen von Fließgewässern erheblich ungünstiger einzustufen ist als die Trasse Haag, da im Korridor Dorfen wesentlich mehr solche Gewässerläufe gequert werden müssen als im Korridor Haag. Im Hinblick auf das Grundwasser und da vor allem hinsichtlich der bestehenden Trinkwasserversorgungseinrichtungen, ist die Trasse Dorfen günstiger einzustufen, da diese Vorkommen durch die dichteren Bodenschichtstrukturen mit längerer Sickerdauer in diesem Korridor überwiegend besser geschützt sind. Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass dem Trinkwasser als Lebensmittel eine besondere Schutzwürdigkeit zukommt.

Bei dieser vergleichenden Bewertung ist berücksichtigt, dass bei der Realisierung der Trasse Dorfen weiterhin Verkehr auf der B 12 verbleibt und daher dann Gefährdungen von beiden Straßenzügen ausgehen können, während bei einer Trasse Haag nur eine Autobahn mit den auf dem technisch neuesten Stand ausgerüsteten Straßenentwässerungseinrichtungen vorhanden wäre. Dies stellt allerdings die getroffene vergleichende Bewertung nicht in Frage, da bei einer Trasse Dorfen der Verkehr auf der B 12 deutlich verringert werden wird und zudem der hier vor allem maßgebliche Gefahrgutverkehr ebenfalls künftig überwiegend die Autobahn benutzen wird.

Eine deutliche Optimierung der wasserwirtschaftlichen Belange im Bereich der Trasse Dorfen liegt darin, dass durch die nunmehr im Abschnitt Pastetten – Dorfen vorgesehene Führung im Hangbereich des Isentales die Trasse völlig aus dem Überschwemmungsbereich der Isen herausfällt und dadurch die vorhandenen Retentionsräume unangetastet bleiben.

Hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft kommt es bei der Trasse Dorfen aufgrund der Tatsache, dass hier ein bislang in großen Teilen unberührter Raum betroffen ist, zu erheblichen Überfremdungen durch das Straßenbauprojekt, während sich solche Auswirkungen im Korridor Haag nicht in gleichem Maße ergeben, da hier das vorhandene Straßenband der B 12 bereits zu einer Überfremdung des Landschaftsbildes geführt hat und somit eine Vorbelastung vorhanden ist. Auf der Trasse Dorfen kann der Eingriff in das Landschaftsbild durch die gegenüber der ursprünglich geplanten Trassenführung im Abschnitt Pastetten – Dorfen im Talgrund der Isen nunmehr vorgesehene Trassierung im Hangbereich des Isentales zwischen Lengdorf und Dorfen allerdings insoweit minimiert werden, als durch Geländemodellierungen und im Zusammenhang mit zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen die Trasse hier so in das Gelände eingepasst werden kann, dass eine dem Charakter des Landschaftsraumes verträglichere Neugestaltung des Landschaftsbildes möglich ist.

Trotzdem ist bei einer vergleichenden Beurteilung beider Gesamttrassen die Trasse Haag im Hinblick auf das Schutzgut Landschaft günstiger zu beurteilen, da hier durch die bereits vorhandene Vorbelastung mit einem Straßenband die hinzukommenden Überfremdungen durch die Autobahn nicht so schwer wiegen würden.

Zu Zulässigkeit der Einbeziehung des Zusatzkriteriums Sachgüter haben wir uns bereits unter Ziffer C 2.4.7.2 geäußert. Die vergleichende Bewertung der beiden Trassen ergibt, dass die Trasse Dorfen in Bezug auf die Auswirkungen auf eine nachhaltige landwirtschaftliche Nahrungsmittelproduktion ungünstiger, während hinsichtlich der Erhaltung des Waldes und Sicherung seiner Funktionen die Trasse Haag ungünstiger zu beurteilen ist.

In der Gesamtschau ergeben sich aus der Sicht von Natur und Landschaft (Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Landschaft einschließlich der Wechselwirkungen) Vorteile für die Trasse Haag. Aber auch Teilbereiche der Schutzgüter Mensch (Neuverlärmung, Erholung), Wasser (Gefährdungspotenzial für Oberflächengewässer) und Sachgüter (nachhaltige landwirtschaftliche Nahrungsmittelproduktion) sprechen für diese Trasse.

2.5.2 Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten

Die planfestgestellte Baumaßnahme führt trotz umfangreicher Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von nachteiligen Auswirkungen und der Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte zu Umweltbelastungen. Schwerpunktartig sind zu nennen die Lärmauswirkungen, die vor allem in dem Bereich, wo die Autobahn die bisherige Trasse der A 94 an deren jetzigem Ende nördlich von Forstinning verlässt und in ihrem weiteren Verlauf bislang von Straßenverkehrslärm relativ wenig belastete Gebiete durchschneidet, zu hohen und in Einzelfällen in Moosstetten und nordwestlich von Pastetten zu sehr hohen Belastungen führen. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen führen zwar dazu, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden, können aber nicht vermeiden, dass künftig nahe der Autobahn liegende Ortsteile, Weiler und Einzelhäuser, die bisher in vergleichsweise ruhiger Lage sind, spürbarem Straßenverkehrslärm ausgesetzt sein werden.

Hinsichtlich der Erholungsfunktion wirkt sich die Planung im westlichen Bereich wegen der bereits vorhandenen Vorbelastung durch die B 12 nördlich von Forstinning nicht sehr hoch aus, da hier nur eine geringe Bedeutung als Erholungsgebiet gegeben ist. Das Semptquellgebiet nördlich der Autobahn bleibt für die Erholungssuchenden aus Forstinning auf den derzeitigen Wegen auch weiterhin erreichbar. Im weite-

ren Verlauf östlich der künftigen Anschlussstelle der B 12 werden jedoch bislang relativ unberührte Landschaftsbereiche durchschnitten, so dass es vor allem im südlichen Bereich des hochwertigen Schwillachtales durch die Trennwirkung und die Verlärmung zu einer erheblichen Störung der Erholungsflächen kommt.

Entlastungen wird es für die im jetzigen Einflussbereich der Überleitungsspanne von der A 94 zur B12 gelegenen Wohnbereiche und im weiteren Verlauf der B 12 geben, da die Verkehrsbelastung hier deutlich zurückgehen wird.

Weitere Schwerpunkte sind die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Belange des Wasserhaushalts sowie die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen, wobei es in diesem Abschnitt vorwiegend zum Verlust mittel bedeutsamer Lebensräume und zu mittleren Belastungen durch die Zerschneidung von Lebensräumen kommt (bedeutsam ist allerdings die Abtrennung eines Teils des Schwillachquellgebietes südlich der Trasse, das mit einem hohen Standort- und Entwicklungspotenzial ausgestattet ist). Die positiven Auswirkungen der vorgesehenen Lärmschutzanlagen für die Anwohner an der Autobahn werden gegenüber ihren nachteiligen Wirkungen auf das Landschaftsbild höher bewertet. Durch Straßenentwässerungseinrichtungen, die dem neuesten technischen Standard entsprechen, werden die potenziellen Gefahren sowohl für die Oberflächengewässer als auch für das Grundwasser so weit als möglich reduziert.

Nicht vermeidbare oder nicht weiter minimierbare Umweltauswirkungen müssen aus Gründen, die nicht im Rahmen der hier (Umweltverträglichkeitsprüfung) zu prüfenden Belange liegen, hingenommen werden. Hierauf wird später noch eingegangen.

2.6 Verträglichkeitsuntersuchung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

Die EG-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) verfolgt das Ziel, ein kohärentes europäisches Netz besonderer Schutzgebiete zu errichten und zu unterhalten. Die rechtliche Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht erfolgte durch §§ 19 a ff. BNatSchG und Art. 13 b und c und Art. 49 Bay NatSchG. Die fachliche Umsetzung hat durch die Meldung geeigneter Gebiete und die nationale Unterschützstellung zu erfolgen. Die Gebietsmeldung für die vom Freistaat Bayern ausgewählten FFH-Gebiete an die EU-Kommission ist inzwischen erfolgt. Dabei steht gem. der Rechtsprechung des BVerwG (24.08.2000, NVwZ 2001, 92) den Mitgliedstaaten bei der Aufnahme der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne der FFH-Richtlinie in die nationale Vorschlagsliste ein naturschutzfachlicher Beurteilungsspielraum zu. Nach deutschem Recht wäre damit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben, zumindest hinsichtlich der das Staatsgebiet des Freistaates Bayern betreffenden Gebietsmeldung, Rechnung getragen. Gemäß der Gemeinsamen Bekanntmachung v. 04.08.2000 (AllMBI 2000, 544) ist die Meldeliste abschließend, potenzielle FFH-Gebiete bestehen daneben nicht.

Ungeachtet dieser Rechtsauffassung stellt sich die Frage, wie bis zu einer endgültigen Festlegung einer Gemeinschaftsliste gem. Art. 21 FFH-Richtlinie solche Gebiete verfahrens- und materiellrechtlich im Rahmen eines Planungsvorhabens zu beurteilen sind, die in die nationale Meldeliste nicht aufgenommen worden sind, in denen aber das Vorkommen von Lebensräumen und Arten von gemeinschaftlicher Bedeutung feststellbar ist. Vor dem Hintergrund des sich unmittelbar aus Art. 10 des EG-Vertrages herleitenden Grundsatzes des gemeinschaftsfreundlichen Verhaltens besteht die Pflicht, die Ziele einer europäischen Richtlinie, hier der FFH-Richtlinie, nicht durch Schaffung vollendeter Tatsachen zu unterlaufen. Im Hinblick auf die hierzu ergangene Rechtsprechung und aufgrund von im Verfahren erhobenen Einwendungen sind wir vorsorglich der FFH-Problematik weiter nachgegangen.

Vergleichbare Überlegungen gelten auch für die EG-Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutz-Richtlinie). Entsprechend der Rechtsprechung des EuGH gilt für ein Vogelschutzgebiet, das noch nicht vom Mitgliedstaat zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt worden ist, das strenge Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-Richtlinie. Dieser Rechtsauffassung hat sich das BVerwG in seinem Beschluss vom 21.11.2001 (4 VR 13.00) angeschlossen.

Bei der weiteren Prüfung ist zu unterscheiden zwischen den sich hieraus ergebenden Problemen im verfahrensgegenständlichen Abschnitt Forstinning – Pastetten und den Problemen bezüglich einer gesamtvorhabensbezogenen Vorausschau in den weiteren Abschnitten der Trasse Dorfen.

2.6.1 Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten

In diesem Abschnittsbereich sind von der Bayerischen Staatsregierung weder Vogelschutzgebiete noch FFH-Gebiete an die Europäische Kommission gemeldet worden. Im Planfeststellungsverfahren ist auch von keiner Seite vorgetragen worden, dass im Abschnitt Forstinning – Pastetten „faktische“ Vogelschutzgebiete bzw. „potenzielle“ FFH-Gebiete vorlägen. Die diesbezüglich erhobenen Einwände beziehen sich auf die Folgeabschnitte und hier im wesentlichen auf den Abschnittsbereich zwischen Lengdorf und Dorfen im Isental hinsichtlich Arten und Lebensräume von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der FFH-Richtlinie.

Der Vorhabensträger hat gleichwohl in den Planunterlagen zum landschaftspflegerischen Begleitplan bei der Konfliktermittlung sowohl Lebensräume und Arten, die in den jeweiligen Anhängen der FFH-Richtlinie aufgeführt sind, dargestellt und in die naturschutzfachliche Beurteilung mit eingestellt. In gleicher Weise wurde mit Arten der V-Richtlinie verfahren. Auf die Darstellung in den planfestgestellten Unterlagen 10.1 und 10.3 wird Bezug genommen. Zusammen mit einer aktualisierten Auflistung vom Januar 2002 hinsichtlich geschützter Arten gem. der FFH-Richtlinie und der V-Richtlinie ergeben sich folgende Erkenntnisse:

Eine weitergehende Untersuchung anhand der V-Richtlinie erübrigt sich, da keinerlei Hinweise vorliegen, dass hier ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung zur Erhaltung wildlebender Vogelarten anzutreffen ist. Daran ändert auch nicht das Vorkommen vereinzelter Vogelarten nach Anhang 1 der V-Richtlinie wie des Blaukehlchens im Bereich des Schwillachquellgebietes, des Eisvogels im Bereich der Semptquellen (im bereits durch die B 12 vorbelasteten Bereich) und des Weißstorches im Bereich der Semptquellen und der Schwillachquellen.

Die uferbegleitende Vegetation entlang der Quellbäche im Schwillachquellgebiet und entlang der übrigen im Untersuchungsgebiet verlaufenden Bäche und Gräben stellen in Teilbereichen Lebensräume entsprechend des Anhangs 1 der FFH-Richtlinie dar. Soweit vereinzelt prioritäre Lebensraumtypen (gewässerbegleitende Gehölzsäume) vorhanden sind, werden sie aufgrund ihrer Entfernung von der geplanten Autobahn nicht in erheblicher Weise beeinträchtigt.

Prioritäre Tier- und Pflanzenarten sind in einem 200-m-Umgriff der Straßentrasse nicht vorhanden. Die Fundorte der übrigen gem. Anhang 2 der FFH-Richtlinie ermittelten Tierarten wie das Große Mausohr, die Gelbbauchunke, die Koppe, der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling und der Schwarzblaue Wiesenknopf-Ameisenbläuling verteilen sich im Untersuchungsraum entlang des Planungsabschnittes, wobei die ermittelten Vorkommen teilweise weit ab von der geplanten Straße liegen.

Es konnten keine Erkenntnisse gewonnen werden, dass es sich hier um ein „potenzielles“ Schutzgebiet i.S.d. FFH-Richtlinie bzw. um Teilbereiche davon handelt, deren Erhaltungsziele nachhaltig und erheblich beeinträchtigt werden. Soweit einzelne vorhandene Lebensraumtypen und Habitate schutzwürdiger Arten von der Straßenpla-

nung tatsächlich betroffen werden, ist das in die landschaftspflegerische Begleitplan eingeflossen und wird durch die planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Berücksichtigt ist dabei auch das inzwischen mit Verordnung vom 14.07.1997 festgesetzte Landschaftsschutzgebiet „Quellgebiet der Schwillach“, das von der Trasse im südlichen Bereich durchschnitten wird. Der Bau der A 94 auf der linienbestimmten Trasse ist von den Beschränkungen der Verordnung ausdrücklich ausgenommen. Nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht erkennbar.

Ein von der Bayerischen Staatsregierung gemeldetes FFH-Gebiet 7637-302 „Strogen, Hammerbach, Kollinger Bach“ liegt vom verfahrensgegenständlichen Abschnitt so weit entfernt (rd. 2 km), dass sich daraus keine Auswirkungen ergeben können. Im Rahmen der gesamtvorhabensbezogenen Vorausschau ist dies allerdings nachfolgend zu würdigen.

2.6.2 Folgeabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen - Heldenstein

Der Vorhabensträger hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Folgeabschnitt Pastetten – Dorfen zusätzlich zu der Berücksichtigung der in diesem Abschnitt vorkommenden FFH-Lebensraumtypen und Arten im landschaftspflegerischen Begleitplan eine Verträglichkeitsstudie vom April 2001 hinsichtlich des o.g. Gebietsvorschlages vorgelegt, die bei der gesamtvorhabensbezogenen Vorausschau mit berücksichtigt wird.

Der Gebietsvorschlag erstreckt sich jeweils entlang der genannten Fließgewässer als schmales Band in Nord-Süd-Richtung, bestehend aus dem Bachlauf und der feuchten Aue der Strogen (vom Zusammenfluss der Quellbäche östlich von Wolfswinkel bis südlich von Wartenberg), dem Bachlauf und der feuchten Aue des Hammerbaches (zwischen Hammersdorf und der Mündung in die Strogen) und dem Bachlauf und der feuchten Aue des Kollinger Baches (zwischen der Kreisstraße ED 14 Erding – Lengdorf und der Mündung in die Strogen). Die geplante Trasse nähert sich dem „Strogenast“ des gemeldeten Gebietes auf ca. 500 m und dem „Hammerbachast“ auf ca. 300 m. Direkte Auswirkungen durch die Trasse ergeben sich somit nicht. Geprüft wurde dies im Hinblick auf folgende Erhaltungsziele des gemeldeten Gebietsvorschlages:

- Erhaltung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes für das naturnahe, zusammenhängende Fließgewässersystem mit den zugehörigen Auenlagen und den dort vorkommenden Lebensraumtypen sowie Tier- und Pflanzenarten
- Erhaltung des bestehenden Flächenumgriffes mit den Vorkommen der Lebensraumtypen „Erlen- und Eschenwälder und Weichholzaunenwälder an Fließgewässern“
- Erhaltung und Wiederherstellung eines durchgängigen waldartigen Bandes in der überschwemmbar bzw. grundfeuchten Talau zur Verbreiterung von Schmalstellen und Schließung von Bestandslücken in dem Auwaldband; dadurch weitere Verbesserung der Habitataignung des Auwaldbandes für typische Tier- und Pflanzenarten
- Erhaltung, Anlage bzw. Zulassen der Selbstentwicklung des Lebensraumtyps „Feuchte Hochstaudensäume entlang der Fließgewässer und Waldränder“ durch Einhalten von ungenutzten bzw. nur sporadisch genutzten Puffer- und Randstreifen auch als Trittsteine zur Vernetzung der derzeit isolierten Vorkommen der Ameisenbläuling-Arten
- Erhaltung der freien Fließgewässerdynamik sowie Wiederherstellung in beeinträchtigten Bereichen zur Sicherung des auwaldtypischen Wasserhaushaltes und

der typischen Fließgewässerflora und –fauna des Lebensraumtypes „Fließgewässer mit Vegetation der Fluthahnenfußgesellschaften“

- Erhaltung und Wiederherstellung einer günstigen Wasserqualität zur Sicherung der typischen Fließgewässerflora und –fauna des Lebensraumtypes „Fließgewässer mit Vegetation der Fluthahnenfußgesellschaften“.

Auswirkungen durch Bau und Betrieb der Autobahn können sich jedoch außerhalb des Gebietsvorschlages auf die von der Straße gekreuzten Oberläufe der Strogen und des Hammerbaches und von kleinen und kleinsten Gräben, die diesen Bächen zulaufen, ergeben. Dies kann durch betriebs- oder unfallbedingte Beeinträchtigungen der Bereiche zwischen dem FFH-Gebietsvorschlag und der Autobahn durch Lärm, Luftschadstoffe, Einleiten von verunreinigtem Straßenoberflächenwasser bzw. diverser Schadstoffe bei Unfällen verursacht werden.

Zur Vermeidung und zur Minimierung solcher Auswirkungen sind jedoch verschiedene technische und landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen, die sicherstellen, dass die Risiken auf ein Minimum reduziert werden. Insbesondere die technischen Vorkehrungen an den geplanten Entwässerungseinrichtungen gewährleisten, dass auch in Unfallsituationen ausreichende Reaktionszeiten vorhanden sind, die ein rechtzeitiges Einschreiten zur Vermeidung von schädlichen Einwirkungen auf das Fließgewässersystem ermöglichen. Unter Berücksichtigung aller in diesem Abschnittsbereich vorgesehenen Vermeidungs- Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen daher für den gemeldeten FFH-Gebietsvorschlag als nicht erheblich beurteilt. Die zur Erreichung der Erhaltungsziele für das Gebiet erforderlichen Entwicklungsmaßnahmen werden nicht behindert oder unmöglich gemacht. Es bleibt auch weiterhin möglich, die Lebensräume und Artvorkommen in das Europäische Netz NATURA 2000 einzubinden.

Im weiteren Trassenverlauf liegen keine gemeldeten Gebiete i.S.d. FFH-Richtlinie oder der V-Richtlinie vor. Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat im Rahmen des Dialogverfahrens zusätzlich die Isen mit ihren Seitenbächen zur Meldung vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde nicht umgesetzt. Gleichwohl haben wir vorsorglich im Rahmen der gesamtvorhabensbezogenen Vorausschau diesen Abschnittsbereich in die Prüfung der FFH-Problematik mit einbezogen.

Der Vorhabensträger hat in den landschaftspflegerischen Begleitplänen zum Abschnitt Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein aber auch in der dem Abschnitt Forstinning – Pastetten unmittelbar zugrundegelegten Umweltverträglichkeitsstudie für den Gesamtbereich der Trasse Dorfen die im genannten Untersuchungsraum (Isen mit ihren Seitenbächen) vorkommenden Lebensräume und Arten nach der FFH-Richtlinie und der V-Richtlinie erhoben und dargestellt sowie die von der Straßenplanung ausgehenden Konflikte und Auswirkungen aufgezeigt, bewertet und die Verträglichkeit des Vorhabens mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung untersucht.

Die Überprüfung hat ergeben, dass im Untersuchungsbereich eine Reihe unterschiedlicher Lebensräume des Anhangs 1 der FFH-Richtlinie, darunter auch prioritäre, vorhanden sind und von der geplanten Trasse auch berührt werden. Ebenso sind eine Reihe verschiedener Tierarten nach Anhang 2 der FFH-Richtlinie in diesem Bereich anzutreffen, worunter allerdings keine prioritären Arten sind. Die prioritären Lebensräume entlang der Fließgewässer sind aufgrund ihrer Lebensraumqualität (Artenausstattung, Ausbildung, Raumwirksamkeit) als Biotopleitlinien von sehr hoher bis hoher Bedeutung (Hammerbach, Isen, Lappach, Goldach, Grimmelbach, Ornaubach, Rimbach, Kehrhamer Bach) einzustufen. Bei den betroffenen Lebensräumen handelt es sich überwiegend um solche mit einer linienförmigen Bandstruktur entlang von Fließgewässern, die überwiegend in Nord-Süd-Richtung verlaufen und von der west-östlich ausgerichteten Trasse gekreuzt werden. Dadurch können diese Lebensräume durch ausreichend dimensionierte Brückenbauwerke schonend überquert werden. So

wird die Isen südlich Weinhackl mit einem Brückenbauwerk mit einer lichten Weite von 580 m und einer lichten Höhe von maximal 11 m, die Lappach zwischen Haidvocking und Westholz (LW 275 m und LH 15 m), die Goldach (LW 420 m und LH 17 m), der Grimmelbach (LW 40 m und LH 11 m), der Ornaubach (LW 350 m und LH 24 m), der Rimbach (LW 330 m und LH 20 m) und der Kehrhamer Bach (LW 45 m und LH 14 m) gekreuzt. Mit der Wahl der Subvariante Haidvocking erfolgt die Querung des empfindlichen Lappachtales an einer das Lebensraumgefüge möglichst gering belastenden Stelle. Auch die übrigen Querungsbauwerke von Fließgewässern und Gräben erfahren eine so ausreichende Dimensionierung, dass sich die Auswirkungen auf die dort betroffenen Lebensräume und Arten erheblich minimieren lässt. Ferner wird ein Großteil der gem. der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Ausgleichsflächen zum Erhalt der Leitlinienfunktion im Bereich der Brückenquerungen angelegt werden. Die Beeinträchtigung der FFH-relevanten Lebensräume und Arten durch die geplante Baumaßnahme werden bei der Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichflächenbedarfs sowie bei der Planung der Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung berücksichtigt werden. Insgesamt gesehen ergeben sich unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen keine erheblichen Auswirkungen. Die Möglichkeit, die hier vorhandenen Lebensbereiche ggf. in das Europäische Netz Natura 2000 einzubeziehen, bleibt erhalten.

2.7 Umweltbezogene Gesamtvorausschau der Trasse Dorfen

Aus den bisherigen Überlegungen unter Einbeziehung des Trassenvergleichs mit einer möglichen Alternative über Haag wird deutlich, dass eine Trasse Haag im Hinblick auf die Umweltbelange günstiger zu beurteilen ist. Dies bedeutet aber nicht automatisch die Unzulässigkeit der vom Vorhabensträger gewählten Trasse Dorfen. Bereits die Umweltverträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass auch im Zusammenhang mit den zu prüfenden Umweltbelangen eine differenzierte Betrachtungsweise vorgenommen werden muss. So wirkt sich eine Trasse Dorfen einerseits nachteiliger auf das Wohnumfeld und die Erholung durch die Neuverlärmung und die Zerschneidungswirkung der Trasse aus, andererseits würden im Korridor Haag künftig mehr Menschen in unmittelbarer Nähe zu einer Autobahn wohnen. Hinsichtlich des Schutzes der Oberflächengewässer wäre eine Trasse Haag günstiger, während für den Schutz bestehender Trinkwassereinzugsbereiche die Trasse Dorfen günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Zieles der Erhaltung des Waldes und der Sicherung seiner Funktionen weist die Trasse Haag Nachteile auf, bezüglich der Sicherung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion ist sie günstiger zu bewerten. Hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft hat die Trasse Haag Vorteile.

Im Rahmen einer gesamtvorhabensbezogenen Vorausschau ist nun aber nicht die arithmetische Gegenüberstellung der Positiva und Negativa der einzelnen Alternativen entscheidend, sondern die Frage, ob die vorgenommene Überprüfung Erkenntnisse hinsichtlich unüberwindbarer Hindernisse für die Realisierung der vom Vorhabensträger aus fachplanerischer Sicht ausgewählten Trasse erbringt. In diesem Zusammenhang kann die Beantwortung der Frage, ob im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ein Ausgleich für die Eingriffe in Natur und Landschaft möglich ist oder nicht, eine Rolle spielen, da die Eingriffe nach Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG zunächst zu untersagen sind, wenn die Beeinträchtigungen nicht vermeidbar oder nicht in dem erforderlichen Maß ausgleichbar sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Hinsichtlich der Beurteilung des verfahrensgegenständlichen Abschnittes hat sich gezeigt (wird später noch näher ausgeführt), dass unvermeidbare Eingriffe ausgeglichen werden können.

Inwieweit im Zuge der Folgeabschnitte unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft ausgleichbar sind, kann nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht abschließend beurteilt werden. Dies ist den Planfeststellungsentscheidungen im Rahmen der Verfahren für diese Abschnitte vorzubehalten. In den hierzu bereits durchgeführten Anhörungsverfahren, aber auch aus den Äußerungen im vorliegenden Verfahren hat sich gezeigt, dass zwischen dem Vorhabensträger und den Naturschutzfachbehörden und den an den Verfahren beteiligten Verbänden unterschiedliche Auffassungen hinsichtlich der Ausgleichsfähigkeit bestehen. Während der Vorhabensträger bei seiner Bewertung den Schwerpunkt der durch den Straßenbau verursachten Eingriffe in der Zerschneidung von Bandstrukturen, vor allem betroffener wertvoller Fließgewässerbereiche sieht und dort jeweils ausreichende Ausgleichsmöglichkeiten attestiert, um die Funktionsfähigkeit dieser Strukturen zu sichern, bewerten die Fachbehörden den Eingriff in einer ganzheitlichen Betrachtungsweise auf den Gesamttraum der Trasse Dorfen bezogen. Zusätzlich zu den rein faunistischen, floristischen und landschaftsbildbezogenen Aspekten werden auch Auswirkungen auf die bäuerliche Kulturlandschaft oder die Entwertung der Landschaft für eine naturbezogene Erholung durch Verlärmung und Veränderung des Landschaftsbildes einbezogen. Die Fachbehörden kommen dabei zu dem Ergebnis, dass der Eingriff daher insgesamt nicht ausgleichbar ist. Das vorgelegte Ausgleichskonzept sei zwar im Rahmen des Möglichen schlüssig und fachlich in Ordnung, ein völliger Ausgleich aber nicht möglich.

Dies führt nun aber nicht zu dem zwingenden Schluss, dass der Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen aus Gründen unüberwindbarer Hindernisse des Naturschutzrechts scheitern muss.

In den bisher durchgeführten Anhörungsverfahren sind u.a. Forderungen zur Minimierung der Eingriffe in die bandstrukturartigen wertvollen Fließgewässerbereiche eingebracht worden (z.B. Aufweitung von Gewässerquerungen durch Verlängerung von Brücken). Bislang hat der Vorhabensträger solche Forderungen stets abgelehnt. Daraus wird aber erkenntlich, dass für die Planung der Folgeabschnitte noch Minimierungspotenzial vorhanden ist, über das aber abschließend erst in den Planfeststellungsverfahren für diese Abschnitte entschieden werden kann, wodurch aber gleichzeitig die Probleme als nicht unlösbar erscheinen. Eine Minimierung der Eingriffe ist i.Ü. bereits dadurch erfolgt, dass der Vorhabensträger die ursprünglich im Talgrund der Isen geplante Autobahn nunmehr in der Hanglage plant. Dies führt zwar nach Auffassung der Fachbehörden nicht zu einer Ausgleichbarkeit des Gesamteingriffes, wird aber als Verbesserung der Situation anerkannt.

Selbst wenn sich für die beiden Folgeabschnitte eine teilweise Nichtausgleichbarkeit ergeben sollte, bedeutet dies kein unüberwindbares Hindernis für die Realisierung der Trasse Dorfen. Nach Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist eine Eingriff nur dann zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht vermeidbar oder nicht im erforderlichen Maß ausgleichbar sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 über die Trasse Dorfen ist hier unter Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange im Rang höher zu bewerten. Die Gründe liegen außerhalb der rein umweltbezogenen Fragen und werden daher in den nachfolgenden Ausführungen an geeigneter Stelle ausgeführt.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und

anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2 Abschnittsbildung

Der Bau der Bundesautobahn A 94 München – Pocking (A 3) ist in mehrere Streckenabschnitte unterteilt worden, damit die einzelnen Verfahren überschaubar bleiben. Die festgestellte Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572), denn die A 94 führt am jetzigen Ende bei Forstinning die bestehende Autobahn fort und schließt verkehrswirksam nördlich von Pastetten an die Staatsstraße St 2331 an. Die Abschnittsbildung wurde im Planfeststellungsverfahren von einer Reihe von privaten Einwendungsführern und Gemeinden als willkürlich und nicht verkehrswirksam gerügt. Es entstehe in dem Fall, dass die A 94 auf der Trasse Dorfen nicht fortgesetzt werden könne ein Planungstorso, da eine Autobahn bis zur St 2331 keinerlei verkehrliche Bedeutung für den weiträumigen Verkehr habe. Daher müsse, um dieses Problem bewältigen zu können, die gesamte Trasse Dorfen von Forstinning bis Heldenstein in einem einheitlichen Verfahren einer planungsrechtlichen Bewertung unterzogen werden.

Dieser Auffassung ist im Hinblick auf die zur Abschnittsbildung bei Straßenbauvorhaben ergangene Rechtsprechung nicht zu folgen. Danach ist eine Abschnittsbildung als ein Mittel sachgerechter und überschaubarer Gliederung planerischer Problembewältigung grundsätzlich zulässig. Sie unterliegt dabei der Prüfung, ob sie sich innerhalb der der planerischen Gestaltungsfreiheit insbesondere durch das Abwägungsgebot gesetzten Grenzen hält, und sie darf nicht von sachwidrigen Erwägungen bestimmt werden. Der Abschnitt muss eine eigenständige - wenn auch nicht in vollem Umfang die ihm in der Gesamtplanung zugedachte - Verkehrsfunktion für den Fall haben, dass sich das Gesamtkonzept der Planung im Nachhinein als nicht realisierbar erweist (BVerwG Urteil vom 21.03.1996 4 C 26/94).

Diese Voraussetzungen sind erfüllt. Bei einer Gesamtlänge von rd. 39 km für den Bereich der Trasse Dorfen ist es planungs- und verfahrenstechnischen Gründen sinnvoll und geboten, eine Straßenplanung von solcher Länge in mehrere, von der möglichen Netzanbindung her mitbestimmte Abschnitte zu unterteilen. Aufgrund der in diesem Raum vorhandenen Netzstruktur überörtlicher Straßen ist die gewählte Lösung sinnvoll und zweckmäßig. So verknüpft der Abschnitt Forstinning – Pastetten die Autobahn mit einer Staatsstraße (St 2331), der Abschnitt Pastetten – Dorfen die Autobahn mit einer Bundesstraße (B 15) und der Abschnitt Dorfen – Heldenstein mündet schließlich in die bestehende B 12. Der Weiterbau als Autobahn ist dort ebenfalls vorgesehen. Sämtliche Abschnitte knüpfen somit an das überörtliche Straßennetz an. Dies gilt auch für die Anschlussstelle der St 2331, da Staatsstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG) und damit zweifelsfrei unter dem Gesichtspunkt des Netzzusammenhangs auch für die Teilstrecke Forstinning – Pastetten ein Abschnitt mit eigener Verkehrsfunktion entsteht. Wie das BVerwG argumentiert hat, muss ein Teilabschnitt auch nicht die ihm im Rahmen der Gesamtplanung zugedachte Funktion haben. Es handelt sich insofern um einen lediglich vorübergehenden Zustand.

Es wird nicht verkannt, dass die A 94 bei einem Ende an der St 2331 gegenüber einem durchgängigen Ausbau bis zur Anknüpfung an die B 12 bei Heldenstein nicht die volle Verkehrsbedeutung entfalten kann. Die der Planung zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung der TU München – Lehrstuhl für Verkehr- und Stadtplanung – für das Prognosejahr 2010 hat jedoch ergeben, dass eine hier endende Autobahn immerhin eine Verkehrsbelastung von ca. 12000 Kfz/24h aufweisen würde.

Die Befürchtung, dass es zu einem dauerhaften „Planungstorso“ kommt, ist unbegründet. Die Vertreter der Autobahndirektion Südbayern haben hierzu in den Anhö-

rungsverfahren ausgesagt, dass keinesfalls die Absicht bestehe, das Risiko eines länger dauernden Bauendes an der St 2331 einzugehen, denn der an die bayerische Straßenbauverwaltung gerichtete Auftrag sei der Bau einer durchgehenden Autobahn von München bis Pocking. Es werde ein enger zeitlicher Zusammenhang bei der baulichen Verwirklichung aller drei Abschnitte der Trasse Dorfen angestrebt.

Die hier vorgenommene Abschnittsbildung ist daher unter Einbeziehung der Erkenntnisse der gesamtvorhabensbezogenen Vorausschau nicht zu beanstanden. Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene auch in den nachfolgenden Abschnitten tritt nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und übergreifende Bindungen sich hieraus nicht ergeben. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Frage nach einer besseren Projektalternative oder Variante nur im Rahmen des auf ein erstes Teilstück beschränkten Planfeststellungsverfahrens aufgeworfen werden kann (BVerwG vom 02.11.1992, NVwZ 1993, 887). Eine - im Nachhinein möglicherweise als verfehlt erkannte - Planung darf nicht allein deswegen fortgesetzt werden, weil sie sich an die vorangegangenen Teilabschnitte anschließt. Die Anlieger der noch fehlenden Teilstücke haben Anspruch auf eine möglichst optimale Straßenplanung. Die Gesamtkonzeption der Straße wird deshalb in beiden Folgeverfahren nochmals in die Abwägung eingestellt werden.

3.3 Planrechtfertigung

3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme der Bundesautobahn A 94 München – Pocking (A 3) in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BGBl 1993 I Seite 1879) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Aus der zeichnerischen Darstellung, die dem Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetz beigefügt ist, ergeben sich bei der hier vorliegenden Planung nun Gesichtspunkte, die im Rahmen der planerischen Abwägung zu würdigen sind und im Ergebnis mit als Belange für eine positive Zulassungsentscheidung einer Trassenführung über Dorfen gewichtet werden. Zunächst ist dabei klarzustellen, dass die zeichnerischen Darstellungen keine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit hinsichtlich einer konkreten Trassenwahl entfalten. Diese Darstellungen legen zwar eine bestimmte Bedarfsstruktur fest, etwa hinsichtlich des Verkehrsbedarfs und hinsichtlich der Netzverknüpfungen, nehmen aber in Bezug auf die dargestellte Trassenwahl selbst - auch wenn sie detailgetreu ermittelbar ist - an der Bindung des Fernstraßenausbaugesetzes nicht teil. Die in der zeichnerischen Darstellung, die einem Bedarfsplan eines verkehrlichen Bedarfsgesetzes beigefügt ist, erkennbare Bedarfsstruktur ist als gesetzgeberische Wertung in der planerischen Abwägung der Trassenwahl jedoch zu berücksichtigen (BVerwG Urteil vom 12.12.1996 4 C 29/94).

Der Deutsche Bundestag hat in Kenntnis der intensiv geführten Trassendiskussion (Dorfen – Haag), nach Vorliegen des Ergebnisses des großräumigen Trassenvergleichs und nach Abschluss eines Petitionsverfahrens, in dem gefordert worden war, vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Abschnitt Forstinning - Pastetten in einem ergänzenden Raumordnungsverfahren alternative Trassenführungen der geplanten Autobahn über Haag umfassend zu prüfen, das 4. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes beschlossen. Dabei ist in der zeichneri-

schen Darstellung im Bedarfsplan, der Bestandteil des Gesetzes ist, eine Linienführung der A 94 abgebildet, die sich sehr deutlich von einer Linienführung einer möglichen Trasse Haag im Zuge der jetzigen B 12, die ebenfalls als Bestand dargestellt ist, abhebt. Die Trasse der A 94 setzt sich am jetzigen Autobahnende bei Forstinning relativ geradlinig in Richtung Nordosten fort, um dann nach einem Schwenk nach Osten vor Ampfing wieder auf die durch die B 12 vorgegebene Linie zu stoßen. Die B 12 knickt dagegen bei Forstinning nach Südosten ab und trifft erst vor Ampfing auf die dargestellte A 94. Aufgrund dieser sehr deutlichen und voneinander abgesetzten räumlichen Darstellung der Linie der A 94 einerseits und der Linie der B 12 andererseits ist erkennbar, dass der Deutsche Bundestag bei seiner gesetzgeberischen Wertung auch eine räumliche Bedarfstruktur mit berücksichtigt hat, nämlich die Schaffung von zwei leistungsfähigen Straßenverbindungen in unterschiedlichen Räumen. Das heißt jedoch nicht, dass damit die Trasse Dorfen gesetzverbindlich feststeht. Diese Wertung ist aber, wie schon ausgeführt, im Rahmen der planerischen Abwägung im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

Eine weiterer Hinweis auf eine gesetzgeberische Wertung hinsichtlich der Netzstruktur ist die (nicht nur) zeichnerische Verknüpfung der A 94 mit der B 15 n, die beide im vordringlichen Bedarf dargestellt sind. Deutlich wird das aus der Höherstufung eines Teilabschnittes der B 15 n im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1993 vom weiteren Bedarf in den vordringlichen Bedarf hinsichtlich der zweiten Fahrbahn gemäß eines Vorschlags des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags (Bundestagsdrucksache 12/5289). Der höher zu stufenden Abschnitt ist beschrieben mit „B 15 n / Landshut (LA 14) – Schwindegg (A 94) (2. Fahrbahn)“. Daraus kann gefolgert werden, dass der Gesetzgeber seine Entscheidung hinsichtlich der Netzstruktur auf eine Verknüpfung der B 15 n mit der A 94 im Raum Schwindegg, also im Bereich der Trasse Dorfen hin ausgerichtet hat.

3.3.2 Planungsziel

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

Planungsziel ist es, durch den Bau der A 94 die bestehende unzureichende Bundesstraße B 12 vom Fernverkehr fast völlig und vom Regionalverkehr weitgehend zu entlasten. Der Kfz-Verkehr soll soweit als möglich aus den parallel laufenden Straßen abgezogen und über eine wesentlich sicherere und leistungsfähigere Autobahn geführt werden.

Mit dem Bau der A 94 von München bis Pocking mit Anschluss an die A 3 Regensburg – Passau – Suben – Linz wird das Autobahnnetz in Südostbayern komplettiert. Die künftige A 94 stellt die kürzeste Fernstraßenverbindung zwischen München und der Region Passau mit einer Anbindung an die Tschechische Republik dar. Sie schafft die Voraussetzungen für die wirtschaftliche und strukturelle Fortentwicklung des südostbayerischen Raumes, indem eine leistungsfähige und verkehrssichere Anbindung an den Ballungsraum München und das übrige Autobahnnetz entsteht. Des weiteren wird durch sie eine schnelle und leistungsfähige Fernverbindung zwischen München und Wien, sowie eine Verdichtung des europäischen Fernverkehrsnetzes geschaffen.

Die A 94 dient zudem der Verbindung der Mittel- bzw. Unterzentren Dorfen, Ampfing, Waldkraiburg, Mühldorf, Töging, Alt/Neuötting, Burghausen, Simbach, Rotthalmünster, Bad Füssing und Pocking/Rustorf a. d. Rott mit dem Oberzentrum München und Siedlungsschwerpunkten im Stadt- Umlandbereich des Verdichtungsraumes (z.B. Markt Schwaben), sowie deren Verbindung untereinander. Ferner verbessert sie im Zuge der Trasse Dorfen die verkehrliche Infrastruktur im östlichen Landkreis Erding.

Durch den Bau der Autobahn über eine Trasse Dorfen werden zwei leistungsfähige Erschließungsachsen (A 94 und bestehende B 12), die sowohl den Raum Dorfen als auch den Raum Haag an den Wirtschaftsraum München anbinden, geschaffen.

3.3.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Derzeit wird der überregionale Verkehr zwischen München und dem südostbayerischen Grenzlandbereich, soweit die A 94 nicht bereits fertiggestellt ist, über die Bundesstraße B 12 geführt. Sie ist damit eine bedeutende Fernstraßenverbindung von München in das südostbayerische Gebiet. Die B 12 zählt im Bereich zwischen München und Simbach zu den am stärksten belasteten Bundesstraßen in Südbayern. So betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr 1998 westlich von Hohenlinden beispielsweise ca. 19400 Kfz/24h, östlich von Hohenlinden ca. 20200 Kfz/24h, östlich von Haag bei über 15300 Kfz/24h, wohingegen der Durchschnitt der südbayerischen Bundesstraßen 1998 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von rd. 9300 Kfz/24h aufwies. Im Jahr 2000 wurde bundesweit eine neue Straßenverkehrszählung durchgeführt, deren Auswertung seit Dezember 2001 vorliegt. Daraus ergeben sich für die Beurteilung der A 94 im Bereich Forstinning – Heldenstein keine grundsätzlich neuen Erkenntnisse.

Zwar wurde die B 12 im Laufe der letzten Jahrzehnte streckenweise ausgebaut. Die hiermit erreichten Verbesserungen sind aber durch die Verkehrsentwicklung teilweise überholt. Die Leistungsfähigkeit ist in weiten Bereichen erschöpft. Daraus ergeben sich schwerwiegende Sicherheitseinbußen für den Verkehr, die durch einen weiteren Ausbau der bestehenden Bundesstraße nur unzureichend verbessert werden könnten.

Der hohe Anteil des Schwerlastverkehrs, die Vermischung mit langsam fahrendem landwirtschaftlichen Verkehr und die zahlreichen höhengleichen Kreuzungen bzw. Einmündungen mit ihren notwendigen Verkehrsbeschränkungen führen auf freier Strecke täglich zu Kolonnenbildung. Die zahlreichen Fernpendler zwischen dem südostbayerischen Grenzraum und dem Wirtschaftsschwerpunkt Großraum München erhöhen die Verkehrsbelastungen jeweils am Anfang und Ende der Woche erheblich und führen dadurch zu zusätzlichen Verkehrsbehinderungen und -gefährdungen.

Die Straßencharakteristik dieser bedeutenden Fernstraßenverbindung ist gekennzeichnet durch:

- Ortsdurchfahrten in Hohenlinden, Mühldorf, Weiding, Teising
- Ortsumgehungen, die meistens eine relativ nahe Bebauung aufweisen (z. B. Haag, Ramsau, Reichertsheim, Heldenstein, Ampfing, Altmühldorf)
- dichte Streubebauung mit meist direkten Zufahrten zur B 12
- besonders ungünstige Linienführung in Grund- und Aufriss zwischen Hohenlinden und Maitenbeth (Unstetigkeiten, Fehlen der erforderlichen Haltesicht- und Überholsichtweiten)
- häufiges Fehlen ausreichender Überholsichtweiten auch in den ausgebauten Bereichen

Die Ortsdurchfahrt in Hohenlinden wurde inzwischen durch eine kommunale Umgehungsstraße entlastet. Diese stellt jedoch keine Ortsumfahrung im Zuge der Bundesstraße dar, da eine Umstufung nicht erfolgt und auch nicht beabsichtigt ist, da die Straße nicht die Kriterien einer Bundesstraße erfüllt. Die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße besteht daher weiter.

Die Verkehrscharakteristik ist gekennzeichnet durch:

- Überlagerung von Pkw- und Lkw-Verkehr mit langsam fahrendem landwirtschaftlichen Verkehr auf freier Strecke
- hohen Anteil an Schwerlastverkehr
- Überlagerung von Fernverkehr, Regionalverkehr und Ortsverkehr sowie das Zusammentreffen von Autoverkehr, Radfahrverkehr und Fußgängerkehr in den Ortsdurchfahrten.

Die Folgen davon sind:

- Überholverbote
- Geschwindigkeitsbegrenzungen
- geringe Reisegeschwindigkeiten
- häufige Staus in den Ortsdurchfahrten
- eine hohe Unfallhäufigkeit

3.3.4 Bedeutung der Autobahn

3.3.4.1 Verkehrsentwicklung

Um genaue Aussagen über die zu erwartende Verkehrsentwicklung auf der A 94 machen zu können, wurde die Verkehrsuntersuchung A 94/B 12 München – Mühldorf – Simbach in Auftrag gegeben, die vom Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung der Technischen Universität München durchgeführt worden ist. Als Untersuchungsgebiet wurde ein Korridor betrachtet, der etwa 20 bis 50 km breit und etwa 90 km lang ist und durch die Linie München, Erding, Vilsbiburg, Pfarrkirchen, Simbach, Burghausen, Trostberg, Wasserburg, Ebersberg und München umrissen wird. Es wurden mehrere Planungsfälle (Trasse Dorfen, Trasse Haag mit verschiedenen Varianten) untersucht und u. a. die Straßenbelastungen ermittelt.

Neben der Verkehrsuntersuchung A 94/B 12 München – Mühldorf – Simbach wurden ebenfalls vom Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung die Verkehrsuntersuchung A 94/B 12 Simbach-Pocking (A 3) und die Verkehrsuntersuchung B 15 neu Regensburg-Landshut-Rosenheim, jeweils für einen Prognosehorizont, bezogen auf das Jahr 2000 durchgeführt.

Ergänzt wurden diese drei Verkehrsuntersuchungen durch eine Fortschreibung zu einer gemeinsamen Verkehrsuntersuchung A 94 / B 15neu für das Prognosejahr 2010.

Danach ergibt sich für den Netzfall einer durchgehenden Autobahn vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zur Anschlussstelle B 12 eine Belastung von 47300 Kfz/24h und weiter bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes an der Anschlussstelle St 2331 eine Belastung von 37100 Kfz/24h.

3.3.4.2 Entlastungswirkung

Durch die A 94 wird vor allem die bestehende B 12 mit ihren Ortsdurchfahrten und ortsnahen Umgehungen vom Fernverkehr fast vollständig und vom Regionalverkehr weitgehend entlastet. Ebenso kommt es im Gesamtnetz des Untersuchungskorridors überwiegend zu erheblichen Entlastungen. Des Weiteren sind Verlagerungen der

Verkehrsströme regional von den Bundesstraßen B 388 und B 304 sowie überregional von der A 8 München – Salzburg zur A 94 zu erwarten.

So zeigt eine von Prof. Dr. Ing. Kurzak im Jahre 1998 auf der Basis des Verkehrsgutachten der TU München durchgeführte detaillierte Untersuchung der Auswirkungen des Baus der A 94 im Zuge einer Trasse Dorfen auf das nachgeordnete Straßennetz, dass im Jahr 2010 die B 12 im Abschnitt Forstinning – Hohenlinden – Abzweig EBE 6 um rd. 57 % von 23000 Kfz/24h auf 9800 Kfz/24h entlastet wird. Im weiteren Verlauf bis Haag geht die Belastung um rd. 70 % und in der weiteren Fortführung bis Heldenstein um teilweise über 50 % zurück. Insgesamt wird durch die Bündelungswirkung der Autobahn neben der B 12 auch das gesamte nachgeordnete Straßennetz mit wenigen Ausnahmen z.T. deutlich entlastet werden. Die Entlastungen wirken sich vor allem in den Ortsdurchfahrten von Markt Schwaben, Ottenhofen, Forstinning, Pastetten, Forstern, Buch a. Buchrain, Hohenlinden, Isen, Walpertskirchen, Lengdorf (ausgenommen Kreisstraße ED 12), Sankt Wolfgang, Dorfen (ausgenommen B 15), Schwindkirchen, Schwindegg, Buchbach, Rattenkirchen und Heldenstein aus.

Zusätzliche Belastungen treten nur im Bereich der geplanten Anschlussstellen auf den Zubringerstraßen auf. Hierbei handelt es sich um Bundes- Staats- und Kreisstraßen, die von ihrer straßenrechtlichen Einordnung her für die Aufnahme eines solchermaßen zielgerichteten Verkehrs geeignet und vorgesehen sind. Betroffen sind hier vor allem die Ortsdurchfahrt Hörlkofen im Zuge der St 2331 (Zunahme um ca. 3800 Kfz/24h auf 12000 Kfz/24h), die Kreisstraße ED 12 zwischen Isen und Lengdorf (Zunahme um 1600 Kfz/24h auf 3800 Kfz/24h), die B 15 in Dorfen mit einer Erhöhung um ca. 10 % und die Kreisstraße MÜ 22 nach Obertaufkirchen (Zunahme um 2700 Kfz/24h auf 4100 Kfz/24h).

Um auch hier der das Verfahren begleitenden Trassendiskussion und den dementsprechend erhobenen Einwendungen gerecht zu werden, hat der Vorhabensträger eine vergleichende Untersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 20.04.2000 hinsichtlich der unterschiedlichen Auswirkungen der Trasse Dorfen und der Trasse Haag auf das nachgeordnete Straßennetz vorgelegt. Der Gutachter kommt zu dem überzeugenden Ergebnis, dass die Trasse Dorfen wegen ihrer gesonderten Linienführung eine umfassendere Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes ermöglicht als die Trasse Haag. Danach werden von den 15 im Untersuchungskorridor liegenden Ortsdurchfahrten durch die Trasse Dorfen 12 stärker vom Durchgangsverkehr entlastet als durch die Trasse Haag. So reduziert sich der Verkehr z.B. in Schwindkirchen von 5300 Kfz/24h im Falle der Trasse Dorfen auf 2800 Kfz/24h, im Falle der Trasse Haag auf 4200 Kfz/24h.

3.3.5 Projektalternativen zur Erreichung des Planungsziels

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den zukünftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen.

So ist im Anhörungsverfahren und in den Erörterungsterminen immer wieder gerügt worden, bei der Planung sei hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsentwicklung zu wenig Augenmerk auf die Möglichkeiten der Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene gerichtet worden. Es wurde daher mehrfach beantragt, vor einer Entscheidung den Verkehrsbedarf unter Berücksichtigung der Umlagerungsmöglichkeiten auf die Bahn erneut zu prüfen und ein weiteres Verkehrsgutachten in Auftrag zu geben.

Wir erachten dies nicht für erforderlich; die diesbezüglich gestellten Anträge werden zurückgewiesen. Diese Frage war ebenfalls Gegenstand der vorgenannten gutachterlichen Untersuchung der TU München gewesen.

Nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz von 1993 ist der Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing im vordringlichen Bedarf vorgesehen. Auf die Auswirkung eines solchen Ausbaus ist das Gutachten eingegangen. Mit dem Ausbau können folgende Attraktivitätssteigerungen erzielt werden:

- Erhöhung der Bedienungshäufigkeit
- höherer Beförderungskomfort durch mehr Platzangebot
- taktmäßige Bedienung aller wichtigen Bahnhöfe entlang der Strecke
- Verkürzung der Reisezeit
- Erhöhung der Pünktlichkeit
- größere P + R-Plätze an den Bahnhöfen Schwindegg, Ampfing und Mühldorf
- günstigere Fahrplangestaltung für Güterzüge

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Straßenverkehr kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass im Personenverkehr rd. 800 Kfz-Fahrten/Tag von der Straße auf die Schiene übergehen könnten. Die berechneten Prognosezahlen der Kfz-Fahrten auf der A 94 wurden um diesen Wert reduziert. Im Güterverkehr vermag der Gutachter aufgrund der bisherigen und der vermutbaren zukünftigen Entwicklung keinerlei nennenswerte Entlastungswirkungen einer ausgebauten Eisenbahnstrecke auf das Straßengüterverkehrsaufkommen zu erkennen. Zu erwartende Kapazitätssteigerungen der Bahn, auch im Hinblick auf diesen Güterverkehr, werden mit Sicherheit nicht so groß sein, dass eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene in einem Umfang erreicht wird, wodurch der Bau der A 94 nicht mehr gerechtfertigt wäre.

Diese Einwendungen verkennen i.ü. den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrspolitik geführt werden.

3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen. Entwicklungsachsen sollen zu einer geordneten und ökologisch tragfähigen siedlungsmäßigen und infrastrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur anderer Länder der Bundesrepublik Deutschland und Nachbarstaaten gewährleisten. Im ländlichen Raum schaffen die Entwicklungsachsen mit der Bündelung von Einrichtungen der Bandinfrastruktur besondere Standortvorteile, die den Erschließungs- und Entwicklungseffekt der einzelnen Einrichtungen nicht nur zusammenfassen, sondern vervielfachen.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Bayerischen Planungsgesetzes und der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 25.04.2000, GVBl S. 280) führt eine Entwicklungsachse überregionaler Bedeutung von München über Dorfen, Mühldorf a. Inn, Altötting/Neuötting nach Passau. Entlang dieser Achse ist eine Verbesserung der Infrastruktur vorgesehen. Die gewählte Trasse folgt dieser Achse und steht somit insoweit im Einklang mit den Entwicklungszielen. Dass dabei die grobmaßstäbliche zeichneri-

sche Darstellung der Entwicklungsachse sich an der bestehenden Bahnlinie München – Mühldorf ausrichtet, steht dem nicht entgegen. Beide Bandinfrastruktureinrichtungen verlaufen im wesentlichen parallel in ausreichender räumlicher Nähe und dienen der infrastrukturellen Entwicklung desselben Raumes.

Verstärkt wird dieser für eine Trasse Dorfen sprechende Belang durch das durch § 2 des Gesetzes zur Änderung des Bayerischen Planungsgesetzes und der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 25.04.2000 in das Landesentwicklungsprogramm eingefügte Ziel B X 4.2, wonach im bestehenden Autobahnnetz u.a. die Lücken im Zuge der A 94 München – Simbach – Pocking auf der Trassenführung über Dorfen zu schließen ist.

Hierbei handelt es sich um ein Ziel der Raumordnung entsprechend der Definition des § 3 Nr. 2 ROG, das gem. § 4 Abs. 1 ROG von den in § 3 Nr. 5 ROG genannten Stellen, also auch von der Planfeststellungsbehörde bei Planungen zu beachten ist. Dies ist aber nicht so zu verstehen, dass durch die Aufnahme eines raumordnerischen Zieles in das Landesentwicklungsprogramm eine Fachplanungsentscheidung hinsichtlich einer bestimmten Trassenführung getroffen ist, die gleichsam das eigentlich gesetzlich vorgesehene Fachplanungsverfahren überflüssig macht. Die im Rahmen der Landesplanung getroffene Zielbestimmung ist vielmehr im Lichte des mehrstufigen deutschen Planungssystems zu interpretieren. Die Bindungswirkung raumordnerischer Ziele beschränkt sich auf die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung; diese Ziele sind im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahrens nicht einfach tatsächlich zu vollziehen, sondern vielmehr in die Abwägung aller anderen zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen.

Aufgrund der derzeit gegebenen Rechtslage entspricht daher eine Trassenführung über Dorfen den Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Dies ist bei der fachplanerischen Abwägung als ein Belang zu berücksichtigen.

Gegen die Entscheidung des bayerischen Gesetzgebers, die Realisierung der A 94 auf einer Trasse Dorfen in das Landesentwicklungsprogramm als Ziel aufzunehmen, ist eine Reihe von Klagen, sowohl verwaltungs- als auch verfassungsrechtlicher Art erhoben worden. Wir haben daher vorsorglich in die planerische Abwägung die im Rahmen des Verfahrens gewonnenen raumordnerischen und landesplanerischen Erkenntnisse einbezogen.

Die im Rahmen des großräumigen Trassenvergleichs ergangene landesplanerische Beurteilung vom 11.06.1991 hat sowohl die Trasse Dorfen als auch die Trasse Haag bei Beachtung von Maßgaben als den Erfordernissen der Raumordnung entsprechend gewertet.

Für die Trasse Dorfen ist hinsichtlich der Erfüllung dieser Maßgaben hierzu folgendes festzustellen:

- Die Wahl der Varianten Hammersdorf im Abschnitt Pastetten – Dorfen und der Variante Friedlrimbach im Abschnitt Dorfen – Heldenstein tragen der Maßgabe nach einem Hinwirken auf eine geringere Waldinanspruchnahme Rechnung. Eine weitere deutliche Reduzierung wäre zwar durch die Variante Harthofen anstatt der Variante Hammersdorf möglich. Diese Variante würde aber stärker bebaute Bereiche belasten. Wie wir oben aber bereits ausgeführt haben, hat der Vorhabensträger hier zu Recht im Hinblick auf das Schutzgut Mensch der Variante Hammersdorf den Vorzug gegeben.
- Durch großzügig dimensionierte Brückenbauwerke im Zuge der Querung der Isen und ihrer Nebentäler, insbesondere der Lappach, der Goldach, des Rimbaches und des Ornaubaches achtet die Planung in allen Abschnitten der Trasse Dorfen darauf, dass keine nachhaltige Störung der ökologischen Funktion der Gewässer

zurückbleibt. Vor allem die nunmehr dem Verfahren im Abschnitt Pastetten – Dorfen zugrundeliegende Hangvariante im Zuge der Subvariante Haidvocking trägt durch eine Querung des Lappachtales an geeigneter Stelle mittels einer weiten Talbrücke zur Erfüllung dieser Maßgabe bei.

- Durch ausreichend dimensionierte und nach dem neuesten technischen Stand ausgerüsteten Regenrückhalteeinrichtungen ist gewährleistet, dass weder eine Abflussverschärfung noch eine Verunreinigung von Oberflächengewässern eintritt. Gleichermaßen ist dadurch ein ausreichender Schutz des Grundwassers im Bereich von Trinkwassereinzugsgebieten gegeben. Die unter Ziffer A 4.2 verfügbaren Auflagen dienen ebenfalls der Erfüllung der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung.

Durch die nunmehr vorgesehene Variante Isental Hang wird in den Hochwasserrückhalteraum der Isen zwischen Lengdorf und Dorfen nicht mehr eingegriffen.

- Auf eine landschaftsschonende Bauausführung achtet die Planung in allen drei Abschnitten im Rahmen der straßenbautechnischen Erfordernisse und des kostenmäßig Vertretbaren. Insbesondere durch die gewählte Hangtrasse zwischen Lengdorf und Dorfen kann eine Optimierung erzielt werden. Zwar ergeben sich hier zunächst durch den Bau der Trasse im bewegten Hanggelände große Eingriffe. Durch die Möglichkeit, die Straße in weiten Bereichen im Einschnitt zu führen und die daraus sich ergebenden Überschussmassen kann die Autobahn aber schonend in die Landschaft eingebunden werden. Nachteilige Eingriffe in das Landschaftsbild lassen sich allerdings dort nicht vermeiden, wo aus trassierungstechnischen Gründen oder aus Gründen des Lärmschutzes oder Gewässerschutzes Dämme, Einschnitte, Wälle, Wände oder Talbrücken erforderlich sind. Die Planung sieht aber auch in diesen Fällen eine landschaftsgerechte Einbindung durch dementsprechende Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen vor. Der Maßgabe, auf eine landschaftsschonende Bauausführung zu achten, ist dadurch Rechnung getragen.
- Eingriffe in ökologisch wertvolle Flächen werden maßgabeentsprechend auf das unumgängliche Maß beschränkt bzw. können in den Folgeabschnitten, wie wir oben bereits ausgeführt haben, weiter minimiert werden. Insbesondere werden die mit einer hohen ökologischen Wertigkeit ausgestatteten bandartigen Fließgewässerbereiche durch großzügig bemessene Brücken weitgehend geschont und deren ökologische Funktionen erhalten.
- Durch Aufgabe der ursprüngliche Planung einer Trasse Nord im Bereich Ampfing entfällt eine Querung der Isen bei Weidenbach, so dass der dortige hoch empfindliche Bereich des Isentales völlig verschont wird.
- Die erforderliche Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege einschließlich Ersatzaufforstungen sind in den jeweiligen landschaftspflegerischen Begleitplänen dargestellt. Im verfahrensgegenständlichen Abschnitt können die Eingriffe ausgeglichen werden. In den Folgeabschnitten ist dies, wie wir bereits ausgeführt haben, erst in den Folgeverfahren abschließend zu beurteilen. Gegebenfalls müssen dort noch zusätzlich Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden. Auf unsere Ausführungen in Ziffer C 2.7 wird Bezug genommen.
- Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird eine bestmöglicher Schutz von Siedlungsgebieten, schutzwürdigen Einrichtungen, Streubebauung und Gehöften vor Verkehrslärm bewirkt. Die aktiven Lärmschutzeinrichtungen werden ortsbild- und landschaftsgerecht ausgeführt (vgl. auch Auflage Ziffer A 3.4.7).
- Der Bedarf an Flächen für Ausgleichsmaßnahmen, der überwiegend aus landwirtschaftlich genutzten Flächen gedeckt wird, bemisst sich nach den naturschutzrechtlichen Erfordernissen, ist auf der Basis der zwischen den Staatsmi-

nisterien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ermittelt und damit gleichzeitig auch auf das erforderliche Maß beschränkt. Betriebliche Erschwernisse für die Landwirtschaft durch Zerschneidung und Abtrennung von Nutzflächen oder Unterbrechungen von Wirtschaftswegen werden durch das vorgesehene landwirtschaftliche Ersatzwegenetz sowie durch die in Ziffer A 3.6.4 verfügbaren Auflagen minimiert. Eine weitere Minimierung ist durch Anordnung einer Unternehmensflurbereinigung auf Antrag der zuständigen Enteignungsbehörde jederzeit gem. § 87 FlurbG möglich.

Für die Trasse Haag ist hinsichtlich der Erfüllung dieser Maßgaben hierzu folgendes festzustellen:

- Die Maßgabe, die Trasse soweit wie möglich aus dem Ebersberger Forst herauszunehmen und für eine näher an Hohenlinden verlaufende Linienführung eine Einhausung vorzusehen, ist vom Vorhabensträger untersucht worden und mit der Darstellung der Variante Kreith trotz der damit verbundenen Nachteile hinsichtlich Landwirtschaft und Lärmschutz (in Teilbereichen) erfüllbar. Im Bereich der Parallelführung der Autobahn mit der B 12 westlich von Hohenlinden kann die A 94 wegen der unmittelbar an der Nordseite der B 12 angrenzenden Wohnbebauung nicht weiter aus dem Forst herausgenommen werden.
- Eine weitergehende Einbeziehung der B 12 in den Verlauf einer Trasse Haag zur Minimierung der Waldinanspruchnahme als bereits im Rahmen des großräumigen Trassenvergleichs vorgesehen, ist im Großhaager Forst und im Deinwallner Holz nicht möglich. In beiden Bereichen muss zur Aufrechterhaltung der bestehenden Ortsverbindungen und für den nicht auf Autobahnen zugelassenen Verkehr die B 12 erhalten bleiben bzw. müssen parallele Ersatzstraßen gebaut werden - eine Notwendigkeit, die im übrigen im Zuge fast der gesamten Trasse Haag gegeben ist, da die B 12 aufgrund ihrer historischen Linienführung eine Reihe von Ortschaften miteinander verbindet und zudem in zahlreichen Fällen die unmittelbare Erschließung von baulich genutzten Grundstücken an das öffentliche Straßennetz vermittelt.
- Eine an der B 12 orientierte Linienführung bei Reichertsheim (Variante Reichertsheim) zur Schonung des Kagenbachtals würde mehr Nachteile als Vorteile bringen. Diese Variante würde zu einer Beeinträchtigung des Ortes Reichertsheim und einer Abriegelung des Talraumes führen, die bei der Raumordnungsstrasse – GTV durch eine Talbrücke und einen Rückbau der B 12 geringer gehalten werden kann.
- Die Erfüllbarkeit der übrigen Maßgaben in Bezug auf die Trasse Haag ist ähnlich zu bewerten, wie bei der Trasse Dorfen. Es handelt sich dabei im übrigen zu einem großen Teil um allgemeine Erfordernisse, wie z.B. weitestgehende Wahrung der Belange der Wasserwirtschaft, des Natur- und Landschaftsschutzes, des Lärmschutzes und der allgemeinen Interessen der Landwirtschaft. Diese Maßgaben können im wesentlichen erfüllt werden.

Anzumerken ist allerdings in diesem Zusammenhang, dass hinsichtlich der Maßgabe, den Bedarf an landwirtschaftlichen Nutzflächen für Aufforstungen auf das unumgängliche Maß zu beschränken, bezüglich der Eingriffe in den Bannwald aus waldrechtlichen Gründen kein Spielraum besteht, da diese hinsichtlich Ausdehnung und Funktionalität angrenzend an den bestehenden Wald annähernd gleichwertig auszugleichen sind (Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG).

Im Vergleich der Trassen ist festzustellen, dass in beiden Fällen die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung weitgehend im Rahmen der vorgegebenen örtlich und räumlich bedingten Sachzwänge erfüllbar sind, wobei bei der Trasse Haag zur Minimierung der Waldinanspruchnahme im Großhaager Forst und im Deinwallner

Holz eine weitergehende Einbeziehung der B 12, als der landesplanerischen Beurteilung im Rahmen des großräumigen Trassenvergleichs zugrundegelegt war, nicht möglich ist.

Der Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen entspricht daher auch aus diesen Überlegungen den Erfordernissen der Raumordnung.

Der Regionalplan für die Region München fordert in Kapitel B V. 5.2 die Fortführung der Bundesautobahn München - Mühldorf a. Inn östlich Forstinning. Nach dem Regionalplan wird die Fertigstellung der Bundesautobahn A 94 entscheidend zur Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes beitragen und die Standorte des südostbayerischen Raumes untereinander aber auch mit dem marktintensiven großen Verdichtungsraum München verbinden.

Im Regionalplan Südostoberbayern ist in Kapitel B IX 3.2.2 als Ziel formuliert: Besonders vordringlich ist die Freihaltung und der Weiterbau der A 94 München - Mühldorf a. Inn – Neuötting auf der Trasse Dorfen. Zur Begründung wird angeführt, dass der baldige Bau der A 94 für die Region Südostoberbayern insgesamt und vor allem für den nördlichen Teil der Region von überragender Bedeutung sei, um diesen Raum insbesondere wirtschaftlich zu stärken, eine Belieferung der Wirtschaftsbetriebe just-in-time zu ermöglichen, neue Arbeitsplätze zu schaffen und die Unfallhäufigkeit zu verringern. Die Linienführung auf der Trasse Dorfen biete gegenüber der Trasse Haag eine wesentlich schnellere Chance der Verwirklichung, zumal der Landverbrauch nur geringfügig größer sei als der der Haager Trasse. Eine möglichst schnelle Realisierung sei erforderlich, um die derzeitigen und zu erwartenden wirtschaftlichen Nachteile zu verhindern.

3.4.2 Planungsvarianten und –alternativen

3.4.2.1 Beschreibung der Varianten und Alternativen

Die Varianten und Alternativen sind unter Ziffer C 2.3.1 beschrieben. Im nachfolgenden Vergleich beschränken wir uns auf Beurteilung der Variante Harthofen, da diese bereits im Verlaufe des verfahrensgegenständlichen Abschnittes abzweigt und der Abschnitt Forstinning – Pastetten insoweit präjudizierend ist und im übrigen auf einen Vergleich der in diesem Verfahren vor allem zu prüfenden Alternativen Trasse Dorfen und Trasse Haag. Auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung gemachten Ausführungen wird Bezug genommen.

3.4.2.2 Vergleich der Varianten

3.4.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Das Planungsziel, die ungünstigen Verkehrsverhältnisse auf der derzeitigen B 12 und damit auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern, wird mit allen Trassenvarianten erreicht. In diesem Zusammenhang wurde im Planfeststellungsverfahren immer wieder von Einwenderseite gerügt, dass dieses Ziel mit gleicher Qualität auch von einer Trasse Haag erreicht werden könne. Dies ist für den reinen weiträumigen Verkehr, der von außerhalb der beiden in Frage stehenden Trassenkorridore herkommt und über diese Korridore wieder hinausfährt, sicherlich richtig. Der Kfz-Verkehr soll soweit als möglich aus den parallel laufenden Straßen abgezogen und über eine wesentlich sicherere und leistungsfähigere Autobahn geführt werden.

Von einer Trasse Haag kann jedoch das sich aus dem Landesentwicklungsprogramm herleitbare und im Regionalplan der Region Südostoberbayern formulierte Ziel einer Stärkung eines verkehrlich unterentwickelten Raumes zum Zwecke der wirtschaftlichen Förderung nicht erfüllt werden. Das BVerwG (Beschluss vom 17.02.1997 4 VR 17/96) hat hierzu ausgeführt, dass es verfassungsrechtlich nicht unzulässig sei, mit

dem Bau einer Bundesautobahn nicht nur einen vorhandenen oder erwarteten Verkehrsbedarf zu befriedigen. Der Gesetzgeber könne das Instrument des verkehrlichen Ausbaus auch benutzen, um die wirtschaftliche Infrastruktur eines Gebietes zu fördern. Vor diesem Hintergrund gewinnt die oben bereits angesprochene gesetzgeberische Wertung im Rahmen der zeichnerischen Darstellung des Bedarfsplanes an Bedeutung.

Im Verfahren wurde des Weiteren von Einwenderseite vorgetragen, die mit dem Bau einer Autobahn A 94 verfolgten Ziele, vor allem das der sicheren und reibungslosen Bewältigung des Verkehrs könne mit einer Trasse Dorfen wenn überhaupt, nur erheblich verzögert erreicht werde, da eine volle Verkehrswirksamkeit erst gegeben sei, wenn alle Abschnitte bis Heldenstein fertiggestellt seien. Damit fehle schon aus diesem Grunde für den Abschnitt Forstinning – Pastetten eine Planrechtfertigung. Demgegenüber sei jeder fertiggestellte Teilabschnitt einer Trasse Haag sofort verkehrswirksam. Dass die volle Verkehrswirksamkeit im Zuge der Trasse Dorfen erst bei vollständiger Herstellung der Autobahn vorliegen wird, liegt auf der Hand. Die Trasse Haag hat insofern einen Vorteil, als der weiträumige Verkehr auch nach der Realisierung von Einzelabschnitten auf der vorhandenen Fernverkehrsachse der B 12 verbleibt.

Es ergeben sich aber hieraus auch Nachteile für eine Trasse Haag. Auf dieser Trasse werden ca. 23 km der B 12 überbaut. Auf knapp 11 km verläuft die Autobahn unmittelbar parallel zur B 12. Während der gesamten Bauzeit muss der Bundesstraßenverkehr immer wieder so umgeleitet bzw. im Baufeld verlegt werden, dass zu jeder Zeit eindeutige und verkehrssichere Verhältnisse für die Verkehrsteilnehmer und für die Beschäftigten im Baustellenbereich vorliegen. Beim Bau einer Trasse Haag wird es sich daher nicht vermeiden lassen, dass trotz Aufrechterhaltung des Verkehrs mit zum Teil erheblicher Beeinträchtigung des Verkehrsflusses zu rechnen ist. Die Folge wird auch eine längere reine Bauzeit gegenüber einer Trasse Dorfen sein, die vom reinen Bauablauf ohne diese Behinderungen schneller zu realisieren sein wird. Es darf auch bei einer Trasse Haag nicht übersehen werden, dass jeder fertiggestellte zweibahnige Teilabschnitt in die einbahnige B 12 mündet und dass diese provisorischen Übergangsstellen potenzielle Gefahrenpunkte sind, an denen Staus zu erwarten sind, so dass eine tatsächliche volle Verkehrswirksamkeit auch bei einer Trasse Haag erst nach durchgehender Fertigstellung der Autobahn vorliegen dürfte.

Dem Einwand ist aber weiterhin entgegenzuhalten, dass, wie wir bereits oben ausgeführt haben, bereits der erste Bauabschnitt Forstinning – Pastetten gem. Verkehrsgutachten eine Verkehrsbelastung von 12000 Kfz/24h aufweisen wird, bei gleichzeitiger teilweiser deutlichen Entlastungseffekten im nachgeordneten Straßennetz, wobei nicht übersehen werden darf, dass ein vorübergehendes Bauende an der St 2331 auch zusätzliche Belastungen des nachgeordneten Straßennetzes gegenüber einem vollständigen Ausbau verursacht. Besonders spürbar wird dies auf der St 2331 zwischen Harthofen und der geplanten Anschlussstelle an die A 94 sein, wo der Verkehr von für das Jahr 2010 im Prognose-Nullfall prognostizierten 8000 Kfz/24h um ca. 3800 Kfz/24h steigen wird. Bei einem Vollausbau wird diese Zunahme entsprechend der Prognose nahezu gänzlich wieder zurückgehen. Da der Vorhabens-träger beabsichtigt, die drei Abschnitte der Trasse Dorfen zeitnah zu realisieren, ist das für einen vorübergehenden Zustand hinnehmbar. Nach dem Vollausbau wird das Ziel einer deutlichen Verkehrsentslastung im größten Teil des nachgeordneten Straßennetzes erreicht werden.

Dieses Ziel, nämlich die Entlastung des nachgeordneten Netzes, wird mit der Trasse Dorfen besser erreicht. Das ergibt sich aus der schlüssigen Untersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 20.04.2000, wonach die Trasse Dorfen wegen ihrer gesonderten Linienführung eine umfassendere Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes ermöglicht als die Trasse Haag. Von den 15 im Untersuchungskorridor liegenden

Gemeinden werden durch die Trasse Dorfen 12 stärker vom Durchgangsverkehr entlastet als durch die Trasse Haag.

Der Bau der Autobahn über eine Trasse Dorfen hat zudem den Vorteil, dass zwei leistungsfähige Verkehrsachsen (A 94 und bestehende B 12) geschaffen werden, die zusätzlich zum Raum Haag auch den Raum Dorfen erschließen und an den Wirtschaftsraum München anbinden. Das wird aus volkswirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht für sinnvoll angesehen.

Für die Variante Harthofen im Vergleich zur gewählten Linie ergibt sich im Hinblick auf die hier angesprochenen Ziele keine unterschiedliche Beurteilung.

3.4.2.2.2 Flächenbedarf

Vor allem infolge der um ca. 2,9 km größeren Gesamtbaulänge der Trasse Haag (45,7 km zu 42,8 km) ergibt sich hier ein höherer Gesamtflächenbedarf von 320 ha gegenüber 300 ha bei der Trasse Dorfen (ohne Ausgleichsflächen). Allerdings können bei der Trasse Haag 67 ha an Flächen der bestehenden B 12 mit einbezogen werden, während bei der Trasse Dorfen dies nur 12 ha sind. Trotzdem ergibt sich bei den neu zu versiegelnden Flächen ein Unterschied von lediglich 3 ha (101 ha bei Dorfen und 98 ha bei Haag). Der Grund liegt darin, dass wegen der Notwendigkeit, die bisher von der B 12 vermittelten kleinräumigen Ortsverbindungen, die unmittelbaren Grundstückerschließungen von der B 12 aus und den nicht autobahnfähigen Verkehr aufrechtzuerhalten, in weiten Bereichen parallele Ersatzstraßen gebaut werden müssen. Hinsichtlich der erforderlichen Ausgleichsflächen ist für beide Trassen ein etwa gleicher Bedarf von rd. 90 ha anzusetzen. Bei der Trasse Dorfen (288 ha) müssen allerdings 35 ha mehr an Flächen neu erworben werden als bei der Trasse Haag (253 ha).

Hinsichtlich der Variante Harthofen ergeben sich wegen deren größerer Streckenlänge von 200 m geringfügig Nachteile gegenüber der gewählten Variante Hammersdorf.

3.4.2.2.3 Immissionsschutz

Aus Sicht des Immissionsschutzes ist die Trasse Dorfen insofern ungünstiger zu beurteilen als deutlich mehr Menschen durch die Verlärmung eines bislang von stark befahrenen Straßen unberührten Raumes neu betroffen werden. Dies hat die Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden zwar überall durch den Bau entsprechender Lärmschutzeinrichtungen eingehalten werden, wodurch aber eine spürbare Anhebung des Lärmpegels in bisher ruhigen Zonen nicht verhindert werden kann. Dies führt auch zu einer deutlichen Beeinträchtigung der Erholungsfunktionen im Umgriff des Trassenkorridors. Die Trasse Haag verläuft dagegen im bereits vorbelasteten Korridor der B 12. Die zu errichtenden Lärmschutzeinrichtungen würden hier dafür Sorge tragen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV, die bislang an der B12 vielfach nicht gewahrt sind, künftig eingehalten werden können.

Dagegen hat die Trasse Haag, wie wir bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgeführt haben, den Nachteil, dass wegen der dichteren Besiedelung dieses Korridors bei einer Realisierung dieser Alternative erheblich mehr Menschen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Autobahn (bis 300 m) wohnen würden als bei einer Trasse Dorfen.

Hinsichtlich der Variante Harthofen ist ein entscheidender Punkt für deren Ausscheiden die Nähe zur Bebauung der Ortschaft Harthofen und der Weiler Loiperding, Hausmehring und Tannenhof.

3.4.2.2.4 Natur- und Landschaftsschutz

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass aus der Sicht von Natur und Landschaft (Schutzgüter Tiere und Pflanzen bzw. Landschaft einschließlich der Wechselwirkungen) die Trasse Haag Vorteile gegenüber der Trasse Dorfen hat. Dies rührt insbesondere daher, dass die Trasse Haag im Bereich der bestehenden Verkehrsachse B 12 verläuft. Die durch ein Straßenband zwangsläufig verursachte Zerschneidung von Lebensräumen und der damit gleichzeitig verbundene Eingriff in das Landschaftsbild werden hier durch den Bau einer Autobahn zu einem großen Teil lediglich verstärkt, während bei der Trasse Dorfen eine wenig infrastrukturell überformte Landschaft und naturnahe Lebensbereiche neu belastet werden.

Durch die Wahl der Variante Isental Hang mit der Variante Haidvocking im Abschnitt Pastetten – Dorfen können die Eingriffe jedoch deutlich minimiert werden. So wird ein Eingriff in den ökologisch sehr sensiblen Bereich im Talgrund der Isen vermieden. Durch die Hangtrasse kann die Lappachquerung an günstiger Stelle mittels einer weiten Talbrücke erfolgen. Trotz der notwendigen massiven erdbaulichen Eingriffe in dem Hangbereich kann die Autobahn durch eine weitgehende Führung im Einschnitt und durch Modellierung mit vorhandenen Überschussmassen besser in das Landschaftsbild eingepasst, gleichsam versteckt, werden als bei einer Führung im relativ ebenen Talgrund.

Inwieweit alle Eingriffe bezogen auf die gesamte Trasse Dorfen ausgleichbar sind, kann, wie oben bereits ausgeführt, derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Möglichkeiten einer weiteren Optimierung haben sich aufgezeigt. Hierüber kann erst abschließend in den Folgeverfahren befunden werden.

Die Variante Harthofen ist aus dem Gesichtspunkt des Naturschutzes vorteilhafter als die gewählte Linie, da sie aufgrund der Umgehung des Harrainer Holzes deutlich schonender in Bezug auf Eingriffe auf Tiere und Pflanzen ist.

3.4.2.2.5 Landwirtschaft und Forstwirtschaft

Bei der Trasse Dorfen ist mit höheren Strukturschäden für die Landwirtschaft und mit mehr Existenzgefährdungen zu rechnen, da deutlich mehr für die landwirtschaftliche Betriebsstruktur nachteilige Durchschneidungen hervorgerufen werden als bei einer Trasse Haag, wo sich die Betriebe an der Zäsur der B 12 ausgerichtet haben, in weiten Bereichen lediglich Anschneidungen zu erwarten sind, die weniger nachteilig in die Betriebsstrukturen eingreifen. Allerdings werden auch bei einer Trasse Haag dort, wo die Trasse die Linie der B 12 verlässt oder Ersatzstraßen gebaut werden müssen, Durchschneidungen die Folge sein.

Die Forstwirtschaft ist auf der Trasse Haag stärker betroffen als auf der Trasse Dorfen, da bei Haag wesentlich mehr Grund in Waldbereichen in Anspruch genommen werden muss.

Bei der Variante Harthofen ist wegen der größeren Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen und der längeren Durchschneidung die Beeinträchtigung größer als bei der gewählten Linie.

3.4.2.2.6 Wasserwirtschaft

Zu den wasserwirtschaftlichen Belangen bezüglich der beiden Trassenalternativen haben wir uns bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (Ziffer C 2.5.1) ausführlich auseinandergesetzt. Hierauf wird verwiesen. Die Trasse Dorfen hat hier Vorteile hinsichtlich des Schutzes vorhandener Trinkwassereinzugsbereiche, während sie wegen der deutlich häufigeren Querung von Oberflächengewässern diesbezüglich Nachteile gegenüber der Trasse Haag aufweist. Der ursprünglich einmal vor-

gesehene Eingriff in den Hochwasserretentionsraum der Isen kann durch die nunmehr geplante Variante Isental Hang völlig vermieden werden. Dementsprechend dimensionierte Regenrückhalteeinrichtungen stellen in beiden Trassenfällen sicher, dass Gefährdungspotenziale für die Wasserwirtschaft, sei es nun der Oberflächenbereich oder aber der Grundwasserbereich, beherrschbar sind.

Es wurden im Verfahren Befürchtungen geäußert, dass die Trasse Dorfen im Bereich des Isentalhanges Hanggrundwasserströme zerstöre und dadurch Erderschütterungen auslöse und die Anwohner und Benutzer der Autobahn gefährde. Der Vorhabensträger hat in diesem Bereich in der Zwischenzeit zahlreiche Bohrungen durchführen lassen und insgesamt 18 Grundwassermessstellen eingerichtet. Die Auswertungen ergaben entlang der Hangtrasse sehr unterschiedliche Grundwasserverhältnisse: bei rd. 40% der Bohrungen wurde bei Bohrtiefen bis zu 20 m kein Grundwasser angetroffen. Die festgestellten Grundwasserführungen liegen zwischen 4 m und mehr als 10 m Tiefe und damit häufig unter der geplanten Autobahngradienten. Bindige Deckschichten (Tone, Schluffe) trennen in weiten Bereichen das Oberflächenwasser vom Grundwasser. Die Durchlässigkeiten der wasserführenden Schichtglieder sind gering, ebenso die Durchflussmenge und Strömungsgeschwindigkeit des angetroffenen Grundwassers. Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Grundwasserhaushaltes durch die geplante Autobahn ist entlang der Hangtrasse aus diesen Gründen (teilweise gar kein Grundwasser, nur geringe Grundwassermengen, minimale Strömungsgeschwindigkeit im Grundwasserleiter) nicht zu erwarten.

Im Bereich der Hangtrasse wird die Stabilität der künftigen Autobahnböschungen fallweise von der Wasserführung einzelner Schichten beeinflusst. Dies wird je nach örtlicher Situation die Anwendung von bestimmten Sicherungs- und Stützmaßnahmen für die Einschnittsböschungen erforderlich machen. Dabei können bereits beim Bau der Straße die Böschungen durch intensive Begrünung und Lebendverbaumaßnahmen vor Rutschungen geschützt werden. Der Bau der Straße wird ausreichende Sicherungsmaßnahmen beinhalten, die gewährleisten, dass eine Gefährdung der Autofahrer und der Anwohner ausgeschlossen ist

3.4.2.2.7 Auswirkungen auf kommunale Belange

Von den durch die Trassenführung über Dorfen betroffenen Gemeinden haben sich im Verfahren die Gemeinde Pastetten, die Gemeinde Buch a. Buchrain, die Gemeinde Lengdorf, die Stadt Dorfen, die Gemeinde Obertaufkirchen gegen die Trasse Dorfen ausgesprochen. Die Gemeinden Forstinning, Sankt Wolfgang, Schwindegg, Rattenkirchen und Heldenstein befürworteten den Bau der A 94 über diese Trasse.

Die Trasse Dorfen hat den Nachteil, dass sie die in ihrem Verlauf liegenden Gemeindegebiete neu durchschneidet. Eine Reihe von Gemeinden – auch solche im Bereich der Folgeabschnitte - hat daher gegen eine Trassenführung über Dorfen u.a. vorgebracht, dass sie durch den Bau der A 94 in ihrer künftigen baulichen Entwicklung behindert werden, das nachgeordnete Straßennetz zumindest bis zur Fertigstellung der gesamten Strecke im Bereich der Ortsdurchfahrten unzumutbar belastet werde, auch nach Fertigstellung, soweit Zubringerstraßen zur Autobahn betroffen sind, es zu erheblichen nachteiligen Verkehrszuwächsen kommen werde, die Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten dadurch beeinträchtigt werde und ein verstärkter Siedlungsdruck zu erwarten sei. Wir sind diesen Einwendungen nachgegangen und haben festgestellt, dass die Trassenführung so optimiert worden ist, dass erhebliche Auswirkungen auf die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten so weit als möglich vermieden werden. Verkehrsbeziehungen zwischen Ortschaften und Ortsteilen werden aufrechterhalten. Es sind keine Ortsteile betroffen, deren beabsichtigtes bauliches Zusammenwachsen durch die Trennwirkung der Autobahn verhindert wird. Der Abstand der größeren Hauptorte ist selbst dort, wo die Autobahn am nächsten heranrückt, so groß (300 – 400 m), dass eine weitere bauliche Entwicklung in dem für Gemeinden der hier anzutreffenden Größenordnung entsprechenden Umfang nicht oder

zumindest nicht wesentlich behindert wird. In diesem Zusammenhang haben sich auch keine Erkenntnisse ergeben, dass bauliche Entwicklungen bei einzelnen Gemeinden nur noch jeweils in Richtung der geplanten Autobahn möglich wären. Die Trasse der A 94 ist seit 1984 linienbestimmt sei. Damit ist sie gemäß § 16 Abs. 3 Satz 3 FStrG bei allen kommunalen Planungen zu berücksichtigen. Es wird aber nicht verkannt, dass es trotz einer weitestgehenden Optimierung der Trassenführung unter Wahrung aller zu berücksichtigender Belange, zu nachteiligen Zerschneidungsfolgen wie Verlärmung bisher wenig belasteter Siedlungsbereiche und ortsnaher Erholungsräume, sowie die Beeinträchtigung von ortsnahen Landschaftsstrukturen vor allem kleiner Ansiedlungen und Weiler kommt. Das lässt sich aufgrund der gestreuten Siedlungsstruktur nicht vermeiden. Insgesamt werden durch eine Trasse Dorfen weder hinreichend bestimmte kommunale Planungen nachhaltig gestört noch entzieht das Vorhaben wesentliche Teile von Gemeindegebieten einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung.

Zu den zu erwartenden Verkehrsbe- und Entlastungen im Bereich des nachgeordneten Straßennetzes haben wir uns unter Ziffer C 3.3.4.2 bereits geäußert. Im Zuge der Zubringerstraßen zu den Anschlussstellen, die von ihrer straßenrechtlichen Einordnung für die Aufnahme eines solchen Verkehrs grundsätzlich vorgesehen sind, wird es auch in einigen Ortsdurchfahrtsbereichen zu Verkehrszunahmen kommen. Diese sind unvermeidbar. Insgesamt wird der Bau der A 94 aber zu einer deutlichen Verringerung der Belastung des nachgeordneten Straßennetzes führen.

Hinsichtlich des befürchteten Siedlungsdruckes infolge einer besseren Anbindung an den Großraum München hat es jede Gemeinde in der Hand, dies im Rahmen ihrer Bauleitplanung zu steuern. Zugleich ergibt sich für die Gemeinden in diesem verkehrsstrukturell unterentwickelten Raum die Möglichkeit, die bessere Infrastruktur durch eine Autobahn z.B. durch Ausweisung von Gewerbegebieten zu nutzen.

Das nördlich der Bahnlinie München – Mühldorf gelegene Wasserschutzgebiet der Gemeinde Wörth wird von der geplanten Straßenbaumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Im Zuge einer Trasse Haag würde, obwohl hier die Trennwirkung in dem durch die B 12 vorgegebenen Umfang bereits besteht, durch den Bau einer zweibahnigen Autobahn die Trennung zwischen den nördlich und südlich der heutigen Bundesstraße gelegenen Ortsteile bzw. Einzelgehöfte trotz des Baus einzelner Einhausungsbereiche erheblich verstärkt werden. In den ortsnahen Bereichen würde die optische Trennung durch die Anlage der - gegenüber der Trasse Dorfen in weit größerem Maße - erforderliche Lärmschutzwälle bzw. -wände vergrößert. Die räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten wären wegen des siedlungsnahen Verlaufs der Trasse nicht unerheblich eingeschränkt.

3.4.2.2.8 Sonstiges

Die Kostenschätzung für die Baumaßnahme bezogen auf alle drei Abschnitte beläuft sich bei der Trasse Dorfen auf rd. 316 Mio. € und bei der Trasse Haag auf rd. 314 Mio. €. Basis hierfür ist eine Planung im Maßstab 1 : 5000 und der Preisstand von März 1996. Auch wenn diese Schätzung keine absolute Genauigkeit beanspruchen kann, so lässt sich ihr doch entnehmen, dass für die beiden Trassen hier kein entscheidungserheblicher Unterschied vorliegt. Eine Übersicht der einzelnen Kostepunkte ist der Planunterlage 1 (Erläuterungsbericht) zu entnehmen. Der Kostenvergleich wurde im Planfeststellungsverfahren von einer Reihe von Einwendern als fehlerhaft gerügt, ohne dies aber substantiiert zu begründen. Hierzu ist festzustellen, dass der Vorhabensträger die Berechnung der Gesamtkosten für beide Trassen mit der gleichen Genauigkeit, gleichen Kostenansätzen und Einheitspreisen durchgeführt hat. Soweit darin zunächst noch keine Kosten für notwendige Ausgleichsflächen angesetzt waren, kann davon ausgegangen werden, dass der Kostenunterschied für die benötigten Flächen zwischen den beiden Trassen nicht entscheidungserheblich ist, da sich der Flächenbedarf für den Ausgleich bei beiden Trassen nur unwesentlich

unterscheidet. Ein Gegenüberstellen detailliert ausgearbeiteter Konzepte für eine punktgenaue vergleichende Kostenermittlung ist nicht erforderlich. Böschungssicherungsmaßnahmen im Zuge der Hangtrasse zwischen Lengdorf und Dorfen im Abschnitt Pastetten – Dorfen, die sich inzwischen als notwendig gezeigt haben, haben auf den Kostenvergleich keinen entscheidenden Einfluss, da sich die hierfür erforderlichen Kosten lediglich auf rd. 3 Mio. € belaufen. Auch auf einer Trasse Haag würde bei Reichertsheim mit den dort zu querenden Altmoränen und Lößlehmen eine aus geologischer Sicht ähnliche Situation angetroffen.

Im Verfahren wurde immer wieder vorgetragen, die Nebelhäufigkeit bei der Trasse Dorfen sei wesentlich größer als bei einer Trasse Haag. Damit erhöhe sich auch die Unfallgefahr. Hierzu ist zu sagen, dass eine häufige Nebellage allein nicht für eine überdurchschnittliche Häufung von Unfällen ursächlich ist. Nebelunfälle haben am Gesamtunfallgeschehen auf Bayerns Autobahnen lediglich einen Anteil von ca. 2 %. Darüber hinaus ist dem Autofahrer durch die Straßenverkehrsordnung bei Nebellagen mit einer Sicht von weniger als 50 m eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h vorgeschrieben.

3.4.2.3 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Unter Abwägung aller im Rahmen dieser Planfeststellungsentscheidung zu berücksichtigenden Belange kommen wir zu dem Ergebnis, dass dem Bau der Autobahn A 94 über eine Trasse Dorfen keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen und daher der Bau des Abschnittes Forstinning – Pastetten zuzulassen ist.

Wie wir vorstehend dargelegt haben, bestehen sowohl für eine Trasse Dorfen als für eine Trasse Haag Vor- und Nachteile aus den unterschiedlichsten Gesichtspunkten heraus. Eine Gewichtung, gleichsam wie auf einer Waagschale, zugunsten einer Trasse Haag aus den Aspekten der Umweltverträglichkeit, ist dabei jedoch nicht die notwendige Folgerung bei der zu treffenden Abwägungsentscheidung.

Wir verkennen nicht, dass die Trasse Dorfen im Hinblick auf die Belange des Naturschutzes die deutlich stärkeren nachteiligen Eingriffe verursacht als die Trasse Haag. Dies haben die Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Basis der vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen, die Äußerungen der Fachbehörden und der anerkannten Verbände und die übrigen aus dem Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse zweifelsfrei ergeben. Im Bereich des Korridors Dorfen liegt die höhere Konfliktdensität hinsichtlich der Umweltverträglichkeit, insbesondere im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, auf den Eingriff in das Landschaftsbild und einen bislang von störenden Infrastruktureinrichtungen relativ unberührten Raum und auf die Betroffenheit vieler Menschen, deren Wohnsituation sich bisher durch Ruhe auszeichnet, durch eine Neuverlärnung mit gleichzeitiger Auswirkung auf das Naherholungspotenzial.

Durch die deutlich höhere Anzahl von zum Teil ökologisch hochwertigen Fließgewässern bei der Trasse Dorfen wirkt sich hier das Gefährdungspotenzial für Oberflächengewässer nachteiliger aus als bei einer Trasse Haag, wo nur vergleichsweise wenige solcher Querungen notwendig sind.

Die Trasse Dorfen wird in deutlich stärkerem Maß in die landwirtschaftlichen Strukturen mit der Folge von Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe eingreifen als eine Trasse Haag. Die Stellungnahmen der zuständigen Ämter für Landwirtschaft bestätigen dies.

Die Trasse Dorfen wird ihre volle Verkehrswirksamkeit im Hinblick auf eine deutlich Entlastung der B 12 erst nach ihrer Gesamtfertigstellung erhalten. Insgesamt wird bei dieser Trasse eine stärkere Belastung auf der B 12 verbleiben. Im Bereich der Ortsdurchfahrt Hohenlinden tritt dieser Nachteil aber insofern zurück, als dass die Gemeinde Hohenlinden inzwischen eine kommunale Entlastungsstraße gebaut hat.

Die Trasse Haag hat darüber hinaus den Vorteil, dass sie insofern in mehreren unmittelbar verkehrswirksamen Abschnitten verwirklicht werden kann, als dass jeder fertige Bauabschnitt unmittelbar an die bestehende Fernverbindung B 12 anknüpft (allerdings mit zu erwartenden Stauproblemen am jeweiligen Bauende). Sie bringt eine stärkere Entlastung der alten B 12 und bindet den Raum Haag an das Autobahnnetz an.

Wie wir bereits unter Ziffer C 3.3.1 ausführlich dargelegt haben, lässt sich sowohl aus der zeichnerischen Darstellung als auch aus dem verbalen Beschrieb des Bedarfplanes zum Fernstraßenausbaugesetz entnehmen, dass der Bau einer A 94 hinsichtlich der Bedarfsstruktur und der Netzverknüpfung auf einer Trasse Dorfen in die gesetzgeberischen Wertung im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfplanes eingeflossen ist. Die klare, von einer Trasse Haag sich unterscheidende zeichnerische Darstellung der A 94 und der Verknüpfung mit der B 15 neu, soweit sie, ebenso wie die A 94, in den vordringlichen Bedarf eingestuft ist, sowie die Bezeichnung des Endpunktes dieses Abschnittes der B 15 neu mit „Schwindegg (A 94)“ sprechen für diese Wertung.

Die Trasse Dorfen entspricht sodann den landesplanerischen Zielvorstellungen des Landesentwicklungsprogramm Bayern, und zwar zum einen in der konkret formulierten Zielaussage eines Baus der A 94 auf der Trasse Dorfen und zum anderen in der Festlegung einer Entwicklungsachse über Dorfen, an die sich die Trasse Dorfen anlehnt. Zwingende Erkenntnisse, dass diese Zielvorgaben nicht erfüllbar sind, weil nicht überwindbare, auf anderen Belangen beruhende Hindernisse, dem Bau der A 94 auf einer Trasse Dorfen entgegenstehen, hat dieses Planfeststellungsverfahren nicht ergeben. Nur die Trasse Dorfen kann zur weiteren infrastrukturellen Entwicklung dieses verkehrlich unterentwickelten Raumes und damit für dessen wirtschaftliche Stärkung einen Beitrag leisten. Auch der Regionalplan der Region Südostoberbayern spricht sich für eine solche Stärkung der Wirtschaftskraft durch den Bau über Dorfen aus. Beim Bau einer Trasse Haag würde sich in überschaubaren Zeiträumen kein Baulastträger finden, der eine in gleicher Weise wirksame Infrastrukturmaßnahme im Bereich der Entwicklungsachse über Dorfen finanzieren würde.

Ein weiterer Belang, der für den Bau einer Trasse Dorfen spricht, ist die insgesamt gesehen bessere Entlastungswirkung für das nachgeordnete Straßennetz und die damit verbundene Erleichterung des innerörtlichen und zwischenörtlichen Verkehrs. Dies haben die durchgeführten Verkehrsuntersuchungen der TU München und von Prof. Dr. Ing. Kurzak ergeben. Dies wirkt sich zwar, wie wir schon festgestellt haben, auf die alte B 12 nicht in gleichem Maße aus, wie beim Bau der Trasse Haag. Der Vorteil der Trasse Dorfen liegt aber u.a. auch darin, dass in diesem Fall die B 12 als leistungsfähige Straße (mit erheblich reduziertem Verkehr) erhalten bleibt, damit mit einem finanziell in etwa gleichen Investitionsaufwand zwei unterschiedliche Räume verkehrlich gut erschlossen werden und dabei gleichzeitig das bestehende Anlagevermögen der alten B 12 erhalten bleibt und genutzt wird.

Bei der Trasse Dorfen ist der Schutz bestehender Trinkwassereinzugsgebiete besser gewährleistet als bei der Trasse Haag. Dabei erachten wir die im Verfahren aufgeworfene Frage, was nun vorrangig zu werten sei, ein besserer Oberflächengewässerschutz oder ein besserer Grundwasserschutz, nicht als entscheidungserheblich, da beide Trassen mit ausreichend dimensionierten technischen Entwässerungseinrichtungen versehen werden bzw. würden, die das Gefährdungspotenzial auf das erforderliche Maß minimieren.

Dem Nachteil einer Trasse Dorfen, dass deutlich mehr Menschen, die bisher in ruhigen Wohnlagen leben, einer Neuverlärnung ausgesetzt werden, steht der Vorteil gegen über, dass bei dieser Trasse das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG besser gewahrt werden kann, da hier deutlich weniger Menschen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Autobahn leben werden als bei einer Trasse Haag.

Die Trasse Dorfen nimmt wesentlich weniger Waldflächen in Anspruch, vermeidet völlig den Eingriff in ausgewiesene Bannwaldbereiche und damit auch einen hohen Bedarf von direkt an den Bannwald angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen für eine Waldneugründung.

Durch den mehrjährigen Planungsvorsprung und die mögliche kürzere Bauzeit ohne Behinderung des Verkehrs auf der B 12 gewinnt die Trasse Dorfen einen weiteren Vorteil, da damit erheblich schneller die dringend erforderliche Entlastung auf der unzureichenden B 12 erreicht werden kann. Dass die verkehrlichen Entlastungswirkungen bei der Trasse Dorfen erst mit ihrer vollständigen Realisierung eintreten, ist insofern nicht von großem Gewicht, als gewisse Entlastungen (oben bereits ausgeführt) auch bei den einzelnen Teilabschnitten eintreten werden und vor allem der Vorhabensträger beabsichtigt alle drei Abschnitte der Trasse Dorfen zeitnah zu bauen.

In der Abwägung all der bislang erörterten Belange kommen wir zu dem Ergebnis, dass den Gesichtspunkten, die für den Bau einer Autobahn über eine Trasse Dorfen sprechen der Vorrang eingeräumt werden kann. Die gegen eine Trasse Dorfen sprechenden Belange aus dem Problembereich der Umweltverträglichkeit müssen hier zurückstehen, da wichtige, im öffentlichen Interesse liegende Ziele mit einer Trasse Haag nicht erreicht werden können. Gleichfalls müssen die schwerwiegenderen Eingriffe in landwirtschaftliche Betriebsstrukturen und die damit verbundenen Eingriffe in das verfassungsrechtlich besonders geschützte Grundeigentum, die auf der Trasse Dorfen zu mehr Existenzgefährdungen führen werden, sofern es dem Vorhabensträger nicht gelingt, diese durch Ersatzlandgestellung zu vermeiden, als Abwägungsbelang zurückstehen.

Unter Abwägung aller Gesichtspunkte kommen wir daher auch zu dem Ergebnis, dass bei einer etwaigen nicht völligen Ausgleichbarkeit der Eingriffe in Natur und Landschaft in den Folgeabschnitten die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang nicht vorgehen, da das öffentliche Interesse am Bau der Autobahn im Zuge der Trasse Dorfen überwiegt. Ein diesbezügliches unüberwindbares Hindernis einer Untersagung des Eingriffs nach Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG steht der Planfeststellung des weichenstellenden Abschnittes Forstinning – Pastetten daher nicht entgegen.

3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

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

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen: Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss sind u.a.:

- der Anschluss an das bereits bestehende Teilstück der A 94 bei Forstinning
- die vorhandene Bebauung der Gemeinde Pastetten, der Ortsteile Erlbach, Aich, Zeilern, Poigenberg und des Weilers Moosstetten sowie das landwirtschaftliche Anwesen bei km 14+850

- das Landschaftsschutzgebiet „Quellgebiet der Schwillach“ bei km 15+100 bis 15+650
- das Wasserschutzgebiet nördlich km 16+200
- die Höhe des Grundwasserstandes sowie die Hochwasserspitzen im Schwillach-Quellgebiet bei km 15+000 bis 16+000

Die für den gesamten Streckenabschnitt zugrundegelegte Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 100$ km/h sowie die gewählten Trassierungselemente werden sowohl den raumordnerischen Zielsetzungen als auch den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht und entsprechen den einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Straßen.

Wir haben auch geprüft, ob statt des gewählten Regelquerschnittes RQ 26 auch der RQ 20 ausreichend wäre. Dieser ist lediglich für Streckenverbindungen im Vorfeld von Verdichtungsräumen vorgesehen. Wegen der fehlenden Standstreifen sind bei diesem Querschnitt Einbußen bei der Verkehrssicherheit und Schwierigkeiten bei Unterhaltungsarbeiten gegeben. Da sich im vorliegenden Abschnitt für den Teilabschnitt Forstinning – Anschlussstelle B 12 aus der Prognosebelastung von bis zu 48000 Kfz/24h eine stündliche Verkehrsstärke von rd. 5280 Kfz/24h und für den Teilabschnitt Anschlussstelle B12 – Pastetten aus der Prognosebelastung von bis zu 38000 Kfz/24h eine maßgebliche stündliche Verkehrsstärke von rd. 4180 Kfz/24h ergibt, ist der RQ 26 gerechtfertigt. Der Vorhabensträger hat zur Minimierung der Eingriffe von den entsprechend der Richtlinie möglichen Querschnitten RQ 26 und RQ 29 den flächensparenden kleinen gewählt.

Der immer wieder geforderte Ausbau der bestehenden Bundesstraße B12 widerspricht nicht nur gesetzlichen Vorgaben, er wird auch den Anforderungen, die hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Leichtigkeit sowie an die Reisegeschwindigkeit in den südostbayerischen Raum gestellt werden, nicht gerecht. Die B 12 hat im Grundriss auf weiten Streckenabschnitten zu enge Radien und Unstetigkeiten, im Aufriss behindern kleine Kuppenausrundungen die Sicht. Dies schränkt die Verkehrssicherheit erheblich ein. Der Querschnitt der bestehenden B 12 ist bereits heute für das Verkehrsaufkommen zu schmal. Die prognostizierte Verkehrsstärke macht einen zweibahnigen Autobahnquerschnitt mit Standstreifen aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit unabdingbar.

3.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

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

Der Bau der A 94 entlastet die Anwohner im Zuge der bestehenden B 12 sowie in weiten Bereichen der Ortsdurchfahrten des nachgeordneten Straßennetzes von Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist eines der Ziele des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Baumaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

3.4.4.1 Lärmschutz

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

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

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

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

3.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie wir bereits mehrfach in diesem Beschluss ausgeführt haben, ist das Optimierungsgebot dieser Vorschrift insgesamt gewahrt. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten sind bei Berücksichtigung aller Belange nicht erkennbar. Dies gilt für den verfahrensgegenständlichen Abschnitt Forstinning – Pastetten und auch für die gesamte Trasse Dorfen. Die vorstehend genannten Zwangspunkte hinsichtlich der vor Ort anzutreffenden Gegebenheiten lassen keinen Spielraum für eine weitere Optimierung bei gleichzeitiger Beachtung der Grundsätze einer sparsamen Haushaltsführung zu. Eine Änderung der Linienführung würde bei der vorhandenen Bebauungsstruktur nur zu einer Verschiebung der Belastungen führen.

3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

3.4.4.1.3 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

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

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

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

Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch in den jeweils angrenzenden Abschnitten der A 94 bzw. an diese anschließenden untergeordneten Straßen auswirken werde, können im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG nicht berücksichtigt werden, denn diese beschränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt.

Der Vorhabensträger hat seiner Lärmberechnung eine Verkehrsprognose, basierend auf einer gemeinsamen Untersuchung A 94/B 15 der TU München, Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung 1993/1995, für das Prognosejahr 2010 zugrundegelegt. Sie berücksichtigt neben den jeweils zu untersuchenden Baustufen für die A 94 und die B 15 neu sämtliche im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und im Ausbauplan für Staatsstraßen bis zum Jahr 2010 als vordringlich eingestufte Maßnahmen. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Der Lärmberechnung wurde ein Netzfall zugrundegelegt, der unterstellt, dass von der geplanten B 15 neu noch keine Streckenabschnitte zur Verfügung stehen, jedoch alle übrigen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs, insbesondere die A 94, realisiert sind. Dieser Netzfall ergibt die höchsten Querschnittsbelastungen im Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten. Die Berechnung liegt damit, was die zugrundezulegenden Verkehrsmengen betrifft, auf der sicheren Seite. Der Anteil des LKW-Verkehrs wurde entgegen der Angaben auf S. 69 des Erläuterungsberichts mit 15 % am Tag und 30 % in der Nacht angesetzt. Gemäß der Verkehrsuntersuchung wird der tatsächliche LKW-Anteil aber im Teilabschnitt Forstinning – Anschlussstelle B12 tagsüber nur 11,4 % und nachts 17,4 % sowie im Teilabschnitt Anschlussstelle B12 – Pastetten tagsüber nur 12,6 % und nachts 20,2 % betragen. Auch hinsichtlich der für die Lärmauswirkungen besonders maßgeblichen LKW-Anteile liegt die Lärmberechnung damit auf der sicheren Seite.

3.4.4.1.4 Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Im Detail sind die einzelnen Maßnahmen für die gewählte Linie in den Lageplänen der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 3) dargestellt und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 6), sowie im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) S. 69 und 70 beschrieben. Darauf wird Bezug genommen. Die einzelnen maßgeblichen und überprüften Immissionsorte sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 der festgestellten Planunterlagen dargestellt. Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen reichen bis auf den Immissionsort 16 aus, um die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Aufgrund des Einwandes des Einwendungsführers Nr. 4-10 haben wir in Ziffer A 6.1.10 den Vorhabensträger verpflichtet, entsprechend der Zusage im Erörterungstermin am 23.07.1997 die Lärmbetroffenheit des Wohnanwesens mit der Bezeichnung Immissionsort 16 nachzuberechnen. Sofern sich dabei eine Überschreitung der Grenzwerte für Dorf- Mischgebiet gemäß der 16. BImSchV ergibt, hat der Eigentümer dieses Anwesens einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau von notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume nach Maßgabe von § 2 der 24. BImSchV. Ein etwaiger Anspruch kann sich aber nur auf solche baulichen Anlagen erstrecken, die zum Zeitpunkt der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen bereits rechtmäßig vorhanden oder genehmigt waren.

Im Verfahren wurden die von der Autobahndirektion Südbayern vorgenommenen Lärmberechnungen und die Richtigkeit der Ergebnisse mehrfach angezweifelt. Das Landesamt für Umweltschutz hat diese Berechnungen überprüft und grundsätzlich für richtig befunden. Wir sehen keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung. Anträge auf eine weitere Überprüfung des Lärmschutzes und weitere Lärmschutzmaßnahmen werden daher zurückgewiesen. Insbesondere sind dort, wo die maßgeblichen Grenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden können, keine zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen veranlasst.

Entschädigungsfestsetzungen für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs sind nicht veranlasst. Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Tagesgrenzwert zugrunde zu legen. Dieser wird jedoch an allen Immissionsorten eingehalten.

3.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne 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).

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Diese Bewertung ergibt sich aus einer Abschätzung des Vorhabensträgers nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen“ (MLuS-92). Die Ergebnisse wurden vom Landesamt für Umweltschutz überprüft und gutachterlich bestätigt.

Maßgeblich für die Bewertung der Schadstoffbelastung, die vom Straßenverkehr ausgeht, sind die Stickstoffdioxide. Die für diese Schadstoffkomponente ermittelten Werte lassen Rückschlüsse auf die Belastung durch die anderen vom Kraftfahrzeugverkehr ausgehenden Schadstoffe zu. Die Bewertung ergibt sich aus der Summe der Vorbelastung eines Gebietes und der straßenverkehrsbedingten Zusatzbelastung. Zur Beurteilung werden der Jahresmittelwert zur Darstellung der Langzeitbelastung und die sog. 98-Perzentile für die Darstellung der Kurzzeitbelastung herangezogen.

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Orientierungswerten der TA-Luft, der VDI 2310 und der EG-Richtlinie liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass eine Gefahr für die Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden

beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Da ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung derartige Bepflanzungen vorgesehen sind, die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Dämme und Einschnitte größtenteils erst jenseits dieser Entfernung beginnt, die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind als sie zum o. a. Referenzzeitraum waren und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier.

Daher müssen auch Entschädigungsansprüche, basierend auf der Befürchtung künftiger Anbaubeschränkungen auf landwirtschaftlichen Grundstücken wegen Belastungen durch Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs zurückgewiesen werden, da eine Nutzungsbeeinträchtigung der an die Autobahn angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke nach derzeitigem Kenntnisstand ausgeschlossen werden kann. Anbaubeschränkungen sind weder in Kraft noch nach derzeitigem Kenntnisstand absehbar.

3.4.4.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit zwischen 38000 und 48000 Kfz/24h belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werte ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend in der UVP und bei 3.4.4.2 genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei der o.g. Verkehrsbelastung und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.4.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

Striktes Recht (z. B. Art. 13 c Abs. 2 oder Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG) steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von

Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 10.1 und 10.3 der festgestellten Planunterlagen beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 07.03.1997, UPR 1997, 329).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 10.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.4.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

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

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

Gemäß Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotop zerstört, die für dort wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn für den Eingriff sprechende Gründe des Gemeinwohls besonders schwer wiegen. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

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

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

3.4.5.2.2 Beschreibung des betroffenen Gebietes

Das Plangebiet liegt mit seinem wesentlichen Teil am südöstlichen Rand des in der Würmeiszeit entstandenen Naturraumes „Südliche Münchner Schotterebene“, die durch großflächig ausgeräumte Agrarlandschaften charakterisiert ist. Nördlich davon befindet sich die Untereinheit „Nördliche Münchner Schotterebene“. Diese umfasst das entwässerte Niedermoorgebiet an den Semptoberläufen und ist deutlich besser mit Landschaftsstrukturen und Biotopen ausgestattet. Hier überwiegt großflächig Grünlandnutzung.

Östlich der Ortschaft Forstinning beginnt die naturräumliche Haupteinheit „Isen-Sempt-Hügelland“, eine flachwellige Altmoränenlandschaft. Diese ist durch ein System flacher Talmulden, dem Vorkommen von Lößlehm-Böden und durch relativ starke landwirtschaftliche Nutzung gekennzeichnet. Nur wenige kleinflächige Biotope blieben erhalten. Östlich und nördlich von Pastetten befinden sich in einem breiten, flachen Talraum der Lauf der Schwillach und zahlreiche ihr zufließende Quellgräben. Hier finden sich grundwasserbeeinflusste Niederterrassenschotter mit abschnittsweisen Niedermoorbildungen. Im Nahbereich der Trasse überwiegt Grünlandnutzung. Weiter nördlich verdichten sich die Biotopstrukturen entlang der Gräben und Bäche zu einem ökologisch äußerst wertvollen Komplexlebensraum mit niedermoorartigen Landschaftselementen.

Die naturräumlichen Einheiten unterscheiden sich also aufgrund ihrer geologischen Entstehung und Lage im Raum hinsichtlich ihrer Lebensraumausstattung, realen Vegetation und Flächennutzung. Die landschaftspflegerische Begleitplanung enthält eine umfangreiche und detaillierte Darstellung hinsichtlich Flächennutzungen, Lebensräume für Tiere und Pflanzen, Landschaftsstrukturen sowie hinsichtlich der durch die geplante Maßnahme verursachten Konflikte. Auf die Unterlagen 10.1 und 10.3 wird insoweit verwiesen.

3.4.5.2.3 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 8 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

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

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10.1) und den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimie-

rungs- und Gestaltungsmaßnahmen sowie Schutzmaßnahmen während der Bau-
durchführung.

3.4.5.2.4 Ausgleichsmaßnahmen

Wie in Unterlage 1 und 10.1 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beein-
trächtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts besteht in der Über-
bauung und der Beeinträchtigung von Lebensraumstrukturen. An Flächen mit sehr
hoher bis hoher ökologischer Bedeutung sind dabei betroffen

- Quellgebiet der Sempt mit Braunkehlchenvorkommen, wobei hier durch die be-
stehende B12 bereits eine erhebliche Vorbelastung besteht
- Quellgebiet der Schwillach, das inzwischen als Landschaftsschutzgebiet ausge-
wiesen ist aber die A 94 von den Beschränkungen der Verordnung ausnimmt, mit
Kiebitzvorkommen und lt. Regionalplan ein landschaftliches Vorbehaltsgebiet
- Kapuzinergraben mit Röhricht und Hochstaudenfluren sowie einmündenden
feuchten Gräben im Biotopverbund mit Feuchtwäldern und Feuchtwiesen des
Schwillachtales nördlich der geplanten Trasse

Daneben sind folgende Flächen mit mittlerer ökologischer Bedeutung betroffen

- ständig und periodisch wasserführende Gräben in der Agrarlandschaft der flach-
welligen Altmoräne
- Waldfläche südlich der geplanten Trasse und westlich des Erlbaches mit beson-
derer Bedeutung für die Gesamtökologie
- Erlbach und einmündender Wiesengraben mit artenreicher Röhricht- und Hoch-
staudenvegetation und Feuchtgrünlandrest
- Waldgebiete, z.T. mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie, im Biotop-
verbund mit Gräben entlang Waldrändern und trockenen oder wechselfeuchten
Gräben mit Baumhecken
- Wirtschaftsgrünlandflächen im Schwillachgebiet als Potenzialstandorte
- Waldfläche und angrenzender trockener Graben mit Gehölzaufwuchs südlich der
geplanten Anschlussstelle an die St 2331

Durch die Durchschneidung landschaftlicher Vorbehaltsgebiete, Abriegelung ökologi-
scher Funktionsbeziehungen, Zerschneidung von Wanderwegen, Überbauung und
Beeinträchtigung von Gräben wird das landschaftliche Funktionsgefüge beeinträchtigt.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie von Erholung und Naturgenuss
besteht in einer weiteren technischen Überformung der bereits infrastrukturell ge-
prägten Landschaft bei Forstinning. Durch Lärmschutzwand und Dämme der An-
schlussstelle nordöstlich von Forstinning ergibt sich eine optische Trennwirkung.
Daneben werden die Sichtbeziehungen im Erlbachtal und zwischen Poigenberg und
Pastetten unterbrochen. Dammführungen, Überführungsbauwerke, ein Rastplatz füh-
ren zu einer technischen Überformung des Landschaftsbildes und von Landschafts-
strukturen.

Auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesent-
wicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 sieht die Pla-
nung Ausgleichsmaßnahmen vor. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs

sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Im Einzelnen sind die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 10.1 und 10.4) beschrieben und dargestellt.

Es ergibt sich dabei folgendes räumliches Konzept:

- Stabilisierung des Heckenkomplexes nördlich Forstinning und Abschirmung der Ortschaft Forstinning
- Stabilisierung der Biotopachse entlang des Erlbaches
- Erhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Waldgebiete
- Stabilisierung der Vernetzungsachse entlang des Breitenbachs bei Pastetten
- Optimierung der Schwillachzuflüsse
- Entwicklung von Kiebitzlebensräumen südlich des Schwillach-Quellgebietes
- Betonung und Aufwertung der Sichtbeziehungen zwischen Pastetten und Pögenberg

Zur Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen ist zusätzlich folgendes zu bemerken:

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Dies erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Da somit ein biologisch – funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden. Der Vorhabensträger hat hier ein Planungskonzept erarbeitet, das sich an den nachfolgenden Zielvorstellungen orientiert.

Die Ausgleichsflächen sollen in räumlichem Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen liegen. Dabei sollen die jeweiligen Flächen mehrere Ausgleichsfunktionen übernehmen. Maßnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes werden so gestaltet, dass sie auch zur Bereicherung des Landschaftsbildes beitragen. Andererseits sind Maßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes auch in der Lage, ökologische Ausgleichsfunktionen zu übernehmen. Gemeinsam mit den Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes sollen sie Bestandteil des neu aufzubauenden Verbundsystems sein. Des weiteren dienen die Maßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes auch der Sicherung von Erholung und Naturgenuss. Ausgleichsmaßnahmen, die aus den biotischen Erfordernissen (Schutzgüter Pflanzen und Tiere) hergeleitet sind, auch abiotische Ausgleichsfunktionen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Kleinklima. Nach Möglichkeit ist die Schaffung von großen Flächeneinheiten vorgesehen, um die Randstörungen möglichst gering zu halten und das Pflegemanagement der Flächen zu vereinfachen. Um Eingriffe in Belange Dritter durch Flächeninanspruchnahme so gering wie möglich zu halten, werden Verschnittflächen weitestgehend mit einbezogen. Weiterhin sind bei der Planung der Flächen auch die Durchführbarkeit (eigentumsrechtliche Belange) und die

Effizienz der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Optimierung von Flächenlage und Maßnahmetyp) von Bedeutung.

Die Anlage von Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung und zur Neuorganisation des Funktionsgefüges (im landschaftspflegerischen Begleitplan als N-Flächen bezeichnet), wird so weit als möglich auf Potenzialstandorten (Niedermoorflächen im Schwillach-Quellgebiet) erfolgen, die durch ihre besonderen Standortbedingungen geeignete Voraussetzungen bieten, um die gewünschte Entwicklung der Maßnahmen bzw. Lebensräume zu beschleunigen. Derzeit intensiv genutzte Flächen (Ackerflächen der Altmoräne in Nachbarschaft zu Biotopen und Kleinstrukturen, Ackerflächen im Erlbachtal und Schwillach-Quellgebiet) werden einbezogen, um nachteilige Auswirkungen der bestehenden Nutzung auf den Naturhaushalt zu vermeiden. Ziel des Konzeptes ist es, Ausgleichsflächen an bestehende Lebensraumkomplexe, die als Lieferbiotope für die Wiederbesiedelung durch Pflanzen und Tiere fungieren (Erlbach und seine Zuflüsse, Waldbestände beidseits des Erlbachtals, Schwillach-Quellgebiet und seine Zuflüsse) anzubinden. Die Neuschaffung von Vernetzungskorridoren soll bestehende Lebensräume, Vernetzungselemente und Wanderlinien, beispielsweise entlang der Bäche und Gräben einbeziehen und Lebensraumsprüche und räumliche Zusammenhänge bei Ganzjahreslebensräumen von Tierarten berücksichtigen. Auch die Einbeziehung von Straßenbegleitflächen - trotz deren Beeinträchtigung durch den Betrieb - können zur Neuorganisation des Funktionsgefüges mit beitragen.

Die Ausgleichsflächen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes (im landschaftspflegerischen Begleitplan als L-Flächen bezeichnet) liegen bevorzugt in Trassennähe, um eine optisch möglichst gute Einbindung zu gewährleisten. Die Flächen ergänzen das neu zu entwickelnde landschaftliche Funktionsgefüge, wenngleich sie in der Beeinträchtigungszone von 50 m liegen. Dadurch wird eine landschaftsgerechte Einbindung der technischen Anlagen und Bauwerke (Anschlussstellen etc.) gewährleistet und bestehende landschaftsprägende Strukturen (Bäche und Gräben etc.) zur Minderung der landschaftlichen Dominanz der Autobahn hervorgehoben. Zwischen Pastetten und Poigenberg werden durch die vorgesehene Pflanzung einer Baumreihe entlang der Gemeindeverbindungsstraße zwischen den beiden Orten die optischen Sichtbeziehungen aufgewertet.

Insgesamt werden 3,74 ha Fläche mit Auswirkungen auf die Arten- und Biotopausstattung beeinträchtigt. 18,86 ha werden abzüglich 1,35 ha zu entsiegelnder Straßenflächen an land- und forstwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen versiegelt. Auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 ergibt sich ein Ausgleichserfordernis wegen des Eingriffs in Natur und Landschaft von 12,38 ha. Insgesamt werden auf einer Gesamtfläche von 13,73 ha Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt. Davon können 12,41 ha entsprechend der o.g. Grundsätze angerechnet werden.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 7 und 8) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder

nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

3.4.6 Gewässerschutz

3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Der Bau der Autobahn im Abschnitt Forstinning – Pastetten erfordert die Verlegung und teilweise auch die Überbauung mehrerer Gräben. Bei Beachtung der gewässertechnischen Regeln in Abstimmung mit den Wasserwirtschaftsbehörden und durch die vorgesehene naturnahe Gestaltung sind nachteilige Auswirkungen nicht zu befürchten. Um eine unschädliche Abführung von Hochwasserspitzen im Schwillach-Quellgebiet zu gewährleisten, werden zwischen km 15+270 und km 15+975 fünf Flutdurchlässe errichtet, die zudem nach tierökologischen Gesichtspunkten gestaltet werden und damit zur Aufrechterhaltung der biotischen Austauschbeziehungen beitragen.

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

3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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

Diese Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummern 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4. des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4. angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

Der Vorhabensträger wird aufgrund der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Freising im Verfahren auf eine ursprünglich geplante Versickerung des gesammelten Oberflächenwassers bei den Rückhalteeinrichtungen Nr. 5 und 6 (Unterlage 6, BWV Nr. 84 und 110) verzichten. Die geplanten Rückhaltebecken werden abgedichtet und erhalten jeweils eine Tauchwand, um Leichtflüssigkeiten zurückzuhalten. Über einen stark gedrosselten Überlauf wird das vorgereinigte Wasser nach Durchlaufen einer

Schilfzone den vorhandenen Vorflutern zugeleitet. Damit kann ein Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser und eine Beeinträchtigung der Wasserversorgungsanlagen Fendsbach und Katterloh ausgeschlossen werden. Bei den Versickerungsanlagen Nr. 2, 3 und 4 (Unterlage 6, BWV Nr. 32a, 48a, 67a) wird den Rückhaltebecken jeweils ein Versickerbecken nachgeschaltet. Da wegen der teilweise sehr geringen Sickerrate ein komplette Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers nicht gegeben ist, erfolgt von den Versickerbecken eine gedrosselte Ableitung in die Vorfluter. Auf Ziffer A 3.1 unserer Entscheidung wird hingewiesen.

3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Der Eingriff in die landwirtschaftlichen Strukturen, der im Zuge der Trasse Dorfen insgesamt schwerwiegend ist, könnte nur bei einem gänzlichen Verzicht auf den Bau der Autobahn über diese Trasse vermieden werden. Da als Alternative nur die Trasse Haag zur Verfügung steht, die letztendlich ein anderes Projekt als das beantragte darstellt und mittels dessen die der Planung des Gesamtkonzeptes A 94 zugrundegelegten Ziele nur teilweise erreichbar sind, müssen die mit dem Bau der Trasse Dorfen verbundenen Eingriffe in die landwirtschaftlichen Strukturen und auch damit einhergehende Existenzgefährdungen hingenommen werden.

Im vorliegenden Abschnitt werden für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichsflächen rund 71,8 ha Fläche benötigt. Davon müssen etwa 45,6 ha überwiegend aus landwirtschaftlichen Flächen erworben werden. Weitere rund 11 ha werden für eine vorübergehende Inanspruchnahme für Baustelleneinrichtungen, seitliche Lagerflächen etc. benötigt. Die restlichen Flächen sind bereits im Besitz des Vorhabensträgers bzw. gehen im Wege des gesetzlichen Eigentumsübergangs über, da es sich um Überbauung vorhandener öffentlicher Straßen handelt. Der gewählte Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie in Anpassung an die bestehende Anschlussstrecke erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den obigen Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt, ohne die naturschutzfachliche Schlüssigkeit des Gesamtkonzeptes aufzuheben. Zur Minimierung der erforderlichen Grundinanspruchnahme hat der Vorhabensträger anstatt des möglichen Regelquerschnittes RQ 29 den schmäleren RQ 26 gewählt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

3.4.8 Forstwirtschaft

Durch die geplante Baumaßnahme werden im Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten Waldflächen des Waldgebietes östlich des Erlbachtals in Anspruch genommen. Insgesamt geht dabei eine Fläche von 0,55 ha im Sinne des Art. 2 Bay-WaldG verloren. Da im Waldbereich keine Arbeitstreifen vorgesehen sind, beschränkt sich der Verlust durch Rodung auf die versiegelten Flächen und die Böschungen.

Nach den Angaben des Vorhabensträger in den Planunterlagen vergrößert sich der Waldbestand durch die Neuanlage von Waldflächen im Umfang von 1,58 ha im Bereich der vorgesehenen Ausgleichsflächen für die Eingriffe in Natur und Landschaft um 1,03 ha. Die Forstdirektion Oberbayern folgt zwar in ihrer Stellungnahme vom 04.12.1996 den Vorstellungen des Vorhabensträgers weder hinsichtlich der Größe der Eingriffsfläche (0,55 ha gegenüber 0,81 ha) noch hinsichtlich der qualitätsmäßigen Geeignetheit einzelner Maßnahmen im Rahmen der Ausgleichsflächen als Aufforstung, kommt aber zu dem Ergebnis, dass die aus ihrer Sicht erforderlichen Aufforstungen zu einem überwiegenden Teil abgedeckt seien. Die erhobene Forderung, Optimierungen hinsichtlich vorgesehener Waldrandpflanzungen im Einvernehmen mit dem zuständigen Forstamt vorzunehmen, wird durch die vom Vorhabensträger gegebene entsprechende Zusage erfüllt.

Die Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt.

3.4.9 Jagd

Naturgemäß werden durch einen Autobahnbau Wildwechselbeziehungen unterbrochen. Durch Errichten geeigneter Leiteinrichtungen, ggf. auch Sicht- und Blendenschutzvorrichtungen, kann ein Teil der Über- und Unterführungen vom Wild zur Querung der Autobahn benutzt werden. Des weiteren wird eine Reihe von Bach- und Grabenbrücken ausreichen groß dimensioniert und die überbrückten Bereiche nach tierökologischen Gesichtspunkten gestaltet, so dass auch dort ein Wildwechsel möglich sein wird. Gleiches gilt für die Flutdurchlässe im Bereich des Schwillach-Quellgebietes zumindest für Kleintiere. Der generellen Forderung, auf beiden Seiten der Autobahn Wildschutzzäune anzuordnen, konnten wir nicht entsprechen. Wir haben jedoch unter Ziffer A 3.9 angeordnet, unter Beachtung der einschlägigen Richtlinien die Notwendigkeit der Errichtung von Wildschutzzäunen zu prüfen und diese ggf. zu errichten.

3.4.10 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Auflagen in Ziffer A 3.8 Rechnung getragen. Insbesondere dadurch, dass in den Rückhalteanlagen Nr. 5 und 6 das Oberflächenwasser nicht versickert, sondern nach Vorreinigung gedrosselt den Vorflutern zugeleitet wird, ist ein ausreichender Schutz für eine vom Grundwasser gespeiste Fischzuchtanlage gewährleistet.

3.4.11 Kommunale Belange

- Gemeinde Forstinning

Die Gemeinde Forstinning befürwortet grundsätzlich den Bau der A 94 auf der vorgesehenen Trasse. Soweit die Gemeinde im Verfahren eine Verbindung der öffentlichen Feld- und Waldwege nach Erlbach, Berg und Aich südlich der Autobahn gefordert hat, hat der Vorhabensträger im Erörterungstermin vom 16.07.1997 verbindlich zugesagt, eine solche Verbindung der Wegeführung im Zuge der Rekultivierung der Verbindungsspanne zu schaffen. Dem Wunsch, bei der PWC-Anlage an der Staatsstraße St 2332 eine Auffahrtsmöglichkeit für Rettungsfahrzeuge zu schaffen, können wir nicht entsprechen, da eine solche Auffahrtsmöglichkeit gleichzeitig eine als Schleichweg in Frage kommende, aus Verkehrssicherheitsgründen nicht wün-

schenswerte Ausfahrt von der A 94 auf die St 2332 schafft. Soweit gefordert wird, die Brücke im Zuge der St 2332 breiter zu gestalten, um den Anbau eines Radweges zu ermöglichen, ist zu sagen, dass dies nicht in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde fällt. Der Vorhabensträger hat aber im o.g. Erörterungstermin erklärt, dass, sofern der zuständige Baulastträger Freistaat Bayern einen Bedarf nachweise, die Autobahndirektion bereit sei, dies beim Bau der Brücke bereits zu berücksichtigen. Was die Forderung angeht, im Bereich von Moos aktiven Lärmschutz zu errichten, kann das zwar ebenfalls von der Gemeinde nicht eingefordert werden. Der Vorhabensträger hat aber auch hier seine Bereitschaft bekundet, möglicherweise einen solchen aktiven Lärmschutzwall zu schütten, falls beim Bau in ausreichendem Umfang Massenüberschüsse anfielen und zudem die hierfür benötigten Grundstücksflächen freiwillig zur Verfügung gestellt würden.

- Gemeinde Pastetten

Die Gemeinde Pastetten lehnt den Bau der A 94 im Zuge der Trasse Dorfen ab und fordert stattdessen den Bau der Trasse Haag. Zur grundsätzlichen Trassenentscheidung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen. Das Gemeindegebiet von Pastetten wird durch die Autobahn mittig durchquert, wodurch zwangsläufig Trennwirkungen in vielen Bereichen hervorgerufen werden. Unter Beachtung aller zu berücksichtigenden Belange sowie der örtlich vorgegebenen Zwangspunkte wurde hier jedoch ein Trassenverlauf gewählt, der die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Pastetten aufrechterhält. Der Abstand des Hauptortes Pastetten zu Autobahn ist an der schmalsten Stelle rd. 450 m. Es ergeben sich keine Erkenntnisse, dass eine weitere bauliche Entwicklung im Norden Pastettens durch den Autobahnbau verhindert wird. Die Abstände der A 94 zum Ort vergrößern sich durch die nach Nordosten ausgerichtete Trassenführung stetig und betragen im nördlichen Bereich Pastettens bis zu 900 m. Dass weitere Entwicklungen im übrigen Ortsbereich nicht möglich sind, hat die Gemeinde weder schlüssig vorgetragen noch sind Tatsachen, die auf eine solche Entwicklungsbeschränkung schließen lassen, im Verfahren erkennbar geworden. Ggf. erforderliche Anpassungen der gemeindlichen Bauleitplanung haben jedenfalls nicht das Gewicht, um die Zulässigkeit der geplanten Maßnahme in Frage zu stellen, da konkrete Planungen weder nachhaltig gestört werden noch wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer Planung der Gemeinde entzogen werden. Die A 94 ist in dieser Trassenführung seit 1984 linienbestimmt. Damit ist sie im Rahmen der Bauleitplanung grundsätzlich zu berücksichtigen (§ 16 Abs. 3 Satz 3 FStrG). Entgegenstehende Umstände, die hier die Entwicklung der Gemeinde erheblich beeinträchtigen oder sogar verhindern, liegen nicht vor. Alle wesentlichen Verkehrsverbindungen zwischen den südlich und nördlich der Autobahn gelegenen Ortsteilen werden aufrechterhalten, so dass von einem Abgeschnittensein einzelner Bereiche nicht die Rede sein kann. Soweit die Gemeinde befürchtet, infolge eines starken Zuzugsdruck zu einer Schlafstadt im Vorfeld Münchens zu werden, hat sie es selbst in der Hand, durch eine dementsprechende Bauleitplanung einer solchen Entwicklung entgegenzuwirken.

Park- und Rastanlagen mit WC-Einrichtungen sind im Zuge von Fernverkehrsverbindungen aus Gründen der Verkehrssicherheit in bestimmten Abständen erforderlich. Die gewählte Lage der hier vorgesehenen PWC-Anlage ist sachgerecht und nicht zu beanstanden. Soweit die Gemeinde den erforderlichen Anschluss an die kommunale Wasserleitung ablehnt, wird darauf hingewiesen, dass hier ggf. ein Anschlussrecht des Vorhabensträger gegeben ist, sofern die Autobahn rechtmäßig gebaut werden kann.

Grundwasserrückstaus und damit eine Gefährdung örtlicher Wasserversorgungen sind nicht zu befürchten, da die Planung im Aufriss als Zwangspunkte die bekannten Grundwasserhöchststände berücksichtigt. Das gilt insbesondere auch für die Streckenbereiche, die im Einschnitt geführt werden. Wo die Autobahn im Damm geführt wird, ergeben sich keine Auswirkungen auf das Grundwasser. Hinsichtlich des spe-

ziellen Schutzes der Wasserversorgung von Fendsbach und Katterloh verweisen wir auf die Planänderung hinsichtlich der Regenrückhalteanlagen Nr. 5 und 6.

Die vorgesehene Kreuzung mit der Gemeindeverbindungsstraße Pastetten – Zeilern wird von der Gemeinde als ungünstig gelegen und mit einem zu großen Radius vorgesehen bewertet. Der in diesem Zusammenhang geforderten Verschiebung der Autobahn um mindestens 50 m nach Nordwesten können wir nicht zustimmen. Die Trassenführung ist das Ergebnis einer Abwägung aller Belange. Aus trassierungstechnischen Gründen ist hier eine Verlegung nicht möglich. Zwar könnte mit einer Verschiebung der Abstand zu dem dort gelegenen Anwesen vergrößert werden. Das ist aber bereits durch einen vorgesehenen Lärmschutzwall ausreichen geschützt. Die geforderte Verlegung hätte die Folge, dass die Trasse noch weiter als bereits geplant in das Landschaftsschutzgebiet „Quellgebiet der Schwillach“ eingreifen würde. Hinsichtlich der gerügten Trassierungselemente der zu ändernden Gemeindeverbindungsstraße ist zu sagen, dass sie an den entsprechenden Richtlinien ausgerichtet sind und damit die zu ändernde Straße künftig den Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit genügen wird. Einer Reduzierung des Kurvenradius kann daher nicht entsprochen werden, da dies zudem die Kosten für das Brückenbauwerk erhöhen würde.

Hinsichtlich der Forderung nach einem Geh- und Radweg im Bereich der Überführung der St 2332 verweisen wir auf unsere Ausführungen bei der Gemeinde Forstinning. Die im Rahmen der Planung als Ersatz für Unterbrechungen im landwirtschaftlichen Wegenetz vorgesehenen Feld- und Waldwege werden alle entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegebau errichtet werden. Dadurch ist grundsätzlich die Abwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs ungehindert möglich. Der Vorhabensträger hat jedoch in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen erklärt, dass er bei Nachweis, dass bestehende Wege breiter sind als die vorgesehenen Ersatzwege, bereit sei, im Einzelfall zu prüfen, ob ein breiterer Wegebau zweckmäßig und begründet ist. Den Bau eines zusätzlichen Durchlasses bei km 13+400 zur Aufrechterhaltung einer bestehenden Wanderwegebeziehung lehnen wir ab, da die unterbrochene Wegebeziehung durch die vorgesehenen Wege BWV Nr. 36 und 34 und den unterführten Feld- und Waldweg BWV Nr. 33 ersetzt wird. Der entstehende Umweg ist, gerade bei einem Wanderweg, hinnehmbar.

Hinsichtlich der Rüge der fehlerhaften Abschnittsbildung verweisen wir auf das zu diesem Problembereich bereits Ausgeführte. Die Befürchtung, dass es durch eine Überlastung der St 2331 zu einer Verdrängung des Verkehrs auf das gemeindliche Straßennetz kommt und die Gemeinde damit mit zusätzlichen Ausbau- und Unterhaltungskosten belastet werde, ist nicht begründet. Wie die von Prof. Dr. Ing. Kurzak im Jahre 1998 auf der Basis des Verkehrsgutachten der TU München durchgeführte detaillierte Untersuchung der Auswirkungen des Baus der A 94 im Zuge einer Trasse Dorfen auf das nachgeordnete Straßennetz ergeben hat, wird selbst ein Autobahnende an der St 2331 im gemeindlichen Straßennetz der Gemeinde Pastetten zu zum Teil deutlichen Verkehrsminderungen führen. So wird beispielsweise der Verkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße von Pastetten nach Forstinning um rd. 2900 Kfz/24h (ausgehend vom Prognosehorizont 2010) abnehmen.

Die weiteren vorgetragenen Einwände, wie z.B. bezüglich der Eingriffe in Natur und Landschaft, in das Ökosystem, die Erholung, Immissionsschutz, Landwirtschaft, betreffen keine wehrhaften Belange der Gemeinde aus ihrer kommunalen Planungshoheit. Die damit zusammenhängenden Fragen sind teilweise bereits an anderen Stellen dieses Beschlusses behandelt worden bzw. werden noch, soweit einzelne Einwander betroffen sind, erörtert.

3.4.12 Denkmalpflege

Die Planung ist mit den Belangen der Denkmalpflege vereinbar, insbesondere trägt sie möglichen Bodendenkmälern Rechnung.

3.4.13 Sonstige öffentliche Belange

3.4.13.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Ziffer A 3.2 wird verwiesen.

3.5 **Private Einwendungen**

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

3.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 56,6 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Davon müssen etwa 45,6 ha überwiegend aus landwirtschaftlichen Flächen erworben werden. Weitere rund 11 ha werden für eine vorübergehende Inanspruchnahme für Baustelleneinrichtungen, seitliche Lagerflächen etc. benötigt. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen. Der Vorhabensträger ist bemüht, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen durch freiwilligen Grundstückstausch und durch den Erwerb unwirtschaftlicher Restflächen sowie, soweit als möglich, durch Bereitstellung von Ersatzland die Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten oder zu beheben.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500,00 € / Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 22.000,00 € / Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000,00 € / Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 25.000,00 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der stra-

ßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000,00 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen z. B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern.

Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen.

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

3.5.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

Lärmschutzauflagen sind unter C 3.4.4 behandelt.

3.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Etwaige Zusagen des Vorhabensträgers im Verfahren bleiben davon unberührt.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe.

3.5.1.2.2 Ersatzlandgestellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

3.5.1.2.3 Umwege

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

Zur Beurteilung der Entschädigungsansprüche ist zunächst festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

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

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

3.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage Ziffer A 3.6.5 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

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

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

3.5.1.2.5 Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Nutzung durch Schadstoffe und Entschädigung etwaiger Anbaubeschränkungen

Anbaubeschränkungen für landwirtschaftliche Produkte auf den an die Autobahn angrenzenden Flächen infolge der vom Straßenverkehr ausgehenden Schadstoffemissionen bestehen derzeit nicht und sind auch nicht absehbar. Der geforderte Entschädigungsvorbehalt für künftige Beschränkungen beim Anbau von landwirtschaftlichen Produkten kann daher nicht aufgenommen werden. Es kann im übrigen derzeit davon ausgegangen werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung von Grundstücken auch an verkehrsreichen Straßen nicht beeinträchtigt ist. Durch den verstärkten Einsatz von Katalysatoren und dem erfahrungsgemäß geringer werdenden Kraftstoffverbrauch der Einzelfahrzeuge hat sich der Schadstoffgehalt so weit reduziert, dass auch für solche Grundstücksflächen, die unmittelbar an ein Straßengrundstück angrenzen, keine Nachteile bestehen. Die künftige Grenze der landwirtschaftlichen Nutzung ist wegen der notwendigen Bankette, Böschungen und Entwässerungsmulden, der vorgesehenen Lärmschutzwälle und Parallelwege generell mehr als 10 m vom künftigen Fahrbahnrand der A 94 entfernt, so dass im Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung schädliche Kontaminationen nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen ausgeschlossen werden können. Außerdem werden die Autobahnböschungen weitgehend bepflanz.

3.5.1.2.6 Vernässung angrenzender Grundstücke

Im Verfahren wurde von einer Reihe von Einwendungsführern die Befürchtung der Vernässung angrenzender Grundstücke vorgetragen. Die Entwässerung der Autobahn erfolgt nach anerkannten Regeln der Straßenbautechnik. So wird dort wo es erforderlich ist (z.B. in Einschnittsbereichen) das Oberflächenwasser gesammelt und speziellen Rückhalteeinrichtungen zugeführt, deren ausreichende Dimensionierung in Abstimmung mit den zuständigen Wasserwirtschaftsämtern erfolgt.

Im Bereich von Dammstrecken und auf den Überführungsrampen fließt das Oberflächenwasser ungesammelt breitflächig über Bankette und Böschungen ab und versickert. Am Böschungsfuß der Autobahn werden Versickermulden angelegt, die die angrenzenden Grundstücke vor Vernässung schützen. Auch dies ist Stand der Straßenbautechnik, so dass diese Befürchtungen insgesamt nicht stichhaltig sind

3.5.1.2.7 Wertverlust für Grundstücke

Wir verkennen nicht, dass einzelne Grundstücke durch die Planung erheblich betroffen sind. Durch die Planung und unsere Auflagen ist jedoch gewährleistet, dass die immissionsschutzrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Probleme geklärt sind und keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser oder Vernässungen zu erwarten sind. Entschädigungsvorbehalte sind daher nicht erforderlich.

3.5.1.2.8 Wertminderung von Jagdrevieren

Die Frage der Wertminderung von Jagdrevieren ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären.

3.5.1.2.9 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann 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 § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden. 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).

3.5.1.2.10 Finanzierung der Maßnahme

Die immer wieder erhobene Rüge der ungesicherten Finanzierung der Maßnahme geht ins Leere. Durch die Einstufung der A 94 in den vordringlichen Bedarf hat der Gesetzgeber den grundsätzlichen Willen zur Finanzierung bekundet. Da ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss kraft Gesetz bis zu 10 Jahren Wirksamkeit erhält, besteht derzeit hinsichtlich der konkreten Finanzierungsmöglichkeiten kein Diskussionsbedarf.

3.5.2 Einzelne Einwender

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Den Gemeinden im Abschnitt Forstinning – Pastetten, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete dieser Gemeinden einsichtnehmenden Einwendungsführern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die Einwendungen allgemeiner Art (z.B. hinsichtlich Umwelt, Gesundheit, Lärm, Notwendigkeit der Autobahn etc.) bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Insbesondere bezüglich Einwendungen wegen befürchteter Lärmbetrübungen an konkreten Wohnanwesen, weisen wir darauf hin, dass sämtliche möglicherweise

betroffenen Anwesen vom Vorhabensträger untersucht worden sind und die Berechnungsergebnisse vom Landesamt für Umweltschutz überprüft und grundsätzlich für richtig befunden wurden. Ein weiteres Eingehen hierauf ist nicht erforderlich.

3.5.2.1 Rechtsanwalt Deißler

3.5.2.1.1 Einwendungsführer Nr. 2-27

Der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers ist sowohl im Bereich von Eigentumsflächen als auch im Bereich von Pachtflächen betroffen. Hinsichtlich der Eigentumsflächen liegt die Hauptbetroffenheit in der Durchschneidung des Grundstückes Fl.Nr. 2644. Eine Verschiebung der Trassenführung ist hier nicht möglich, da aus Lärmschutzgründen auf einen ausreichenden Abstand sowohl zum Weiler Moosstetten als auch zu Poigenberg geachtet werden muss. Im übrigen würde das Grundstück aufgrund seiner Lage bei jeder noch denkbaren Verschiebung betroffen werden. Die verbleibenden Restgrundstücke auf beiden Seiten der Autobahn sind von einer solchen Größe, dass sie auch künftig sinnvoll landwirtschaftlich genutzt werden können. Auch die der Pachtfläche Fl.Nr. 1076 entstehenden Restflächen sind trotz ihres künftig ungünstigen dreieckigen Zuschnittes von einer Größe, die eine weitere landwirtschaftliche Bewirtschaftung zulässt. Auch bei der Pachtfläche Fl.Nr. 1071 ist die Größe des Restgrundstückes mit rd. 6000 m² bei dem künftigen Zuschnitt, der durch den Eingriff nicht verschlechtert wird, für eine weitere Bewirtschaftung ausreichend. Soweit der Einwendungsführer befürchtet, dass durch den Flächenverlust einschließlich der Pachtflächen die Bestandsgrenze für Großvieheinheiten überschritten würde und daher keine staatlichen Fördermittel für den Stallbau zu erhalten wären, hat der Vorhabensträger dargelegt, dass (Stand 1995) der Viehbestand unter Berücksichtigung aller Abtretungsflächen immer noch unter der maßgeblichen Grenze läge. Selbst wenn dies nicht der Fall sein sollte, müsste dies hingenommen werden, da eine entscheidende Minimierung des Eingriffes, wie ausgeführt wurde, nicht möglich ist und das Vorhaben insgesamt aus Gründen des öffentlichen Interesses Vorrang hat. Eine Vermeidung des Eingriffes wäre nur durch den Bau der Variante Harthofen möglich, die aber insgesamt weit mehr landwirtschaftliche Flächen beanspruchen würde und auch aus weiteren Gründen, wie bereits dargelegt, zu Recht nicht weiter verfolgt wird.

Nachteilige Veränderungen der kleinklimatischen Verhältnisse, die spürbare Auswirkungen auf den Betrieb des Einwendungsführers haben (z.B. durch Beseitigung von Hecken, Verhinderung des Kaltluftabflusses ins Schwillachtal durch die Dammführung der Autobahn, können nicht erkannt werden. Der Schwillachbereich ist vorwiegend Kaltluftsammlgebiet ohne ausgeprägte Luftaustauschbahnen. Aufgrund der niedrigen Dammhöhe und drei Bachbrücken sind keine größeren Kaltluft-Staubekken zu erwarten. Für die landwirtschaftliche Nutzung sind daher keine diesbezüglichen Nachteile durch den Autobahnbau zu erwarten. Der Kaltluftabfluss vom Hügelland in die Schwillachsenke nordwestlich von Pastetten bleibt ungestört, da die Autobahn dort im Einschnitt verläuft. Der Damm der Gemeindeverbindungsstraße Pastetten – Zeilern wird lokal eine gewisse Umlenkung auslösen, wegen der Brückenöffnung im Zuge der Autobahn aber keine erhebliche Abflussverzögerung bewirken.

Eine Ertragsminderung durch Verschattung infolge der Dammführung der Autobahn ist nicht zu befürchten. Die Grundstücke Fl.Nr. 2635 und 2632 grenzen nicht an die Autobahn an. Zwischen der Fl.Nr. 1071 und der Autobahn ist eine Ausgleichsmaßnahme vorgesehen. Im Bereich der Grundstücke Fl.Nr. 2644 und 1076 liegt die Straße nur etwa 2 – 3 m in Dammlage, so dass sich hieraus keine erheblichen Auswirkungen ergeben.

Die Belange des Lärmschutzes sind beim Einwendungsführer gewahrt. Seine Hofstelle liegt deutlich weiter von der Autobahn entfernt als das nächstgelegene, im Rahmen der Planung berechnete Haus (IO 14), bei dem die maßgeblichen Grenz-

werte eingehalten werden. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Die Neugestaltung des Einmündungsbereichs der Gemeindeverbindungsstraße von Poigenberg in die St 2331 ist zur verkehrssicheren Befahrbarkeit und aus Gründen der besseren Sichtverhältnisse richtig geplant. Ein Eingriff in die Fl.Nr. 2632 und 2635 ist daher nicht zu vermeiden.

3.5.2.1.2 Einwendungsführer Nr. 2-24

Der Einwendungsführer ist zunächst dadurch stark belastet, dass seine Hofstelle nahe zur Autobahn liegt (Abstand Fahrbahn zum Wohnhaus rd. 150 m). Die festgestellte Planung sieht die Führung der Autobahn im Einschnitt sowie die Schüttung eines Lärmschutzwalles vor. Damit werden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Eine Verlängerung des Lärmschutzwalles ist nicht erforderlich. Gem. Auflage Ziffer A 3.5.2 hat der Vorhabensträger entsprechend der im Anhörungsverfahren gemachten Zusage den Lärmschutzwall zur Vermeidung lästiger Pegelsprünge am südlichen Ende mit einer Neigung von 1 : 8 zu gestalten.

Der landwirtschaftliche Betrieb bewirtschaftet nach Angaben des Einwendungsführers ca. 12 ha Eigentumsflächen und ca. 24 ha Pachtflächen. Existenzgefährdung wurde geltend gemacht. Durch die geplante Maßnahme werden 4,97 ha und damit rd. 14 % der bewirtschafteten Fläche in Anspruch genommen. Unter der Annahme, dass es sich bei den Pachtverhältnissen um langfristig angelegte Pachtverträge handelt, gehen wir davon aus, dass hier die Existenz des Betriebes grundsätzlich gefährdet ist. Der Vorhabensträger kommt zwar in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen zu einem anderen Ergebnis, aber angesichts der Tatsache, dass der Betrieb ca. 14 % an Betriebsfläche, die im unmittelbaren Umgriff der Hofstelle liegt, verliert bzw. durch die Autobahn von ihr abgeschnitten wird, bleiben wir bei unserer Auffassung. Auf die Existenzgefährdung hat auch das Amt für Landwirtschaft Erding in seiner Stellungnahme vom 13.11.1996 hingewiesen. Allerdings weisen wir den Einwand zurück, der Vorhabensträger habe im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens für den Aussiedlerhof den Anschein erweckt, die A 94 werde möglicherweise nicht auf dieser Trasse gebaut und wenn ja, dann in einer das Anwesen nicht in der jetzigen Art und Weise beeinträchtigenden Linie. Der Vorhabensträger hat bereits im Baugenehmigungsverfahren schriftlich darauf hingewiesen, dass die A 94 nach dem damaligen Planungsstand etwa 150 m nördlich des geplanten Bauvorhabens auf dem Grundstück Fl.Nr. 996 verlaufen werde. Gleichzeitig wurden Bedenken und Einwände aus Gründen des Immissionschutzes erhoben.

Gleichwohl ist der Eingriff nicht vermeidbar und auch nicht minimierbar. Eine Verschiebung der Trasse nach Westen, so dass keine Betriebsflächen in Anspruch genommen werden müssten, würde die Trasse rund 200 m noch weiter in das als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene Quellgebiet der Schwillach verdrängen. Die Trasse ist gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden, projektiert worden. Dies wäre bei einer westlicheren Trassenführung nicht in gleichem Umfang möglich. Wegen der beim Bau einer Autobahn einzuhaltenden Trassierungselemente würde die A 94 zudem deutlich näher an Poigenberg, mit nachteiligen Auswirkungen auf die Lärmsituation der dortigen Wohnbebauung, heranrücken. Außerdem wären auch hier massive Grundstücksdurchschneidungen die Folge. Letztlich wäre eine Vermeidung nur bei einem Verzicht auf die Trasse möglich. Die Gründe, die für den Bau der Trasse Dorfen sprechen, haben wir ausführlich dargelegt. Das dadurch begründete öffentliche Interesse am Bau der A 94 auf dieser Trasse überwiegt bei Beachtung aller zu berücksichtigenden Belange das geschützte Eigentumsrecht, mag es auch, wie hier, zu schwerwiegenden Auswirkungen kommen. Im übrigen hat der Vorhabensträger in unmittelbarer Nähe Grundstücke erworben, die als Ersatzland geeignet erscheinen. Eine Minderung der Eingriffswirkungen im Hinblick auf die Existenzgefährdung erscheint daher möglich.

Ein Ersatzweg hinsichtlich des Feldwegs westlich vom Hofgrundstück Fl.Nr. 996 zu dessen Bewirtschaftung ist nicht erforderlich, da das Hofgrundstück über den Hof und über das vorhandene Wegenetz erreichbar ist. Der Vorhabensträger hat allerdings verbindlich zugesagt (vgl. Ziffer A 6.1.1) entlang der Autobahn zur Erschließung des Grundstückes Fl.Nr. 995 einen Weg zu errichten, sofern der hierfür erforderliche Grund zur Verfügung gestellt wird. Der Vorhabensträger ist darüber hinaus auch grundsätzlich bereit, den Ersatzweg BWV Nr. 66 entsprechend den Wünschen des Einwendungsführers zu verlegen, sofern die davon betroffenen Grundstückseigentümer einverstanden sind. Eine diesbezügliche verbindliche Regelung im Beschluss ist nicht veranlasst, da mit der in der Planung vorgesehenen Regelung die Erschließung der Grundstücke, wenn auch für den Einwendungsführer etwas umwegiger, gesichert ist.

3.5.2.1.3 Einwendungsführer in den Folgeabschnitten

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Forstinning – Pastetten sind vom o.g. anwaltschaftlichen Vertreter auch eine Reihe von Einwendungen hinsichtlich möglicher Betroffener in den Folgeabschnitten erhoben worden. Wir haben die Betroffenheiten dieser Einwendungsführer sowie derjenigen, für die in den inzwischen konkret durchgeführten Anhörungsverfahren zu den nachfolgenden Abschnitten Einwendungen erhoben wurden, in unserer Entscheidung in dem Umfang, der für eine Vorausschau der Realisierbarkeit der Gesamttrasse Dorfen geboten ist, mit berücksichtigt. So wurde für sechs betroffene landwirtschaftliche Betriebe im Abschnitt Pastetten – Dorfen und zwei Betriebe im Abschnitt Dorfen – Heldenstein der Einwand der Existenzgefährdung vorgetragen. Für einen Gaststättenbetrieb wird wegen der Auswirkungen der in der Nähe vorbeiführenden Autobahn ebenfalls eine Existenzgefährdung befürchtet. Soweit der Abschnitt Forstinning – Pastetten infolge seiner Weichenstellung eine präjudizierende Wirkung ausübt, wird dies im Detail in den Folgeentscheidungen zu berücksichtigen sein. Die grundsätzlichen Probleme der Auswirkungen dieser Weichenstellung auf die Folgeabschnitte über Dorfen sind aber in diesem Beschluss berücksichtigt. Trotz der zum Teil erheblichen Eingriffe in landwirtschaftliche Betriebe, der erforderlichen Beseitigung eines Wohnanwesens bei Unterstollnkirchen, nachteiliger Auswirkungen für einen gastronomischen Betrieb, der Neuverlärmung von bislang ruhig gelegenen Wohnbereichen und des nahen Heranrückens der Autobahn an einzeln gelegene Wohnanwesen kommen wir zu dem Ergebnis, dass bei Würdigung aller zu berücksichtigenden Belange dem Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen aus Gründen des öffentlichen Interesses der Vorrang auch vor diesen privaten Belangen eingeräumt werden kann. Sie stellen jedenfalls nicht ein unüberwindbares Hindernis für den Bau der Autobahn dar. Die Trassierung in den Folgeabschnitten ist nicht zuletzt unter Beachtung der im langen Verfahrensverlauf gewonnenen Erkenntnisse, sowohl im Hinblick auf private Betroffenheiten als auch bezüglich der erforderlichen Umweltvorsorge und aller sonstigen zu beachtenden Belange optimiert worden. Für mögliche weitere Optimierungen der Planung bzw. Minimierung von Eingriffen besteht im Rahmen der noch zu erlassenden Planungsentscheidungen Prüfungsspielraum. Aber selbst wenn sich dabei keine Vermeidungs- Minimierungs- oder Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Eingriffe in das Privateigentum ergeben sollten, hat dies auf die grundsätzliche Trassenentscheidung keine Auswirkungen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die mit dem Autobahnprojekt A 94 verfolgten Ziele insgesamt nur mit der Trasse Dorfen erreicht werden können, so dass auch schwerwiegende Eingriffe, wie die Gefährdung der Existenzfähigkeit einzelner Betriebe, in Kauf genommen werden müssen.

3.5.2.2 Rechtsanwälte Labbé und Partner

3.5.2.2.1 Einwendungsführer Nr. 1-03

Eine Verschiebung der Trasse weiter nach Nordwesten, um den Eingriff in den Grundbesitz des Einwendungsführers zu minimieren oder gar zu verhindern, ist nicht möglich, da hier zum einen der Zwangspunkt des jetzigen Endes der B 12. in deren Linie die A 94 fortgesetzt werden soll, vorgegeben ist, und zum anderen eine solche Verschiebung eine stärkere Durchschneidung des Waldes nordöstlich von Erlbach zur Folge hätte, während die geplante Trasse diesen Wald an seiner schmalsten Stelle durchfährt. Die Autobahn würde außerdem deutlich näher an die Bebauung von Erlbach heranrücken.

An der in der Planung vorgesehenen Ausgleichsfläche N 3, die Grund des Einwendungsführers in Anspruch nimmt, wird festgehalten. Das Landschaftsgefüge in diesem Bereich wird vor allem von Biotopachsen entlang der Bachtäler geprägt. Dieses Gefüge wird beim Erlbach von der Autobahn durchquert, wobei eine Ausgleichbarkeit nur erreicht werden kann, wenn die Autobahntrasse mittels langer Brückenbauwerke durchlässig gestaltet wird und gleichzeitig die anschließenden Bereiche der Biotopachse ökologisch aufgewertet werden. Aus diesem Grund sehen wir keine Möglichkeit, die vorgesehene Ersatzfläche N 3 an anderer Stelle anzulegen.

3.5.2.2.2 Einwendungsführer Nr. 2-13

Der landwirtschaftliche Betrieb bewirtschaftet 19,54 ha Eigentumsflächen sowie 37,32 ha Pachtflächen. Existenzgefährdung wurde geltend gemacht. Bei Zugrundelegung von langfristigen Pachtverträgen und einem Flächenverlust von 1,549 ha an Eigentumsflächen zuzüglich 2 ha an Pachtflächen ergibt dies einen Verlust von rd. 6,2% der Betriebsflächen. Dies liegt etwas über der Grenze von 5 %, bis zu der allgemein davon ausgegangen werden kann, dass ein gesunder Betrieb einen solchen Eingriff verkraften kann. Das Landwirtschaftsamt Erding hat in seiner Stellungnahme vom 13.11.1996 drei Betriebe aufgelistet, die nach seiner Überprüfung als existenzgefährdet gelten. Der Betrieb des Einwendungsführers ist nicht darunter. Wir gehen daher davon aus, dass hier keine Existenzgefährdung vorliegt. Diese Beurteilung berücksichtigt auch die beiden im Bereich der Fl.Nr. 3471 verbleibenden Restflächen, die zwar künftig einen ungünstigeren Zuschnitt haben werden, aber aufgrund ihrer Größen von 9457 m² (westlich) und 8188 m² (östlich) für eine landwirtschaftliche Nutzung noch geeignet sind. Über etwaige Entschädigungsansprüche wegen Nutzungserchwernissen ist hier nicht zu entscheiden. Aber selbst bei Unterstellung einer Existenzgefährdung würde dies die Zulässigkeit der Straßenbaumaßnahme nicht in Frage stellen, da die gewählte grundsätzliche Trassenführung im öffentlichen Interesse geboten und eine kleinräumige Trassenverschiebung auch nicht möglich ist. Hierzu gilt das unter Ziffer 3.5.2.2.1 Ausgeführte.

Die geforderte Aufrechterhaltung der Querungsmöglichkeit eines Privatweges bei km 12+735, auf dem für den Einwendungsführer eine Geh- und Fahrrecht eingetragen ist, wird abgelehnt. Die Verbindung von Erlbach nach Forstinning wird durch die Unterführung des künftigen öffentlichen Feld- und Waldweges bei km 12+760 aufrechterhalten.

3.5.2.2.3 Einwendungsführer Nr. 2-04

Der Einwendungsführer rügt vor allem die Inanspruchnahme seiner Grundstücksflächen für Ausgleichsmaßnahmen. Die Maßnahme N 2 hält er für nicht notwendig. Der Vorhabensträger hat seine Bereitschaft bekundet, die Gestaltung in Abstimmung mit dem Einwendungsführer vorzunehmen. An der grundsätzlichen Notwendigkeit der geplanten Ausgleichsmaßnahme an dieser Stelle und im vorgesehenen Umfang wird

festgehalten. Hier gilt im wesentlichen die gleiche Begründung, wie unter Ziffer 3.5.2.2.1 für die Fläche N 3.

Für ein nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens errichtetes Austragshaus werden die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Das hat der Vertreter des Landesamtes für Umweltschutz im Erörterungstermin bestätigt.

3.5.2.2.4 Einwendungsführer Nr. 2-07

Bei einer Betriebsgröße von nur 3,91 ha ist der vorgesehene Eingriff von 7300 m² erheblich. Er lässt sich aber nicht weiter reduzieren, ohne dabei andere, stärker zu gewichtende Belange zu berühren. So würde auch hier bei einer Verschiebung der Trasse nach Nordwesten das Quellgebiet der Schwillach stärker beeinträchtigt und die Trasse näher an Poigenberg heranrücken.

3.5.2.2.5 Einwendungsführer Nr. 2-10

Der Betrieb bewirtschaftet nach Angaben des Einwendungsführers 23 ha landwirtschaftliche Flächen und 3 ha Wald. Die erforderliche Abtretungsfläche beträgt insgesamt 2,665 ha. Existenzgefährdung wurde geltend gemacht. Den Planunterlagen ist zu entnehmen, dass im Bereich der betroffenen Fl.Nr. 730 und 732 nahezu überwiegend Waldflächen in einem Umfang von 4800 m² in Anspruch genommen werden. Der schwerwiegende Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb liegt in der Inanspruchnahme von 2,1850 ha aus der Fl.Nr. 3475. Hier wird zwar auch südöstlich der Autobahn angrenzender Wald angeschnitten, der Haupteingriff liegt aber in der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen. Wir gehen von einem Gesamteingriff von rd. 2,1ha in landwirtschaftliche Betriebsflächen aus. Dies bedeutet einen Verlust von rd. 9,5 %, so dass eine Existenzgefährdung nicht auszuschließen ist. Die Zulässigkeit der Straßenbaumaßnahme wird dadurch aber nicht in Frage gestellt, da die gewählte grundsätzliche Trassenführung im öffentlichen Interesse geboten ist und eine kleinräumige Trassenverschiebung nicht möglich ist. Die Zwangspunktlage des in der Nähe befindlichen jetzigen Endes der B 12 lässt eine Verschiebung der Trasse, die den Eingriff vermeiden würde, nicht zu. Auch hier würde das Waldgebiet nordöstlich von Erlbach ungünstiger durchschnitten werden.

Eine Verzicht auf die Ausgleichsfläche N 3 ist, wie bereits oben dargelegt, nicht möglich, da sie sinnvoller und fachlich begründeter Bestandteil des naturschutzrechtlichen Ausgleichskonzeptes ist. Der Vorhabensträger hat aber seine Bereitschaft geäußert, die Detailgestaltung im Rahmen der vorgesehenen Zielsetzung in Abstimmung mit dem Einwendungsführer vorzunehmen.

Die verbindliche Übernahme der südlich der Autobahn gelegene Waldfläche aus Fl.Nr. 3475 als Restfläche können wir nicht aussprechen. Als Waldfläche in der verbleibenden Größe ist sie auch weiterhin bewirtschaftbar. Es wird dabei nicht verkannt, dass die nach Westen orientierte Öffnung des Waldrandes erhebliche Windwurfgefahr zur Folge hat. Die Planung sieht aber hier eine dem entgegenwirkende Waldmantelvorpflanzung bis in eine Tiefe von 10 m mit standortheimischen Sträuchern und Laubbäumen vor. Der Restbestand wird dadurch stabilisiert.

Der hinsichtlich der Hofstelle geforderte aktive Lärmschutz wird zurückgewiesen, da die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten sind.

3.5.2.2.6 Einwendungsführer Nr. 2-15

Der Eingriff in das Grundeigentum in einem Umfang von 1,695 ha ist nicht vermeidbar und nicht minimierbar. Insofern gelten die gleichen Ausführungen wie bei Ziffer 3.5.2.1.2.

In dem betroffenen Bereich ist ein aktiver Lärmschutz vorgesehen, der bewirkt, dass beim Anwesen des Einwendungsführers die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden.

3.5.2.2.7 Einwendungsführer Nr. 2-16

Die Grundinanspruchnahme lässt sich auch hier ohne andere abwägungserhebliche Belange zu beeinträchtigen durch Verschiebung der Trasse nicht vermeiden und minimieren (vgl. Ziffer 3.5.2.1.2). Das betroffene rechteckige Grundstück erfährt zwar eine Formverschlechterung, das Restgrundstück ist aber hinsichtlich Zuschnitt und Größe auch künftig bewirtschaftbar.

3.5.2.2.8 Einwendungsführer Nr. 2-17

Der landwirtschaftliche Betrieb verfügt nach Angaben des Einwendungsführers über rd. 16 ha an landwirtschaftlichen Nutzflächen. Existenzgefährdung wurde geltend gemacht. Bei der vorgesehenen Abtretungsfläche von 1,329 ha bedeutet dies einen Betriebsflächenverlust von rd. 8,3 %. Eine Existenzgefährdung kann daher nicht ausgeschlossen werden. Der anwaltschaftliche Vertreter im Erörterungstermin am 22.07.1997 den im Einwendungsschriftsatz vom 13.12.1996 hilfsweise geltend gemachten Übernahmeanspruch für die Restflächen der Fl.Nr. 737 auf die Übernahme der südöstlich der künftigen Autobahn gelegenen Restfläche beschränkt. Diese Restfläche ist trotz ihres nachteiligen Zuschnittes wegen ihrer Größe von 1,1053 ha aber auch nach dem Eingriff noch bewirtschaftbar. Da der Einwendungsführer trotzdem auf der Übernahme durch den Vorhabensträger besteht, könnten sich insofern Zweifel ergeben, ob hier tatsächlich eine Existenzgefährdung angenommen werden muss, da auf eine nutzbare Betriebsfläche ggf. verzichtet wird. Aber wegen des Betriebsflächenverlustes von rd. 8,3 % aus 16 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche gehen wir hier von einer Existenzgefährdung aus. Gleichwohl stellt dies die Zulässigkeit der Straßenbaumaßnahme nicht in Frage, da die gewählte grundsätzliche Trassenführung im öffentlichen Interesse geboten ist und eine kleinräumige Trassenverschiebung auch nicht möglich ist. Um den Eingriff in das Grundstück Fl.Nr.737 zu vermeiden, müsste die Trasse entweder in nordwestlicher Richtung oder in südöstlicher Richtung so weit verschoben werden, dass sich andere erhebliche Nachteile, wie massive Durchschneidung des Waldgebietes nordöstlich von Erlbach, deutliches Näherrücken an Erlbach bzw. deutliches Näherrücken an Pastetten, ergäben. Eine solche massive Trassenänderung wäre außerdem mit der Zwangspunktlage des jetzigen Endes der B 12 nicht vereinbar. Insgesamt wäre das unter Beachtung aller Belange ausgewogene Planungskonzept nicht mehr gewahrt. Der Eingriff ist daher unvermeidbar.

3.5.2.2.9 Einwendungsführer Nr. 2-20

Der Eingriff in das Grundstück Fl.Nr. 1081 ist nicht zu vermeiden, da die vorgesehene Fläche für die an dieser Stelle erforderliche Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Poigenberg – Pastetten über die Autobahn (Rampe, notwendiger Ersatzweg BWV Nr. 99) benötigt wird.

Dem Einwand, das Anwesen des Einwendungsführers werde unzumutbar „eingewallt“, können wir nicht folgen, da wegen der Entfernung von über 250 m sowohl zur Autobahn als auch zur überführten Gemeindeverbindungsstraße eine unzumutbare Beeinträchtigung nicht gegeben ist.

Eine Überschwemmungsgefahr für das Anwesen durch den Bau der Autobahn und durch das Überführungsbauwerk der Gemeindeverbindungsstraße besteht nicht. Die Straßenentwässerungseinrichtungen werden nach dem Stand der Technik errichtet und sind auch darauf ausgelegt Starkregenereignisse zu bewältigen. Die Situation auch hinsichtlich eines etwaigen Hochwasserabflusses ist durch vorgesehene Flutdurchlässe in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt so geregelt,

dass trotz der Riegelwirkung der Autobahn die bisherigen Verhältnisse nicht nachteilig verändert werden.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnanwesen des Einwendungsführers eingehalten. Ein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen besteht daher nicht.

3.5.2.2.10 Einwendungsführer Nr. 2-21

Eine Vermeidung der Flächeninanspruchnahme bzw. eine Minimierung durch Verschieben der Trasse ist ausgeschlossen, da zum einen eine aus Lärmschutzgründen vorgegebene Zwangspunktlage zwischen Poigenberg und Moosstetten besteht und zum anderen innerhalb der denkbaren Bandbreite einer Verschiebung die Grundstücke des Einwendungsführers ebenfalls betroffen wären. Eine gänzliche Eingriffsvermeidung wäre durch die Variante Harthofen gegeben, die aber, wie bereits dargestellt, ausscheidet.

An der Zufahrtsituation für das Grundstück Fl.Nr. 2624 ändert sich durch den Bau der Autobahn nichts. Durch die Trasse und die Abtrennung des südöstlichen Teils des Grundstücks wird keine bestehende unmittelbare Zufahrt unterbrochen. Der Einwendungsführer war bereits bisher darauf angewiesen, Fremdgrundstücke in Anspruch zu nehmen.

3.5.2.2.11 Einwendungsführer Nr. 2-23

Der Einwendungsführer hat Existenzgefährdung geltend gemacht. Da nach Auskunft des Vorhabensträgers die von der Maßnahme betroffenen Grundstücke inzwischen von ihm ganz erworben werden konnten, scheidet ein existenzgefährdender Eingriff aus, da der Planfeststellungsbeschluss nicht mehr mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung in das Eigentum des Einwendungsführers eingreift.

3.5.2.2.12 Einwendungsführer Nr. 2-30

Der Betrieb bewirtschaftet nach Angaben des Einwendungsführers ca. 40 ha. Existenzgefährdung wird geltend gemacht. Bei Ansatz der vorgesehenen Gesamtabtretungsfläche von 9570 m² verliert der Betrieb rd. 2,4 % seiner Betriebsfläche. Dies liegt unter der Grenze von 5 %, bis zu der allgemein davon ausgegangen werden kann, dass ein gesunder Betrieb einen solchen Eingriff verkraften kann. Alle von der Maßnahme betroffenen Grundstücke werden lediglich am Rand angeschnitten. Der Grundbedarf ist unter Beachtung aller Belange auf das Notwendige begrenzt. Sonstige Umstände, die auf eine Existenzgefährdung schließen lassen, sind nicht erkennbar. Eine Teil der Grundinanspruchnahme könnte zwar durch die Variante Harthofen vermieden werden, die allerdings aus bekannten Gründen ausscheidet. Ein Verzicht auf die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme L 3 ist nicht möglich, da die Neugestaltung des empfindlichen Landschaftsbildes zwischen Pastetten und Poigenberg prägende Landschaftselemente quer zur Autobahn erfordert, um deren lineare Struktur zu kompensieren. Die geplante Birkenreihe unterstützt dabei als nichttechnische Verbindungsstruktur zwischen beiden Orten die künftig beeinträchtigte Sichtverbindung. Die Baumreihe ist südwestlich der Straße angeordnet, um die Schattenwirkung auf die Nachbargrundstücke zu minimieren. Durch die Breite des Streifens von ca. 10 m sind die Nachbargrundstücke weitgehend vor Laubfall und Durchwurzelung geschützt.

Der Eingriff in das Grundstück Fl.Nr. 993 ist nicht vermeidbar, da die vorgesehene Fläche im Zuge der Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Pastetten – Zeilern für die Böschung und einen Ersatzweg benötigt wird.

3.5.2.2.13 Einwendungsführer Nr. 2-34

Die gerügte Grundinanspruchnahme ist, wenn auch in geringerem Umfang wegen der Umplanung von einer Versicker- zu einer Rückhalteeinrichtung, erforderlich, um an dieser aus entwässerungstechnisch günstigen Stelle eine Rückhalteeinrichtung für das in diesem Teilabschnitt anfallende Oberflächenwasser zu bauen. Die Dimensionierung und technische Ausgestaltung erfolgt in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt. Nachteilige Auswirkungen auf das benachbarte Grundstück bzw. auf das Fischereirecht des Einwendungsführers sind bei Beachtung des vorgegebenen technischen Standard nicht zu erwarten. Die gesamten Entwässerungseinrichtungen der Autobahn sowie sämtliche Vorkehrungen zum ordnungsgemäßen Abfluss eines etwaigen Hochwassers (Flutdurchlässe) stellen sicher, dass sich gegenüber der bisherigen Situation durch den Autobahnbau keine Verschlechterungen ergeben. Auf das bedeutsame Quellgebiet der Schwillach ist hier in besonderem Maße Rücksicht genommen worden.

Bei einer Entfernung des Anwesens von rd. 800 m zur Autobahn werden die Grenzwerte der 16. BImSchV erheblich unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen für das Wohnhaus sind daher nicht erforderlich.

3.5.2.2.14 Einwendungsführer Nr. 4-09

Die Inanspruchnahme der vom Einwendungsführer bezeichneten Pachtflächen ist nicht vermeidbar. Hinsichtlich der Fl.Nr. 2608 werden die Flächen zur Anlage eines Ersatzweges und der Gestaltung der, wie oben bereits dargestellt, notwendigen Ausgleichsmaßnahme L 3 benötigt. Die Fläche aus Fl.Nr. 2402 wird benötigt zur in der vorgesehenen Art erforderlichen Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße von Poigenberg her an die St 2331. Das Grundstück Fl.Nr. 2628 wird als Ausgleichsfläche (N 6) benötigt; es ist durch seine Lage besonders geeignet, um einen Ausgleich zu schaffen für die Beeinträchtigung der ökologischen Funktionen in der Schwillachniederung, den Verlust von Wiesenbrüterlebensräumen und für die Querung von Schwillachzuflüssen mit ihren wichtigen Verbindungsfunktionen im Biotopgefüge. Die sich aus den Pachtverhältnissen ergebenden geschützten Rechtspositionen des Einwendungsführers müssen daher zurückstehen.

3.5.2.2.15 Einwendungsführer Nr. 2-37

Der Betrieb bewirtschaftet nach Angabe des Einwendungsführers rd. 14 ha an landwirtschaftlicher Nutzfläche. Hinzu kommt noch rd. 1 ha Waldfläche. Existenzgefährdung wurde geltend gemacht. Nach Berechnung des Vorhabensträgers sei schon deshalb keine Existenzgefährdung gegeben, weil der Betrieb bereits ohne den Eingriff unterhalb der Schwelle eines Vollerwerbsbetriebes liege. Für den Bau der Autobahn werden insgesamt 1,1420 ha Flächen aus dem Grundeigentum des Einwendungsführers benötigt, davon allein 0,8970 ha aus dem Grundstück Fl.Nr. 736. Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass dieses Grundstück zu einem Teil aus Waldflächen besteht, die zu dem überwiegend landwirtschaftlichen Betrieb nur einen untergeordneten Beitrag leisten. Aus den Planunterlagen ergibt sich ein Verlust von insgesamt rd. 1 ha und damit von ca. 7,1 % an rein landwirtschaftlichen Betriebsflächen. Unter Annahme, dass es sich hier entsprechend der Angaben des Einwendungsführers um einen Vollerwerbsbetrieb handelt, ist bei diesem Flächenverlust aus einer Gesamtbetriebsfläche von rd. 14 ha eine Existenzgefährdung nicht auszuschließen. Dies stellt die Zulässigkeit der Straßenbaumaßnahme aber nicht in Frage, da die gewählte grundsätzliche Trassenführung im öffentlichen Interesse geboten und eine kleinräumige Trassenverschiebung auch nicht möglich ist. Die Fortführung am derzeitigen Ende der B 12 mit verkehrsgerechter Situierung der Anschlussstelle, die Bebauung von Sempt und Forstinning, Erlbach und Aich westlich und östlich der Autobahn und die beabsichtigte Durchschneidung des Waldes an seiner schmalsten Stelle, sind Zwangspunkte, die bei Beachtung aller Belange den vorgesehenen Ein-

griff unvermeidbar machen. Ein Verzicht auf die in Fl.Nr. 736 vorgesehene Gestaltungsmaßnahme G 4 erscheint nicht geboten, da diese verbleibende Restfläche zwischen der Autobahn und einem notwendigen Ersatzweg wegen ihres Zuschnittes und der geringen Größe nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden kann. Diese Fläche trägt sinnvoll zur Einbindung der Straße in die durchfahrene Waldzone bei.

Im übrigen weisen wir hinsichtlich der Gesamteingriffssituation darauf hin, dass der Vorhabensträger unmittelbar angrenzend an das Grundstück Fl.Nr. 740 des Einwendungsführers ein Grundstück zu Eigentum hat, das ggf. als Ausgleich vom Vorhabensträger angeboten werden kann. Eine Minimierung des Betriebsflächenentzugs erscheint daher möglich.

Es wird nicht verkannt, dass die vorgesehene Öffnung des Waldes in Fl.Nr. 736 erhebliche Windwurfgefahr zur Folge hat. Die Planung sieht aber hier eine dem entgegenwirkende Waldunterpflanzung bis in eine Tiefe von 10 m mit standortheimischen Sträuchern und Laubbäumen vor. Der Restbestand wird dadurch stabilisiert.

Die Forderung, für eine von bisher zwei durch die geplante Überführung der St 2332 entzogene Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 740 Ersatz vorzusehen, wurde erst im Erörterungstermin vom 22.07.1997, also nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben. Hierzu ist festzustellen, dass das Straßenrecht grundsätzlich keinen Anspruch auf immer gleichbleibenden Anschluss an das öffentliche Straßennetz begründet. Da hier eine Zufahrtsmöglichkeit verbleibt, ist die Rechtsposition des Einwendungsführers, von seinem Grundstück Zufahrt zum öffentlichen Straßennetz nehmen zu können, gewahrt. Aufgrund der Anrampung zum Überführungsbauwerk der St 2332 kann eine der beiden Zufahrten nicht aufrechterhalten werden. Der Vorhabensträger wird sich jedoch bei der Bauausführung bemühen, im Einvernehmen mit dem Einwendungsführer die Zufahrtssituation, soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben, zu optimieren.

3.5.2.2.16 Einwendungsführer Nr. 2-41

Eine Vermeidung oder erhebliche Minimierung der Eingriffe in die Grundflächen des Einwendungsführers durch eine kleinräumige Verschiebung der Trasse ist nicht möglich. Zwangspunkte, die dies verhindern, sind die räumliche Beziehung der Trasse zu Poigenberg, Pastetten, Moosstetten, Fendsbach, Harthofen und Harrain. Da die betroffenen Grundstücke sich auf eine Länge von rd. 600 m in Nord-Südrichtung entlang der St 2331 erstrecken, würde in sie bei jeder denkbaren Verschiebung eingegriffen. Die Variante Harthofen, die die Eingriffe vermeiden würde, scheidet aus den bekannten Gründen aus.

Die vom Vorhabensträger angebotene Errichtung einer Zufahrt von der Kreisstraße ED 8 auf das Grundstück Fl.Nr. 2408 als Ersatz für die entzogenen beiden Zufahrten ist ausreichend, um den Anschluss an das öffentliche Wegenetz wieder herzustellen (vgl. auch Auflage Ziffer A 6.1.9).

Dass die Restflächen der betroffenen Grundstücke mit Größen von 2,3437 ha, 2,6566 ha und 1,1106 ha unwirtschaftlich würden, ist nicht erkennbar.

3.5.2.2.17 Einwendungsführer Nr. 4-07

Nr. 4-04

Nr. 4-01

Der Einwendungsführer Nr. 4-07 ist erst im Folgeabschnitt Pastetten – Dorfen von der geplanten Baumaßnahme betroffen. Da die dabei in Anspruch zu nehmenden Grundstücke fast unmittelbar an das hier festgestellte Bauende angrenzen, ergibt sich bei Zugrundelegung dieses Bauendes eine Zwangsbetroffenheit, die auch im Wege einer Änderung der Feintrassierung im folgenden Abschnitt nicht zu vermeiden

ist. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für diesen Folgeabschnitt wurde Existenzgefährdung geltend gemacht. Es handelt sich um einen größeren zusammenhängenden Grundbesitz des Einwendungsführers, der im südlichen Bereich auf eine Länge von etwa 1 km durchschnitten wird. Der Einwendungsführer hat die landwirtschaftlichen Flächen im Wege des Erbbaurechts langfristig an eine kirchliche Organisation übertragen (Einwendungsführer Nr. 4-04). Bewirtschaftet werden diese Flächen von einer Fürsorgeorganisation (Einwendungsführer Nr. 4-01). Die Organe dieser Einrichtungen werden ebenfalls von der Kanzlei Labbé und Partner vertreten und deren Belange hier mit berücksichtigt. Wir verkennen nicht, dass die geplante Maßnahme erhebliche Auswirkungen auf die Nutzungsstrukturen im Bereich der Eigentumsflächen des Einwendungsführers Nr. 4-07 verursacht. Insbesondere wird eine seit geraumer Zeit vom Einwendungsführer Nr. 4-01 im Rahmen seiner Fürsorgetätigkeit ausgeübte therapeutische Einrichtung (Therapeutisches Reiten) durch die Nähe zur Autobahn und den damit verbundenen Geräuschbelastungen in Mitleidenschaft gezogen. Die geplante Trassenführung ist aber bereits unter Zugrundelegung des hier festgestellten Autobahnendes so gewählt, dass unter Beachtung aller Belange der Eingriff in das Grundeigentum auf das notwendige Maß beschränkt ist. Selbst ein theoretisches Verschieben der Trasse an die Grundstücksgrenze nach Süden würde die Auswirkungen auf diesen therapeutischen Betätigungsbereich nur unwesentlich minimieren. Dies hätte im übrigen zur Voraussetzung, dass wegen der beim Bau einer Autobahn einzuhaltenden Trassierungselemente bereits im hier entschiedenen Abschnitt Forstinning – Pastetten die Linie der Straße nach Süden abgerückt werden müsste. Bebauungszwangspunkte (Moosstetten, Ötz, Ödenbach und weitere verstreut liegende Einzelanwesen südlich der Flächen des Einwendungsführers) machen dies aber unmöglich. Die den Eingriff vermeidende Variante Harthofen scheidet, wie mehrfach begründet, zu Recht aus.

Da der Einwendungsführer die landwirtschaftlichen Betriebsflächen nicht selbst bewirtschaftet und der Eingriff in die Waldflächen lediglich knapp 5 % des Waldbesitzes beansprucht wird, kann eine betriebliche Existenzgefährdung seinerseits nicht angenommen werden. Dabei wird nicht verkannt, dass ggf. ein räumliches Umorganisieren hinsichtlich der mit der Verpachtung zusammenhängenden Aktivitäten erforderlich sein wird, um diese nach dem Bau der Autobahn weiterhin qualitativ ausüben zu können. Dies wäre aber, wie wir vorstehend ausgeführt haben, unvermeidbar.

Der Forderung der Einwendungsführer Nr. 4-01 und 4-04 wegen des zunehmenden Verkehrs auf der St 2331 infolge der Anschlussstelle der Staatsstraße an die Autobahn im Bereich der Hofstelle eine Unterquerung der Staatsstraße zu bauen, kann nicht entsprochen werden. Wir verkennen dabei nicht, dass die Situation, speziell auch wegen der dort durchgeführten Betreuung von Behinderten, schwierig ist. Staatsstraßen sind aber grundsätzlich von ihrer straßenrechtlichen Bestimmung her geeignet und dafür vorgesehen, unter anderem auch Zubringerverkehr zu Bundesfernstraßen aufzunehmen, da sie mit den Bundesfernstraßen ein gemeinsames Netz bilden. Die Situation ist für den querenden Verkehr im Bereich der Hofstelle bereits heute bei einer Belastung der St 2331 mit rd. 7400 Kfz/24h schwierig. Eine Rechtspflicht für den Baulastträger der Autobahn, Anpassungen des nachgeordneten Straßennetzes auf Grund künftiger Verkehrsentwicklungen vorzunehmen, besteht nicht.

Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Hofstelle des Einwendungsführers Nr. 4-01 sind nicht geboten, da die Grenzwerte der 16. BImSchV hinsichtlich des von der Autobahn ausgehenden Verkehrs deutlich unterschritten sein werden.

Ein Ausweichen auf eine Trasse Haag ist nicht geboten, da die beschriebenen Belange, die für eine generelle Trassenführung über Dorfen sprechen, auch hier Vorrang haben.

3.5.2.2.18 Weitere Einwendungsführer

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Forstinning – Pastetten sind vom o.g. anwaltschaftlichen Vertreter weitere Einwendungen hinsichtlich möglicher Betroffener in den Folgeabschnitten erhoben worden. Wir haben die Betroffenheiten dieser Einwendungsführer sowie derjenigen, die in den inzwischen konkret durchgeführten Anhörungsverfahren zu den nachfolgenden Abschnitten Einwendungen erhoben haben, in unserer Entscheidung in dem Umfang, der für eine Vorausschau der Realisierbarkeit der Gesamttrasse Dorfen geboten ist, mit berücksichtigt. Für zwei landwirtschaftliche Betriebe im Abschnitt Pastetten – Dorfen und fünf Betriebe im Abschnitt Dorfen – Heldenstein wurde der Einwand der Existenzgefährdung erhoben. Soweit der Abschnitt Forstinning – Pastetten infolge seiner Weichenstellung eine präjudizierende Wirkung ausübt, wird dies im Detail in den Folgeentscheidungen zu berücksichtigen sein. Die grundsätzlichen Probleme der Auswirkungen dieser Weichenstellung auf die Folgeabschnitte über Dorfen sind aber in diesem Beschluss berücksichtigt. Trotz der zum Teil erheblichen Eingriffe in landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Betriebe, der Neuverlärnung von bislang ruhigen Wohnbereichen und des nahen Heranrückens der Autobahn an einzeln gelegene Wohnanwesen kommen wir zu dem Ergebnis, dass bei Würdigung aller zu berücksichtigenden Belange dem Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen aus Gründen des öffentlichen Interesses der Vorrang auch vor diesen privaten Belangen eingeräumt werden kann. Sie stellen jedenfalls nicht ein unüberwindbares Hindernis für den Bau der Autobahn dar. Die Trassierung in den Folgeabschnitten ist nicht zuletzt unter Beachtung der im langen Verfahrensverlauf gewonnenen Erkenntnisse, sowohl im Hinblick auf private Betroffenheiten als auch bezüglich der erforderlichen Umweltvorsorge und aller sonstigen zu beachtenden Belange optimiert worden. Für mögliche weitere Optimierungen der Planung bzw. Minimierung von Eingriffen besteht im Rahmen der noch zu erlassenden Planungsentscheidungen Prüfungsspielraum. Aber selbst wenn sich dabei keine Vermeidungs- Minimierungs- oder Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Eingriffe in das Privateigentum ergeben sollten, hat dies auf die grundsätzliche Trassenentscheidung keine Auswirkungen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die mit dem Autobahnprojekt A 94 verfolgten Ziele insgesamt nur mit der Trasse Dorfen erreicht werden können, so dass auch schwerwiegende Eingriffe, wie die Gefährdung der Existenzfähigkeit einzelner Betriebe, in Kauf genommen werden müssen.

3.5.2.3 Rechtsanwältin Thinesse-Wiehofsky

Einwendungsführer Nr. 2-11

Der Einwendungsführer ist sowohl im vorliegenden Abschnitt Forstinning – Pastetten als auch unmittelbar danach angrenzend im Abschnitt Pastetten – Dorfen grundstücksbetroffen. Nach Angaben der anwaltschaftlichen Vertreterin im Einwendungsschriftsatz vom 20.12.1996 besteht der Grundbesitz aus einem 40 ha großen arrondierten Areal. Die erforderliche Grundabgabe im Abschnitt Forstinning – Pastetten beträgt 7,8070 ha, im Folgeabschnitt 0,7939 ha. Der Betrieb ist vollständig verpachtet. Es wird Existenzgefährdung geltend gemacht. Dies wird damit begründet, dass bei einem vollständig verpachteten Betrieb, für den Fall, dass während der Verpachtung wesentliche Betriebsgrundlagen ohne Ersatzmöglichkeiten veräußert würden, steuerlich gesehen zwangsweise von einer Betriebsaufgabe auszugehen sei, mit der Folge, dass alle Flächen des landwirtschaftlichen Betriebes zwingend aus dem steuerlichen Betriebsvermögen in das Privatvermögen (unter Aufdeckung der stillen Reserven) überführt werden müssten. Eine Veräußerung wesentlicher Betriebsgrundlagen werde etwa bei mehr als 10 % der Gesamtfläche angenommen. Dieser Auffassung folgen wir nicht. Es wird zwar gesehen, dass der Grundbesitz mittig durchschnitten wird. Aber selbst bei einem Verlust von rd. 20 % der verpachteten Betriebsflächen sehen wir die angeführten steuerlichen Konsequenzen als nicht gegeben. Die

verbleibenden Flächen haben eine Größe, die nicht auf den Verlust von wesentlichen Betriebsgrundlagen schließen lassen. Der Bundesfinanzhof hat in seiner Entscheidung vom 08.05.2000, X B 142/99 ausgeführt, dass für landwirtschaftliche Zwecke eingesetzte Grundstücke ihre Eigenschaft als Betriebsvermögen selbst dann nicht verlieren, wenn der Betrieb stark verkleinert wird und eine ertragreiche Bewirtschaftung nicht mehr möglich ist. Davon kann bei der verbleibenden Flächengröße nicht ausgegangen werden.

Aber selbst bei Annahme, dass sich hieraus eine Existenzgefährdung ergibt, ist der Eingriff nicht zu vermeiden. Eine kleinräumige Verschiebung der Trasse ist wegen der zu beachtenden Bebauungssituation nordwestlich und südöstlich der Autobahn nicht möglich, ohne dabei Grundflächen des Einwendungsführers in ähnlichem Umfang in Anspruch zu nehmen. Lediglich die Variante Harthofen, die allerdings aus bekannten Gründen ausscheidet, würde den Eingriff vermeiden.

Die in der Planung vorgesehene Breite einer Brücke über die Autobahn im Zuge eines Wirtschaftsweges mit 5 m zwischen den Bordsteinen und 6 m zwischen den Geländern entspricht den Anforderungen an landwirtschaftliche Hauptwirtschaftswegen und ist daher für den landwirtschaftlichen Verkehr ausreichend.

Hinsichtlich der Zufahrtmöglichkeit zu Fl.Nr. 2411 hat der Vorhabensträger im Erörterungstermin vom 22.07.1997 angeboten, ggf. einen Ersatzweg entlang der Anschlussstellenrampe zu errichten, im übrigen aber die Bereitschaft zum Erwerb dieser Restfläche erklärt. Die Schaffung einer Zufahrtmöglichkeit von den Feldern Fl.Nr. 2621 und 2622 zu dem Feld Fl.Nr. 2343 über die Ausgleichsfläche N 7 ist vom Vorhabensträger in seiner schriftlichen Stellungnahme zu den Einwendungen verbindlich zugesagt worden.

Die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnanwesen eingehalten. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht veranlasst.

Im übrigen verweisen wir auf die Auflagen unter Ziffer A 6.1.2.

3.5.2.4 Rechtsanwalt Schönefelder

Herr Rechtsanwalt Schönefelder hat in diesem Verfahren sowie in den beiden inzwischen eingeleiteten Folgeverfahren, für eine Vielzahl von Einwendungsführer, die alle erst in den Folgeabschnitten betroffen werden, Einwendungen erhoben. In sieben Fällen im Bereich des Abschnittes Pastetten – Dorfen und in 18 Fällen im Abschnitt Dorfen – Heldenstein wurde der Einwand der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe erhoben. Von besonderem Gewicht ist, dass die Anwesen von zwei seiner Mandanten im Abschnitt Pastetten – Dorfen nach der beantragten Planung im unmittelbaren Trassenbereich liegen und bei Realisierung des Bauvorhabens abgelöst werden müssen. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe können nicht ausgeschlossen werden. Soweit der Abschnitt Forstinning – Pastetten infolge seiner Weichenstellung eine präjudizierende Wirkung ausübt, wird dies im Detail in den Folgeentscheidungen zu berücksichtigen sein. Die grundsätzlichen Probleme der Auswirkungen dieser Weichenstellung auf die Folgeabschnitte über Dorfen sind aber in diesem Beschluss berücksichtigt. Trotz der zum Teil erheblichen Eingriffe in landwirtschaftliche Betriebe, der Neuverlärnung von bislang ruhig gelegenen Wohnbereichen, des nahen Heranrückens der Autobahn an einzeln gelegene Wohnanwesen und der Notwendigkeit der Ablösung von Wohnanwesen kommen wir zu dem Ergebnis, dass bei Würdigung aller zu berücksichtigenden Belange dem Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen aus Gründen des öffentlichen Interesses der Vorrang auch vor diesen privaten Belangen eingeräumt werden kann. Sie stellen jedenfalls nicht ein unüberwindbares Hindernis für den Bau der Autobahn dar. Die Trassierung in den Folgeabschnitten ist nicht zuletzt unter Beachtung der im langen Verfahrensverlauf gewonnenen Erkenntnisse, sowohl im Hinblick auf private Betroffenheiten als auch bezüglich der erforderlichen Umweltvorsorge und aller sonstigen zu beachtenden

Belange optimiert worden. Für mögliche weitere Optimierungen der Planung bzw. Minimierung von Eingriffen besteht im Rahmen der noch zu erlassenden Planungsentscheidungen Prüfungsspielraum. Aber selbst wenn sich dabei keine Vermeidungs- Minimierungs- oder Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Eingriffe in das Privateigentum ergeben sollten, hat dies auf die grundsätzliche Trassenentscheidung keine Auswirkungen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die mit dem Autobahnprojekt A 94 verfolgten Ziele insgesamt nur mit der Trasse Dorfen erreicht werden können, so dass auch schwerwiegende Eingriffe, wie die Gefährdung der Existenzfähigkeit einzelner Betriebe, in Kauf genommen werden müssen.

3.5.2.5 Einwendungsführer ohne anwaltschaftliche Vertretung

3.5.2.5.1 Einwendungsführer Nr. 2-09

Die Zufahrtswege zu den Grundstücken des Einwendungsführers werden nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigt. Die Wegeverbindungen von Pastetten auf westlich der künftigen Autobahn gelegene Betriebsflächen werden in Verbindung mit dem zu errichtenden Ersatzwegenetz durch die Überführung der St 2332, die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Pastetten – Zeilern und die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Pastetten – Poigenberg aufrechterhalten. Nachteilige Auswirkungen auf den Betriebsablauf infolge des künftigen Zubringerverkehrs zur Autobahn sind nicht zu befürchten.

Die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnanwesen eingehalten. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht veranlasst. Die Lärmberechnung für ein deutlich näher an der Autobahn gelegenes Anwesen hat einen Nachtpegel von 46 dB(A) ergeben, so dass für das Anwesen Gaßner ein noch etwas geringerer Wert zu erwarten ist.

3.5.2.5.2 Einwendungsführer Nr. 2-12

Das Grundstück Fl.Nr. 794 wird nur ganz geringfügig am Rand mit 180 m² in Anspruch genommen. Es ergeben sich daher weder hinsichtlich Größe noch hinsichtlich Zuschnitt des verbleibenden Grundstückes nennenswerte Erschwernisse für die weitere Bewirtschaftung. Eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktion durch straßenverkehrsbedingte Immissionen ist, wie wir generell bereits dargelegt haben, auch hier nicht zu befürchten.

Eine vermietetes Wohnhaus in Pastetten liegt rd. 900 m von der Autobahn entfernt. Eine Überschreitung der Grenzwerte 16. BImSchV ist daher nicht zu befürchten. Gesichtspunkte für eine eingeschränkte Nutzbarkeit oder mögliche Mietminderungsansprüche sind nicht erkennbar.

Der Einwendungsführer ist auch im unmittelbaren Anschluss an das Bauende im Abschnitt Pastetten – Dorfen mit einer Waldfläche betroffen. Detailfragen hierzu sind im Folgeverfahren zu klären. Hinsichtlich der Möglichkeiten der Vermeidung bzw. Minimierung des künftigen Eingriffs bereits im Rahmen der vorliegenden Planungsentscheidung durch eine Trassenverschiebung, verweisen wir auf unsere Ausführungen in Ziffer 3.5.2.2.17.

3.5.2.5.3 Einwendungsführer Nr. 4-05

Der Einwendungsführer ist Pächter des Grundstückes Fl.Nr. 798. aus dem 4230 m² benötigt werden. Er macht Existenzgefährdung geltend und begründet dies damit, dass aufgrund der Nähe der Autobahn der von ihm betriebene ökologische Landbau wegen höherer Wasser- und Luftverschmutzung, geringerer Absatzchancen und Bewirtschaftungerschwernissen nicht mehr möglich sein wird. Im übrigen hat der Einwendungsführer in seinem Einwendungsschreiben vom 19.12.1996 auf weitere von ihm bewirtschaftete Grundstücke hingewiesen, die allerdings nicht direkt an der Au-

tobahn anliegen. Es ist festzustellen, dass der Verlust aus der rd. 2,07 ha großen Pachtfläche allein zu keiner Existenzgefährdung führen wird. Wir verkennen aber nicht, dass grundsätzlich die Nähe einer stark befahrenen Straße Auswirkungen auf den ökologischen Landbau haben kann, da in Straßennähe erzeugte Produkte ggf. schlechter vermarktet werden können. Gesetzliche Anbaubeschränkungen bestehen allerdings nicht. Der hier vorgesehene Eingriff in die Pachtfläche lässt sich nicht vermindern oder vermeiden. Wir verweisen auf unsere Ausführungen unter Ziffer 3.5.2.2.7.

3.5.2.5.4 Einwendungsführer Nr. 2-19

Der Betrieb bewirtschaftet 22,07 ha landwirtschaftliche Eigentumsflächen und 9,61 ha Pachtflächen. Der Flächenverlust beträgt 1,4610 ha. Bei Annahme von langfristigen Pachtverträgen ergibt sich daraus ein betrieblicher Flächenverlust von rd. 4,6 %. Dies liegt unter der Grenze von 5 %, bis zu der allgemein davon ausgegangen werden kann, dass ein gesunder Betrieb einen solchen Eingriff verkraften kann. Aber selbst wenn man bei Annahme lediglich kurzfristiger Pachtverträge eine Existenzgefährdung unterstellt, ist der Eingriff nicht vermeidbar, da die gewählte grundsätzliche Trassenführung im öffentlichen Interesse geboten ist und eine kleinräumige Trassenverschiebung auch nicht möglich ist. Um den Eingriff in das Grundstück Fl.Nr. 742 zu vermeiden, müsste die Trasse entweder in südöstlicher Richtung so weit verschoben werden, dass sich andere erhebliche Nachteile wie stärkere Durchschneidung des Waldgebietes nordöstlich von Erlbach, deutliches Näherrücken an Pastetten, sowie ein kaum lösbarer Konflikt mit dem westlich von Pastetten gelegenen Aussiedlerhof ergäben. Insgesamt wäre das unter Beachtung aller Belange ausgewogene Planungskonzept nicht mehr gewahrt. Im übrigen besitzt der Vorhabensträger in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem betroffenen Grundstück eine Fläche, die zumindest teilweise zur deutlichen Minderung der Einbuße der Betriebsflächen beitragen kann.

Die Erschließung des Grundstücks mit einer Zufahrt ist weiterhin gesichert. Eine Aufrechterhaltung der zweiten Zufahrt ist nicht möglich, weil sich die Staatsstraße wegen der geplanten Überführung über die Autobahn im Bereich der bisherigen Zufahrt in Dammlage befindet, so dass eine Zufahrt zur Staatsstraße ohne unzumutbaren technischen Aufwand nicht realisierbar ist. Der durch den Autobahnbau bedingte Umweg bei der künftigen Bewirtschaftung von ca. 250 m ist zumutbar.

Da die St 2332 keinen Anschluss an die Autobahn erhalten wird, ist auch nicht mit einer autobahnbedingten Zunahme des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt von Pastetten zu rechnen. Im Gegenteil, nach den Verkehrsprognosen, die der Planung zugrunde gelegt worden sind, wird der Verkehr in Pastetten abnehmen. Eine diesbezügliche Störung des Betriebsablaufes im Bereich des landwirtschaftlichen Anwesens ist daher nicht zu befürchten.

Die geplante PWC-Anlage wird keine nachteiligen Auswirkungen auf das benachbarte Grundstück haben, da eine Einzäunung vorgesehen ist. Wir verweisen auf die hierzu bereits an anderer Stelle gemachten Ausführungen.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden auch im Bereich des Wohnanwesens des Einwendungsführers eingehalten. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht veranlasst.

3.5.2.5.5 Einwendungsführer Nr. 4-06

Der Betrieb bewirtschaftet nach Angaben des Einwendungsführers 60 ha, davon 28 ha Pachtflächen. Die Eingriffe in diese Pachtfläche werden gerügt. Der Betrieb ist zudem im Folgeabschnitt mit einer Waldfläche, die im Eigentum des Einwendungsführers steht, betroffen. Wir sehen auch hier wegen der zu beachtenden Zwangspunkte im Bereich des Bauendes dieses Abschnittes an der Anschlussstelle der St 2331 keine vertretbare Möglichkeit, den Eingriff zu minimieren oder zu vermeiden. Der für die

in Harthofen lebenden Menschen durch das vorläufige Autobahnende gegebene Nachteil wird gesehen. Dies ist aber nur ein vorübergehender Zustand. Der Vorhabensträger beabsichtigt alle drei Abschnitte der Trasse Dorfen zeitnah zu realisieren. Dauerhafte Auswirkungen ergeben sich daher nicht.

3.5.2.5.6 Einwendungsführer Nr. 2-28

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes Fl.Nr. 1069 für die Ausgleichsmaßnahme L 3. Ein Verzicht auf die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme ist nicht möglich, da die Neugestaltung des empfindlichen Landschaftsbildes zwischen Pastetten und Poigenberg prägende Landschaftselemente quer zur Autobahn erfordert, um deren lineare Struktur zu kompensieren. Die geplante Birkenreihe unterstützt dabei als nichttechnische Verbindungsstruktur zwischen beiden Orten die künftig beeinträchtigte Sichtverbindung. Die Baumreihe ist südwestlich der Straße angeordnet, um die Schattenwirkung auf die Nachbargrundstücke zu minimieren. Durch die Breite des Streifens von ca. 10 m sind die Nachbargrundstücke weitgehend vor Laubfall und Durchwurzelung geschützt.

3.5.2.5.7 Einwendungsführer Nr. 2-26

Der Einwendungsführer wendet sich vor allem gegen die Trennwirkung der Autobahn und die damit für ihn durch Umwege verbundenen Wirtschafterschwernisse. Den zu dem betroffenen Grundstück Fl.Nr. 1084 erforderliche Umweg von ca. 450 m erachten wir als zumutbar. Das vorgesehene Ersatzwegenetz ist so konzipiert, dass die durch die Autobahn unterbrochenen Wegebeziehungen in ausreichendem Umfang wieder hergestellt werden.

3.5.2.5.8 Einwendungsführer Nr. 4-02

Der Einwendungsführer, dessen Wohngrundstück in Pastetten direkt an den Kapuzinergraben angrenzt, befürchtet einen Rückstau des Oberflächen- und Grundwassers im Bereich seines Grundstückes. Dies ist unbegründet. Bei der Entwässerungsanlage 5 wird auf eine Versickerung verzichtet, so dass eine Erhöhung des Grundwassers infolge der A 94 weitgehend ausgeschlossen werden kann. Das Rückhaltebecken erhält einen stark gedrosselten Überlauf zum Kapuzinergraben. Durch die nur stark gedrosselte und zeitlich gestreckte Abgabe des gesammelten Oberflächenwassers in den Vorfluter kann ein Aufstau im Kapuzinergraben und eine damit einhergehende Überschwemmung im Bereich von Pastetten vermieden werden.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden im Bereich des Anwesens unterschritten, so dass zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind.

3.5.2.5.9 Einwendungsführer Nr. 4-03

Der Einwendungsführer betreibt bei Unterschwillach eine Fischzucht (Entfernung zur geplanten Autobahn rd. 3 km) und befürchtet fischschädliche Beeinträchtigungen durch Verschmutzung des über die Schwillach zufließenden Oberflächenwassers und des Grundwassers. Der Antrag, ein Gutachten erstellen zu lassen, ob über die in diesem Bereich vorgesehenen Regenrückhalteanlagen eine Beeinträchtigung zu befürchten sei, wird zurückgewiesen. Dadurch, dass nach der nunmehr vorgesehenen Planung in den Rückhalteanlagen Nr. 5 und 6 das Oberflächenwasser nicht mehr versickert, sondern nach Vorreinigung gedrosselt den Vorflutern zugeleitet wird, ist ein ausreichender Schutz für die u.a. vom Grundwasser gespeiste Fischzuchtanlage gewährleistet. Die geplanten Rückhaltebecken werden abgedichtet und erhalten jeweils eine Tauchwand, um Leichtflüssigkeiten zurückzuhalten. Über einen stark gedrosselten Überlauf wird das vorgereinigte Wasser nach Durchlaufen einer Schilfzone den vorhandenen Vorflutern zugeleitet. Damit kann ein Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser ausgeschlossen werden. Die Dimensionierung der Anlagen ist in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt so bemessen, dass das

anfallende Oberflächenwasser ausreichend vorgereinigt werden kann. Im Katastrophenfall kann durch Schließung der Sammelbecken (evtl. Abpumpen) ein Übergreifen auf Oberflächengewässer unterbunden werden.

Da die Straße im Bereich des Schwillach-Quellgebietes in Dammlage geführt wird, besteht keine Gefahr, dass Grundwasserströme abgeschnitten werden.

Der Vorhabensträger hat in seiner schriftlichen Stellungnahme zu einer Reihe von Forderungen auf Vornahme einer Beweissicherung seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, bei einzelnen Gewässern eine Beweissicherung vor Baubeginn durchzuführen, sofern dies vom zuständigen Wasserwirtschaftsamt für erforderlich gehalten wird.

3.5.2.5.10 Einwendungsführer Nr. 4-08

Hinsichtlich der befürchteten Auswirkungen auf ein Fischereirecht an der Schwillach verweisen wir die vorstehenden Ausführungen.

3.5.2.5.11 Einwendungsführer Nr. 2-39

Der Einwendungsführer rügt, dass durch den geplanten Autobahnbau ein in seinem Eigentum stehender Fischweiher zerstört würde. Ausweislich der Planunterlagen ist eine direkte Überbauung eines Fischweihers durch die Straße nicht vorgesehen. Bezüglich der Schutzvorkehrungen in wasserwirtschaftlicher Hinsicht im Bereich der Querung des Schwillach-Quellgebietes verweisen wir auf unsere bisher hierzu gemachten Ausführungen (z.B. Ziffer 3.5.2.5.9).

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnanwesen des Einwendungsführers eingehalten. Ein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen besteht daher nicht.

Eine Minimierung bzw. Vermeidung des Eingriffs in das Grundeigentum ist wegen der zu beachtenden Belange im Bereich zwischen Pastetten und Poigenberg nicht möglich.

3.5.2.5.12 Einwendungsführer Nr. 2-25

Der Eingriff in das Grundeigentum stellt mit 4500 m² lediglich rd. 3 % der vom Vorhaben betroffenen Flächen des Einwendungsführers dar. Eine Existenzgefährdung liegt daher nicht vor. Die Inanspruchnahme der Grundstücke erfolgt nur an deren Rand und ist unvermeidbar. Die Fl.Nr. 792 und 717 werden für die Anrampung der zu überführenden Staatsstraße St 2332 und die Errichtung von Ersatzwegen benötigt. Die Fl.Nr. 1070 ist für die Ausgleichsfläche L 3 bestimmt, auf die nicht verzichtet werden kann, da die Neugestaltung des empfindlichen Landschaftsbildes zwischen Pastetten und Poigenberg prägende Landschaftselemente quer zur Autobahn erfordert, um deren lineare Struktur zu kompensieren. Die geplante Birkenreihe unterstützt dabei als nichttechnische Verbindungsstruktur zwischen beiden Orten die künftig beeinträchtigte Sichtverbindung. Die Baumreihe ist südwestlich der Straße angeordnet, um die Schattenwirkung auf die Nachbargrundstücke zu minimieren. Durch die Breite des Streifens von ca. 10 m sind die Nachbargrundstücke weitgehend vor Laubfall und Durchwurzelung geschützt.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnanwesen des Einwendungsführers eingehalten. Ein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen besteht daher nicht.

3.5.2.5.13 Einwendungsführer Nr. 2-08

Der Eingriff in die Grundstücke Fl.Nr. 2608 und 2402 ist nicht vermeidbar. Sie werden für die Ausgleichsfläche L 3 (Begründung vgl. vorstehend), die Anlegung eines Ersatzweges sowie die Errichtung eines Geh- und Radweges im Bereich der Überführung der St 2331 über die Autobahn und die verkehrsgerechte Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße von Poigenberg an diese Staatsstraße benötigt.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnanwesen des Einwendungsführers eingehalten. Ein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen besteht daher nicht.

3.5.3 weitere Betroffene

Wir haben auch die Betroffenheit von Grundstückseigentümern, die keine Einwendungen erhoben haben, berücksichtigt und in unsere Abwägungsentscheidung mit einbezogen. Eine Minimierung oder Vermeidung der Grundinanspruchnahme ist in keinem Fall möglich, ohne dass dabei gleichzeitig andere Belange, die gemäß dieser Entscheidung als vorrangig bewertet werden, berührt würden.

3.6 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der A 94 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

3.7 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 7 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Die Widmung der Bundesfernstraße erfolgt in einem eigenen Verfahren (§ 2 Abs. 6 FStrG).

4. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den Bau der A 94 ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (BGBl 1993 I Seite 1873 I) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17 Abs. 6 a FStrG keine aufschiebende Wirkung.

5. **Kostenentscheidung**

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen auf, welche ein Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter Kenntnis von den Tatsachen erlangt.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie die Planunterlagen werden bei der Gemeinde Forstinning, der Gemeinde Forstern, der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten, für die Gemeinden Pastetten und Buch a. Buchrain, der Gemeinde Lengdorf, der Stadt Dorfen, der Gemeinde Sankt Wolfgang, der Gemeinde Schwindegg, der Gemeinde Obertaufkirchen, der Verwaltungsgemeinschaft Heldenstein für die Gemeinden Heldenstein und Rattenkirchen zwei Wochen zur Einsicht ausliegen; Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

München, 07.03.2002

Gruber
Regierungsdirektor