

Aktenzeichen: 225.5-43541 A8-026



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Bundesautobahn A 8 West
München - Ulm
6-streifiger Ausbau von Sulzemoos bis westlich Odelzhausen
Str.-km 19,500 bis 28,250**

München, 06.10.2004

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung

1.	Feststellung des Plans	7
2.	<u>Festgestellte Planunterlagen</u>	7
3.	<u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u>	10
3.1	Unterrichtungspflichten.....	10
3.2	Denkmalschutz	10
3.3	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	11
3.4	Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	12
3.5	Lärmschutz	13
3.6	Landwirtschaft	15
3.7	Forstwirtschaft	15
3.8	Fischerei.....	15
3.9	Sonstige Nebenbestimmungen.....	15
4.	<u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>	16
4.1	Gegenstand / Zweck.....	16
4.2	Plan.....	17
4.3	Erlaubnisbedingungen und -auflagen.....	17
5.	Straßenrechtliche Verfügungen	17
6.	<u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	18
6.1	Anordnungen im Interesse von Betroffenen	18
6.2	Zurückweisungen.....	18
7.	<u>Sofortige Vollziehbarkeit</u>	18
8.	<u>Kostenentscheidung</u>	18

B Sachverhalt

1.	<u>Beschreibung des Vorhabens</u>	19
2.	<u>Vorgängige Planungsstufen</u>	19
2.1	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.....	19
2.2	Landesentwicklungsprogramm	19
3.	<u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	20

C Entscheidungsgründe

1. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	23
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	23
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	23
2. <u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u>	24
2.1 Beschreibung des Vorhabens	24
2.2 Untersuchungsraum	24
2.3 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	24
2.4 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe	25
2.5 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	26
2.6 Bewertung der Umweltauswirkungen	33
3. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	35
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	35
3.2 Planrechtfertigung	35
3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	35
3.2.2 Planungsziel	35
3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	36
3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	36
3.3.2 Planungsvarianten	37
3.3.3 Ausbaustandard.....	37
3.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz.....	38
3.3.4.1 Lärmschutz	38
3.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.	38
3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	39
3.3.4.1.3 Lärmberechnung.....	40
3.3.4.1.4 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung.....	41
3.3.4.2 Schadstoffbelastung	54
3.3.4.3 Bodenschutz	56
3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege	56
3.3.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang.....	56
3.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	57
3.3.5.2.1 Eingriffsregelung.....	57
3.3.5.2.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	57
3.3.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen	58
3.3.5.3 Erlaubnisse	62

3.3.6	Gewässerschutz	62
3.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	62
3.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	63
3.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	65
3.3.8	Städtebauliche Belange	65
3.3.9	Denkmalpflege	66
3.3.10	Sonstige öffentliche Belange	66
3.3.10.1	Träger von Versorgungsleitungen.....	66
3.3.10.2	Jagd	66
3.3.10.3	Verkehrliche Belange.....	67
3.4	Private Einwendungen.....	67
3.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden.....	67
3.4.1.1	Allgemeines	67
3.4.1.2	Flächenverlust.....	67
3.4.1.3	Verkehrsbeschränkungen	69
3.4.1.4	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen.....	69
3.4.1.4.1	Übernahme von Restflächen	69
3.4.1.4.2	Ersatzlandgestellung	70
3.4.1.4.3	Umwege.....	70
3.4.1.4.4	Nachteile durch Bepflanzung.....	70
3.4.2	Einzelne Einwender	71
3.5	Gesamtergebnis	78
3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	78
4.	<u>Sofortige Vollziehbarkeit</u>.....	78
5.	<u>Kostenentscheidung</u>	78
	<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	79
	<u>Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit</u>	79
	<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>.....	79

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
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. 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
DVBl	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 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegege- setz

Aktenzeichen: 225.5-43541 A8-026

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 8 West
München - Ulm
6-streifiger Ausbau von Sulzemoos bis westlich Odelzhausen
Str.-km 19,500 bis 28,250**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 München – Ulm von Sulzemoos bis westlich Odelzhausen mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Rot- bzw. Orangeintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	Erläuterungsbericht	-
2 Bl. 1	Übersichtskarte	1:100.000
2 Bl. 2	Übersichtskarte	1:25.000
3 Bl. 1 T	Übersichtslageplan km 19,500 bis km 24,000	1:5.000
3 Bl. 2 T	Übersichtslageplan km 24,000 bis km 28,250	1:5.000
3 Bl. 3 T	Übersichtslageplan transparent km 19,500 bis km 24,000	1:5.000
3 Bl. 4 T	Übersichtslageplan transparent km 24,000 bis km 28,250	1:5.000
6 Bl. 1	Ausbauquerschnitt der BAB A 8 analog RQ 35,5 mit Lärmschutzwall	1:100
6 Bl. 2	Ausbauquerschnitt der BAB A 8 analog RQ 35,5 mit Lärmschutzwall/ -wandkombination	1:100
6 Bl. 3	Ausbauquerschnitt der BAB A 8 analog RQ 35,5 mit	1:100

	Lärmschutzwall - wandkombination	
7 Bl. 0	Lageplan, Legende	-
7 Bl. 1 T	Lageplan km 19,500 bis km 21,500	1:2.000
7 Bl. 2 T	Lageplan km 21,500 bis km 23,600	1:2.000
7 Bl. 3 T	Lageplan km 23,600 bis km 25,700	1:2.000
7 Bl. 3a	Lageplan Ausgleichsfläche A3	1:2.000
7 Bl. 4 T	Lageplan km 25,700 bis km 27,000	1:2.000
7 Bl. 5 T	Lageplan km 27,000 bis km 28,250	1:2.000
7.2 T	Bauwerksverzeichnis	-
8 Bl. 1 T	Höhenplan km 19,500 bis km 21,500	1:2.000/200
8 Bl. 2 T	Höhenplan km 21,500 bis km 23,600	1:2.000/200
8 Bl. 3 T	Höhenplan km 23,600 bis km 25,700	1:2.000/200
8 Bl. 4	Höhenplan km 25,700 bis km 27,000	1:2.000/200
8 Bl. 5	Höhenplan km 27,000 bis km 28,250	1:2.000/200
8 Bl. 6	Höhenplan BW 36 Übf. der GVS Wiedenzhausen-Ebertshausen	1:1000/100
8 Bl. 7	Höhenplan BW 39 Übf. der St 2051 AS Odelzhausen	1:1.000/100
8 Bl. 8	Höhenplan BW 40 Übf. der Kr DAH 6 Odelzhausen - Taxa	1:1.000/100
8 Bl. 9	Höhenplan BW 44 Unterführung der GVS Höfa - Hadersried	1:1.000/100
11.2 Bl. 1	Lageplan zum Schallschutz km 19,500 bis km 21,300	1:2.000
11.2 Bl. 2	Lageplan zum Schallschutz km 21,300 bis km 23,550	1:2.000
11.2 Bl. 3	Lageplan zum Schallschutz km 23,450 bis km 25,550	1:2.000
11.2 Bl. 4	Lageplan zum Schallschutz km 25,550 bis 27,600	1:2.000
11.3	Schallimmissionen an allen Berechnungspunkten	-
12 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan	-
12.1/T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Legende	1:2.000
12.2/T Bl. 1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, km 19,500 – km 21,500	1:2.000

12.2/T Bl. 2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, km 21,600 – km 23,600	1:2.000
12.2/T Bl. 3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, km 23,600 – km 25,700	1:2.000
12.2/T Bl. 4	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, km 25,700 – km 27,000	1:2.000
12.2/T Bl. 5	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, km 27,000 – km 28,250	1:2.000
12.3/T	Legende zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:2.000
12.4/T Bl. 1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, km 19,500 – km 21,500	1:2.000
12.4/T Bl. 2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, km 21,600 – km 23,600	1:2.000
12.4/T Bl. 3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, km 23,600 – km 25,700	1:2.000
12.4/T Bl. 3a	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Ausgleichsmaßnahme A3, km 24,80 – km 25,20	1:2.000
12.4/T Bl. 4	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, km 25,700 – km 27,000	1:2.000
12.4/T Bl. 5	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, km 27,000 – km 28,250	1:2.000
14 Bl. 1 T	Grunderwerbsplan, km 19,500 bis km 21,500	1:2.000
14 Bl. 2 T	Grunderwerbsplan, km 21,500 bis km 23,600	1:2.000
14 Bl. 3 T	Grunderwerbsplan, km 23,600 bis km 25,700	1:2.000
14 Bl. 3a	Grunderwerbsplan, km 24,700 bis km 25,400	1:2.000
14 Bl. 4 T	Grunderwerbsplan, km 25,700 bis km 27,000	1:2.000
14 Bl. 5 T	Grunderwerbsplan, km 27,000 bis km 28,250	1:2.000
14.2.1 T	Grunderwerbsverzeichnis Gemeinde Sulzemoos	-
14.2.2 T	Grunderwerbsverzeichnis Gemeinde Odelzhausen	-

Die Planunterlagen tragen das Datum vom 31.03.2003. Die Tektur vom 13.04.2004 sowie deren Änderung wurden in die Unterlagen 1 T, 3 Bl. 1 T – Bl. 4 T, 7 Bl. 1 T – Bl. 3 T, 7 Bl. 4 T und 5 T, 7.2 T, 8 Bl. 1 T – 3 T, 11 T, 11.2, 11.3, 11.4, 12.0, 12.1/T, 12.2/T Bl. 1-5, 12.3/T, 12.4/T Bl. 1-3, 12.4/T Bl. 4 und 5, 14 Bl. 1 T – 3 T, 14 Bl. 4 T und 5 T 14.2.1 T, 14.2.2 T und 16 eingearbeitet.

Die Unterlagen 11 T, 11.4, 13 und 16 sowie die überholten Planunterlagen sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, T-Com, Technikniederlassung Rosenheim, Gablinger Str. 2, 86368 Gersthofen-Hirblingen, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern, Arnulfstr. 203, 80634 München sowie der E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachtstr. 40, 85221 Dachau, 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 E.ON Bayern AG 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.

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

- 3.1.4 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer mindestens drei Wochen vor Baubeginn, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

- 3.1.5 Baubeginn und –ende sind dem Landratsamt Dachau und dem Wasserwirtschaftsamt Freising schriftlich sowie der Flussmeisterstelle (Tel.: 08131/72100) fernmündlich mitzuteilen.

3.2 Denkmalschutz

- 3.2.1 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die Bauträger sind über die vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege bezeichneten Flächen, auf denen verstärkt mit Bodendenkmälern zu rechnen ist, zu unterrichten.

- 3.2.2 Erdingriffe dürfen nur unter Hinzuziehung eines Vertreters der archäologischen Denkmalpflege stattfinden; dies gilt auch für den Abtrag des Oberbodenerdreiches.

- 3.2.3 Der Oberbodenabtrag hat mindestens 6 Wochen vor dem eigentlichen Baubeginn zu erfolgen. Hierfür ist ein Hydraulikbagger mit glatter Humus- oder Böschungsschaufel zu verwenden.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.3.1 Allgemeines

- 3.3.1.1 Die Baumaßnahme ist plangemäß nach den allgemeinen Regeln der Technik und Baukunst auszuführen.
 - 3.3.1.2 Während der Bauarbeiten dürfen oberirdische Gewässer und das Grundwasser nicht durch Treibstoffe, Öle oder sonstige wassergefährdende Stoffe, insbesondere Betonzusatzmittel, Zement, etc. verunreinigt werden.
 - 3.3.1.3 Das Aufstellen von Tanks und Lagerbehältern von wassergefährdenden Flüssigkeiten ist dem Landratsamt Dachau, Fachkundige Stelle, nach Art. 37 BayWG anzuzeigen.
 - 3.3.1.4 Jedes Einleiten von Abwasser in oberirdische Gewässer oder in das Grundwasser aus der Baustelle ist verboten.
 - 3.3.1.5 Der Durchlass bei Bau-km 22+066 (BWV lfd. Nr. 2.2.8) muss begehbar sein.
 - 3.3.1.6 Beim Einbau von Durchlässen und Brücken ist auf eine ausreichende Tiefenlage der Bauwerkssohle zu achten. Eine sich selbst einstellende Überdeckung mit 10 bis 20 cm natürlichem Sohsubstrat ist anzustreben. Hindernisse für die Wanderung von Gewässerlebewesen (Abstürze am Auslauf) und Wasserspiegelanhebungen oberstrom sind zu vermeiden.
 - 3.3.1.7 Soweit durch die Maßnahme Mehrkosten bei künftigen Unterhaltungsarbeiten an einem Gewässer entstehen, sind diese nach Art. 47 Abs. 4 BayWG vom Antragsteller zu tragen.
 - 3.3.1.8 Soweit durch die geplanten Maßnahmen Drainage- und Entwässerungseinrichtungen Dritter betroffen werden, sind diese Anlagen in Absprache mit den Eigentümern wiederherzustellen bzw. anzupassen. Für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen ist Sorge zu tragen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen.
 - 3.3.1.9 Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob im Zusammenhang mit der Verrohrung des Ziegelstadelgrabens die Oberflächenwasserableitung von den angrenzenden Flächen gewährleistet ist. Ggf. sind geeignete Maßnahmen vorzusehen.
 - 3.3.1.10 Abweichend vom Grunderwerbsplan und –verzeichnis erfolgt der Eigentumserwerb zur Schaffung von Retentionsraum im Bereich der Glonn von Bau-km 25+400 bis 25+500 südlich der BAB A 8 zugunsten der Bundesrepublik Deutschland – Straßenbauverwaltung.
- #### 3.3.2 Wiederverwertung von Material aus dem Bauvorhaben (z.B. in Dämmen, Lärmschutzwällen, etc.), Altlasten
- 3.3.2.1 Der Einbau von Recyclingmaterial darf nur dann im Zuge der Baumaßnahme erfolgen, wenn die Verwertungsmaßnahme schadlos i.S.d. KrW/AbfG erfolgt. Beim Rückbau vorhandener Verkehrsanlagen sind unterschiedliche Materialien (z.B. Asphalt, Beton) soweit möglich beim Rückbau zu trennen und jeweils einer möglichst hochwertigen Verwertung (z.B. Asphalttragschichten, hydraulisch gebundene Tragschichten) zuzuführen. Die vorhandenen Fahrbahndecken sind zumindest durch organoleptische Prüfung auf das Vorhandensein teer- und pechhaltiger Bestandteile zu untersuchen.
 - 3.3.2.2 Im Planfeststellungsabschnitt kann mit Ausnahme des Glonntales der Einbau von gering belastetem Material unter Einhaltung der Zuordnungskriterien Z 1.1 für den sog. „eingeschränkten offenen Einbau“ nach LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall „TR Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“) erfolgen.

- 3.3.2.3 Für notwendige Auffüllungen im Bereich des Glonntales (Überschwemmungsgebiet) zwischen Bau-km 25+300 und 25+500 darf bis zu einer Höhe von 487,00 m über N.N. nur unbelastetes Erdmaterial bzw. Material, das die Zuordnungskriterien Z 0 für uneingeschränkten Einbau nach LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall „TR Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“) einhält, verwendet werden. Die Zuordnungswerte Z 0 (Material für uneingeschränkte Verwendung) sind bezogen auf den Feststoff einzuhalten.
- 3.3.2.4 Für das nach den Ziff. 3.3.2.2 und 3.3.2.3 eingebaute Material sind die Untersuchungsergebnisse und Einbaubereiche zu dokumentieren. Die Ergebnisse sind zusammengefasst dem Wasserwirtschaftsamt Freising und dem Landratsamt Dachau vorzulegen.
- 3.3.2.5 Falls während der Bauarbeiten Altlasten angetroffen werden, so sind umgehend das Wasserwirtschaftsamt Freising und das Landratsamt Dachau zu informieren.
- 3.3.3 Gewässerkreuzung Glonn
- 3.3.3.1 Während der Baumaßnahme an der Brücke über die Glonn muss der vorhandene Hochwasserabflussquerschnitt stets aufrechterhalten werden. Eine Verkleinerung des Querschnittes, z.B. durch Lehrgerüste, ist nicht gestattet. Sollten für den Baustellenverkehr Behelfsbrücken erforderlich werden, sind diese zumindest mit den Abmessungen des vorhandenen Brückenbauwerks auszuführen.
- 3.3.3.2 Der Abbruch der bestehenden Brücke ist mit der Flussmeisterstelle Dachau (Tel.: 08131/72100) abzustimmen.
- 3.3.3.3 Bei den Erdarbeiten ist darauf zu achten, dass möglichst wenig Schwebstoffe in die Gewässer gelangen. Für eventuell notwendige Bauwasserhaltungen ist rechtzeitig vor Baubeginn eine wasserrechtliche Erlaubnis beim Landratsamt Dachau zu beantragen. Zur Wiederverwendung vorgesehene Aushubmaterial ist so zu lagern, dass bei Regen kein Erdreich in das Gewässer geschwemmt wird. Baumaterialreste dürfen nicht im Gewässer gelagert werden.
- 3.3.3.4 Die Baustelleneinrichtung ist so anzuordnen, dass davon keine Gefährdung bei einem möglichen Hochwasser ausgehen kann. Hierbei gilt es insbesondere, soweit möglich, den ungehinderten Abfluss des Hochwassers aufrecht zu erhalten und die Abschwemmung von Baumaterialien und Teilen der Baustelleneinrichtung zu verhindern.
- 3.3.3.5 Für die im BVW unter lfd. Nr. 5.6 genannte Schaffung von Retentionsraum nördlich der BAB und nördlich der Glonn ist Folgendes zu beachten:
- Das flussabwärts im Anschluss an die auszubauende Autobahn anstehende Gelände nördlich der Glonn ist unmittelbar neben der Glonn auf einer Breite von 10 m und auf einer Länge von 50 m zu erhalten. Die Schaffung von Retentionsraum in diesem Bereich nördlich der Autobahn muss vor Ausführung mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising abgestimmt werden.
- 3.3.4 Gewässerverlegungen
- Die Maßnahmen an den oberirdischen Gewässern sind möglichst naturnah auszuführen. Die Prallufer sind mit lockerem Steinsatz ohne Beton zu sichern.
- 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 Gemäß § 3 der Verordnung des Landkreises Dachau über ein Landschaftsschutzgebiet im Glonntal vom 07.11.1974 wird für die Veränderungen des Uferbereiches

und Uferbewuchses im Landschaftsschutzgebiet durch die Verbreiterung des Brückenbauwerkes über die Glonn die Erlaubnis erteilt.

- 3.4.3 Die in der Planunterlagen 12.0 und 12.4 dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.4.4 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.
- 3.4.5 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.5 Lärmschutz

- 3.5.1 Für die Straßenoberfläche von km 19+500 bis km 24+280 und von km 26+280 bis km 28+250 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 Durch den Einbau eines geeigneten Fahrbahnbelages ist von km 24+280 bis km 26+280 der BAB A 8 sicherzustellen, dass der Emissionspegel $L_{m,E}$ (vgl. Gleichung (6) der RLS-90) gegenüber der Referenzstraßenoberfläche "nicht geriffelte Gussasphalte" gemäß RLS-90 (Tabelle 4, Zeile 1) dauerhaft um mindestens 5 dB(A) gemindert wird ($D_{\text{stro}} = -5 \text{ dB(A)}$).
- 3.5.3 Der Vorhabensträger hat zu gewährleisten und zu dokumentieren, dass der Einbau des unter Ziff. A 3.5.2 genannten lärmindernden Fahrbahnbelages besonders sorgfältig erfolgt und permanent überwacht wird, um die lärmreduzierenden Eigenschaften von 5 dB(A) sicherzustellen.
- 3.5.4 Der Vorhabensträger hat durch geeignete Maßnahmen (z. B. Überprüfung, Reinigung, Erneuerung) sicherzustellen und zu dokumentieren, dass der verwendete Fahrbahnbelag (vgl. Auflage A 3.5.2) zu einer dauerhaften Lärmreduzierung von 5 dB(A) führt.
- 3.5.5 Sollte die vorgenannte pegelmindernde Wirkung des eingebauten lärmindernden Fahrbahnbelages nicht mehr gewährleistet sein und sich durch geeignete Maßnahmen (z.B. Reinigung) nicht mehr herstellen lassen und
- sollten dadurch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bei weiteren als den in der Auflage A 3.5.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses genannten Immissionsorten überschritten werden, oder
 - bei den in Auflage A 3.5.8 genannten Immissionsorten die maßgeblichen Schall-dämmmaße der gesamten Außenflächen nach der 24. BImSchV nicht mehr ausreichen,
- ist grundsätzlich ein neuer Fahrbahnbelag einzubauen. Er muss dieselben Eigenschaften wie unter Auflage A 3.5.2 aufweisen.
- 3.5.6 Für den Fall, dass der Neueinbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung $D_{\text{stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ nicht in Frage kommen sollte, behalten wir uns die Entscheidung über ein alternatives Lärmschutzkonzept vor. Damit soll der Gesamtumfang des aktiven Lärmschutzes (Fahrbahnbelag und Lärmschutzanlagen) sichergestellt werden. In diesem Fall hat der Vorhabensträger unverzüglich nach

Feststellung der in Auflage A 3.5.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses genannten Voraussetzungen entsprechende Planunterlagen vorzulegen.

3.5.7 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle; Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags) bis zur sechsstreifigen Inbetriebnahme des Ausbauabschnittes zu errichten und auf Dauer zu unterhalten.

3.5.8 Die Eigentümer der nachfolgend genannten in den Ortsteilen Hadersried, Lukka, Odelzhausen, Wiedenzhausen und Ziegelstadel liegenden Anwesen haben gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

O. g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger hat der Eigentümer des im Ortsteil Hadersried (Gemeinde Odelzhausen) liegenden Anwesens (vgl. Unterlagen 11.2 und 11.3):

Odelzhauser Weg 1,

der Eigentümer des im Ortsteil Lukka (Gemeinde Odelzhausen) liegenden Anwesens:

Bachbreite 20,

die Eigentümer der in der Gemeinde Odelzhausen liegenden Anwesen:

Glonnstraße 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 14, 16, 18/20, 22/24

Burgfeldstraße 2, 4, 5b, 6, 8, 10

Schlossstraße 17, 18, 19, 19a, 20, 21

Sternstraße 4, 8 a/b, 14 a/b

Steinfeldstraße 13 a/b, 15 a/b, 16 a/b, 17 a/b, 19 a/b, 20a, 20b, 21 a/b, 22 a/b, 24, 26, 27, 29, 30 a/b, 31 a/b, 35 a/b, 37, 39, 41 a/b, 43 a/b, 45 a/b

Benefiziumsweg 2, 4, 7

Schulstraße 2, 6

Eichenstraße 12, 13a, 15, 16/18, 17, 21, 23

Lindenstraße 13 / Eichenstraße 14

Robert-Bosch-Straße 21,

die Eigentümer der im Ortsteil Wiedenzhausen (Gemeinde Sulzemoos) liegenden Anwesen:

Dorfstraße 23, 24, 29, 31, 33,

Rosenstraße 4, 6,

Hartstraße 1, 2, 3

Rohrbachstraße 13 a/b

Frühlingsstraße 18 a/b

und die Eigentümer der im Ortsteil Ziegelstadel (Gemeinde Sulzemoos) liegenden Anwesen:

Ziegelstadel 1, 2, 2a, 3, 4, 4a, 5, 5a.

Die zu schützenden Gebäudeseiten und Stockwerke ergeben sich jeweils aus der Planunterlage 11.3. Abweichend hiervon besteht auch hinsichtlich der südlichen Fassade des Gebäudes Dorfstraße 29 im 1. OG wegen einer Grenzwertüberschreitung nachts Anspruch auf passiven Schallschutz unter den oben genannten Voraussetzungen.

3.6 Landwirtschaft

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

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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

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

3.6.4 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 agrarisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht wird.

3.6.5 Flächen, die vorübergehend als Bauzwischenlager oder Deponien benötigt werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahme so rekultiviert werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung in der ursprünglichen Ertragslage erfolgen kann (keine Untergrundverdichtung, Auftrag einer humosen Oberschicht).

3.6.6 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7 Forstwirtschaft

Die Ersatzaufforstungen sind in Abstimmung mit dem zuständigen Forstamt Fürstfeldbruck vorzunehmen und spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahmen nachzuweisen. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn vom Forstamt im Rahmen einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstungen gesichert sind.

3.8 Fischerei

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

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

3.9 Sonstige Nebenbestimmungen

3.9.1 Militärische Belange

Beim Ausbau der A 8 sind die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.

3.9.2 110-kV-Leitung Maisach-Aichach (E.ON Netz GmbH)

- 3.9.2.1 Die Sicherheit des Anlagenbestandes und –betriebes darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.
- 3.9.2.2 Die gemäß DIN EN 50341-1 03/2002, Abschnitt 5.4 erforderlichen Abstände zu den Leiterseilen sind einzuhalten.
- 3.9.2.3 Die Pflanzmaßnahmen auf der Ausgleichsfläche A 2 T entlang des Weiherweisengrabens sind so zu gestalten, dass bei größter Auswuchshöhe von Bäumen und Sträuchern der erforderliche Mindestabstand von 2,50 m zu den Leiterseilen eingehalten wird.
- 3.9.2.4 Hinsichtlich der erforderlichen Versetzung des Mastes Nr. B10-B11 ist eine Vorlaufzeit von ca. 9 Monaten zu berücksichtigen.
- 3.9.2.5 Die Autobahndirektion Südbayern hat durch eine qualifizierte Leitungsbaufirma (Anschriften und Ansprechpartner können bei der E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachstr. 40, 85221 Dachau abgerufen werden) vor Baubeginn neue Kreuzungshefte mit numerischem Abstandsnachweis erstellen zu lassen. Nach Bauausführung sind diese Kreuzungshefte auf der Grundlage der tatsächlichen Gegebenheiten zu aktualisieren.

3.9.3 E.ON Bayern AG

- 3.9.3.1 Der freie Zugang zu den Masten der 20-kV-Freileitungen muss jederzeit gewährleistet sein.
- 3.9.3.2 Die Schutzzonen von 8,0 m bzw. 0,5 m beiderseits der Leitungssachse entlang der 20-kV-Freileitungen und der Kabel sind zu beachten. Diesbezüglich sind Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeder Art mit der E.ON Bayern AG rechtzeitig abzustimmen. Dies gilt insbesondere für Straßen- und Wegebaumaßnahmen, Ver- und Entsorgungsleitungen, Kiesabbau, Aufschüttungen und Aufforstungen.
- 3.9.3.3 Bei der Ausführungsplanung ist zu berücksichtigen, dass bei den 20-kV-Freileitungen mit den BWV-Nrn. 4.2.1 (km 19+660), 4.2.4 (km 22+025) und 4.2.8 (km 25+395) die nach DIN VDE 0210 erforderlichen Mindestabstände im Bereich der geplanten Lärmschutzwälle nicht eingehalten werden und deshalb eine Versetzung der Masten mit gleichzeitiger Leitungserhöhung oder eine Verkabelung erforderlich ist. Dies gilt auch für mehrere Masten der entsprechenden 20-kV-Freileitungen im Wallbereich.

3.9.4 Zweckverband der Wasserversorgungsgruppe Sulzemoos-Ambach

Die Trinkwasserleitung HDPE-DN 250, welche an der Westseite der Lederhofbrücke die A 8 kreuzt, ist zu berücksichtigen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 **Gegenstand / Zweck**

Der Bundesrepublik Deutschland – Bundesfernstraßenverwaltung - wird gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 WHG die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG, § 7 WHG) zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Bundesautobahn A 8 West von km 19,500 bis km 28,250 und des Geländewassers in das Grundwasser bzw. in folgende Oberflächengewässer erteilt:

- in den Rohrbach bei km 22+080 (Einleitungsmenge: Q=36 l/s)
- in den Rohrbach bei km 22+110 (Einleitungsmenge: Q=36 l/s)
- in den Essenbach bei km 23+600 (Einleitungsmenge: Q=36 l/s)
- in die Glonn bei km 25+280 (Einleitungsmenge: Q=60 l/s)

- in die Glonn bei km 25+500 (Einleitungsmenge: Q=60 l/s)
- in den Miegertsbach bei km 27+100 (Einleitungsmenge: Q=34 l/s)

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- 4.3.1 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.
- 4.3.2 Die Versickerungsanlagen sind entsprechend dem Arbeitsblatt ATV-DVWK A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ (Januar 2002) zu gestalten und zu betreiben.
- 4.3.3 Der Boden, durch den versickert wird, darf nicht vorbelastet sein (z.B. durch Altlasten, Untergrundverunreinigungen usw.).
- 4.3.4 Das Niederschlagswasser ist in den Mulden über einen belebten Oberboden von mind. 20 cm Schichtstärke zu versickern.
- 4.3.5 Die Sickerfähigkeit des Untergrundes ist in Bereichen, in denen keine Niederschlagswasserableitung vorgesehen ist, zu prüfen.
- 4.3.6 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig zu kontrollieren und bei Bedarf zu reinigen. Zur Vorbeugung und Beseitigung einer Verschlammung und Selbstabdichtung der Mulden sind insbesondere Laubeinträge und Mähgut aus dem Versickerungsbereich zu entfernen.
- 4.3.7 Bei Entwässerung in Oberflächengewässer dürfen im Bereich der Einleitungsstellen keine Sohl- oder Uferausspülungen auftreten. Eventuelle Schäden sind zu beseitigen.
- 4.3.8 Die Absetzanlagen vor der Einleitung in den Vorfluter sind gegenüber dem Untergrund so abzudichten, dass in den Absetzanlagen kein Wasser versickert. Gegebenenfalls ist der Untergrund mit einem Lehmschlag abzudichten. Bei Verwendung dünner künstlicher Abdichtungen (Kunststoffolie, Bentonitmatten o.ä.) sind diese durch ausreichende Überschüttung vor Beschädigungen, z.B. bei der Räumung der Becken, zu schützen.
- 4.3.9 Drainagen von landwirtschaftlichen Flächen dürfen nicht an die Absetz- und Rückhalteanlagen der Fahrbahntwässerung angeschlossen werden.
- 4.3.10 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 Bundesfernstraßenteile richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

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 Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 363 der Gemarkung Höfa

Im Rahmen der Detailplanung ist darauf zu achten, dass Eingriffe in die Lagerfläche auf das unabdingbare Maß beschränkt und Störungen des Betriebsablaufes minimiert werden.

6.2 **Zurückweisungen**

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

7. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 17 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.

Evtl. angefallene Auslagen werden gesondert in Rechnung gestellt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Der Bundesverkehrswegeplan sieht vor, die Bundesautobahn A 8 zwischen Ulm und München 6-streifig auszubauen. Das planfestgestellte Vorhaben umfasst den 6-streifigen Ausbau der A 8 von Sulzemoos bis an die Regierungsbezirksgrenze westlich von Odelzhausen, von km 19,500 bis km 28,250. Die Planung schließt im Westen an den 4. Planungsabschnitt „westlich Odelzhausen – Dasing“ und im Osten an den 2. Planungsabschnitt „Anschlussstelle Dachau/Fürstenfeldbruck – Sulzemoos“ an. Die vorhandene Autobahn wird im Rahmen der Planfeststellung von Sulzemoos bis Odelzhausen (km 19,500 bis km 25,800) asymmetrisch auf der nördlichen Seite ausgebaut. Im Bereich von km 25,800 bis km 26,600 wird die Verschwenkung zum einseitigen Ausbau Süd vollzogen und bis zum Ende der Planfeststellung bei km 28,250 weitergeführt. Der Planung liegt ein Regelquerschnitt mit zwei 3-streifigen, je 14,50 m breiten Richtungsfahrbahnen zugrunde. Die künftige Linienführung folgt dem Bestand, jedoch werden im Zuge des einseitigen Ausbaus einige Optimierungen im Verlauf der Achse, z.B. durch den Einbau von Übergangsbögen oder durch Abflachen von Kurven sowie durch Anordnung von Verschwenkungen vorgenommen. Es ist zugleich vorgesehen, die Höhenlage der Autobahn zu verbessern, die derzeit durch zahlreiche kurze Neigungswinkel und Kuppen gekennzeichnet ist. Die Planfeststellung umfasst ferner die Errichtung von Lärmschutzanlagen in den Bereichen Sulzemoos, Ziegelstadel, Wiedenzhausen, Odelzhausen, Taxa, Höfa und Hadersried, den Umbau der Anschlussstelle Odelzhausen und die vollständige Sanierung der Straßenentwässerung mit dem Neubau von 6 Regenrückhaltebecken. 3 Überführungs- und 9 Unterführungsbauwerke werden aufgrund ihrer Mindertragfähigkeit und teilweise zu geringen lichten Weiten vollständig abgebrochen und neu errichtet. Die bestehenden Rastplätze bei km 26,300 in Fahrtrichtung München und bei km 27,350 und km 25,250 jeweils in Fahrtrichtung Ulm werden aufgelassen.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 8 ist – neben anderen Abschnitten – zwischen den Anschlussstellen Augsburg-West und Dachau/Fürstenfeldbruck im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1993 (§ 1 Abs. 1 FStrAbG vom 15.11.1993) im vordringlichen Bedarf enthalten. Im Beschluss des Deutschen Bundestages vom 01.07.2004 (BR-Drucksache 540/04) wurde für die gegenständliche Baumaßnahme weiterhin der vordringliche Bedarf festgestellt.

2.2 Landesentwicklungsprogramm

Im Ziel B V 1.4.2 des LEP ist geregelt, dass überlastete Autobahnstrecken durch zusätzliche Fahrstreifen zu erweitern sind. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der bestehenden europäischen Transversalen ist gem. B V 1.4.3 u.a. die A 8 West vorrangig 6-streifig auszubauen. Der Ausbau steht auch mit dem im unter B V 1.1.10 formulierten Ziel im Einklang, dass beim Ausbau von Verkehrswegen insbesondere Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des technischen Umweltschutzes berücksichtigt werden sollen. Durch die wieder gewonnene Leichtigkeit des Verkehrs, den Bau von Lärmschutzanlagen sowie die Sanierung der Straßenentwässerung werden die Umweltbedingungen auf Dauer wesentlich verbessert.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 25.04.2003 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 West zwischen Sulzemoos bis westlich Odelzhausen von km 19,500 bis km 28,250 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 10.06.2003 bis 09.07.2003 bei den Gemeinden Odelzhausen und Sulzemoos (jeweils Mitgliedsgemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Odelzhausen) nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei den jeweiligen Gemeinden oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 25.07.2003 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Odelzhausen (Verwaltungsgemeinschaft Odelzhausen)
- Gemeinde Sulzemoos (Verwaltungsgemeinschaft Odelzhausen)
- Landratsamt Dachau
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Straßenbauamt München
- Direktion für Ländliche Entwicklung
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Forstdirektion Oberbayern-Schwaben
- Landwirtschaftsamt Dachau/Fürstenfeldbruck/Landsberg
- Vermessungsamt Dachau
- Polizeipräsidium Oberbayern
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Bayer. Bauernverband
- DB Services Immobilien GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Interroute / I21
- GLH, Auffanggesellschaft für Telekommunikationsanlagen
- Arcor DB Telematik
- Bayerngas GmbH
- E.ON Netz GmbH
- E.ON Bayern AG
- Zweckverband zur Wasserversorgung Sulzemoos-Arnach
- LEW Lechwerke AG
- Regierung von Oberbayern, SG 801 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 830 – Höhere Naturschutzbehörde
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.

- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e.V.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 24.11.2003 und 25.11.2003 im Mehrzweckraum der Grund- und Hauptschule Odelzhausen erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte die Ladung zu den Erörterungsterminen durch öffentliche und ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in Niederschriften festgehalten.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und abgegebenen Stellungnahmen erstellte die Autobahndirektion Südbayern die Tektur vom 13.04.2004. Sie beinhalten im Wesentlichen folgende Änderungen:

Zur Wartung des Regenrückhaltebeckens 1 (BWV lfd. Nr. 3.2.1) wird bei km 22+000 ein Betriebsweg an die A 8 angeschlossen. Des Weiteren wird zur Wartung des Regenrückhaltebeckens 2 (lfd. Nr. 3.2.2) und des Lärmschutzwalles Wiedenzhausen von km 21+950 bis km 22+700 parallel zur A 8 ein Betriebsweg errichtet. Die Betriebswege dienen auch dem Winterdienst als Betriebsumfahrt. Als weiterer Bestandteil der Tektur wird bei km 26+750 der öffentliche Feld- und Waldweg auf Fl.Nr. 385, Gemarkung Höfa, beidseitig an die Gemeindeverbindungsstraße Höfa-Hadersried angeschlossen. Aus Gründen der besseren Einsehbarkeit wurde der nördliche Kreisverkehrsplatz der Anschlussstelle Odelzhausen geringfügig nach Norden verschoben.

Die Tektur erstreckt sich ferner auf die landschaftspflegerischen Maßnahmen: Die Teilfläche A 1.2 der Ausgleichsmaßnahme A 1 entfällt und wird durch Vergrößerung der Teilfläche A 1.1 nach Osten ersetzt. Die Teilfläche A 1.1 erstreckt sich nunmehr auch auf die Fl.Nr. 259, Gemarkung Sulzemoos. Die Ausgleichsfläche A 2 entfällt aufgrund der Verlegung des Kreisverkehrs. Bei Sulzemoos erfolgt die Anlage einer neuen Ausgleichsfläche A 2 T entlang des Weiherwiesengrabens nördlich der A 8. Diese ersetzt die entfallende Maßnahme A 2 und dient dem Ausgleich der zusätzlichen Beeinträchtigungen durch die oben genannten Änderungen im Rahmen der Tektur sowie durch die zusätzliche Verrohrung des Zieglbachgrabens. Auf Fl.Nr. 242, Gemarkung Sulzemoos, erfolgt die landschaftsgerechte Abflachung und Einbindung des Lärmschutzwalles bei Sulzemoos als zusätzliche Gestaltungsmaßnahme. Bei der Ausgleichsmaßnahme A 5 entfällt das derzeit als Acker genutzte Teilstück. Überdies erfolgt eine Anpassung an die bestehende Nutzung. Als Ersatz für die entfallenden Flächen der Ausgleichsmaßnahme A 5 wird die Teilfläche 4.1 der Ausgleichsmaßnahme A 4 vergrößert. Die zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzanlagen werden entsprechend den landschaftlichen Erfordernissen und wie in der festgestellten Planunterlage 12 dargestellt begrünt (Gestaltungsmaßnahme G 3).

Als Ergänzung des bisherigen Lärmschutzkonzeptes beinhaltet die Tektur weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen: Im Bereich der Wohnbebauung Sulzemoos wird von km 19+080 bis km 20+580 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,0 m über Fahrbahnoberkante (FOK) errichtet. Die Tag- und Nachtgrenzwerte werden dann eingehalten. Für die Wohnbebauung Ziegelstadel wird der Lärmschutzwall von 5,0 m auf 6,0 m über FOK erhöht und in Richtung Westen um 100 m verlängert. Der für Wiedenzhausen vorgesehene 8 m hohe Lärmschutzwall wird beiderseits in einer Höhe von 4 m über FOK um rd. 200 m verlängert. Durch die Verlängerung nach Osten wird der bestehende Waldrand erreicht. Für den Ortsteil Taxa wird ein Lärmschutzwall mit einer Höhe über FOK von 4,0 m bis 9,0 m zwischen km 24+500 und km 25+240 errichtet. Daran schließt sich bis km 25+420 eine 4,0 m hohe Wand an, welche die Funktionen des Lärmschutzes und des Gewässerschutzes (Glonn) erfüllt. Am südlichen Ast der Anschlussstelle Odelzhausen wird der vorgesehene 6 m hohe Wall auf 8 m erhöht. Des Weiteren wird zum Schutz der flächenhaften Wohnbebau-

ung von Odelzhausen von km 24+280 bis km 26+280 der A 8 ein Lärm mindernder Asphaltbelag mit $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ eingebaut.

Die Regierung hat mit Schreiben vom 17.05.2004 folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden Gelegenheit gegeben, zu der Tektur Stellung zu nehmen (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG):

- Gemeinde Sulzemoos
- Gemeinde Odelzhausen
- Landratsamt Dachau
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz
- Straßenbauamt München
- Forstdirektion Oberbayern/Schwaben
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e.V.
- Deutsche Telekom AG
- E.ON Netz GmbH
- E.ON Bayern AG
- Zweckverband zur Wasserversorgung Sulzemoos-Arnach

Zugleich haben wir die betroffenen Grundeigentümer angehört, soweit keine Bauereignisse oder notarielle Beurkundungen über den Verkauf der Grundstücke an den Vorhabensträger vorlagen. Von der Durchführung eines weiteren Erörterungstermines haben wir abgesehen. Hinsichtlich der Stellungnahmen, denen nicht durch Änderung der Tektur Rechnung getragen werden konnte, bestand kein Erörterungsbedarf.

Die Berücksichtigung der zur Tektur vorgebrachten Einwände führte nochmals zu folgenden Änderungen:

- Die Ausgleichsfläche A 1.1 wird verkleinert. Der auf dem Grundstück Fl.Nr. 259, Gemarkung Sulzemoos, liegende Flächenanteil entfällt.
- Auf Teilflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 428 und 426, Gemarkung Wiedenzhausen, wird eine zusätzliche Ausgleichsfläche angelegt.
- Die Form der Ausgleichsfläche A5 wird entsprechend den Wünschen des Grundstückseigentümers angepasst. Die Änderung erfolgt flächengleich.
- Die Betroffenheit des auf dem Grundstück Fl.Nr. 147, Gemarkung Odelzhausen, befindlichen nach Art. 13d BayNatSchG geschützten Bestandes wurde nachbilanziert und in die Eingriffsermittlung eingestellt.
- Die Lärmschutzanlage im Bereich Hadersried wird um 0,5 – 1,0 m erhöht und um 200 m nach Osten verlängert. Die Eingrünung erfolgt nach landschaftsplanerischen Gesichtspunkten (Gestaltungsmaßnahme G3).
- Das Bauwerk 39 wird für die Mitführung eines Radweges (Breite 2,50 m) aufgeweitet.

Die angeführten Änderungen der Tektur wurden mit der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben und der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Dachau abgestimmt. Mangels weiterer Betroffenheiten bedurfte es keiner weiteren Anhörung.

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 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 Umweltauswirkungen

Für das Bauvorhaben ist eine UVP nicht obligatorisch gemäß § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3b UVPG, da es sich vorliegend um den Ausbau und nicht um den Neubau einer Bundesautobahn handelt. Die Frage, ob sich aus einer Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3c Abs. 1 UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP ergibt, kann hier jedoch offen bleiben, da die vorgelegten Planunterlagen die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG enthalten und eine UVP durchgeführt wurde.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung kann nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Die vom Vorhabensträger in das Verfahren eingebrachte Planänderung vom 13.04.2004 enthält keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt. Gemäß § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG haben wir insofern von einer erneuten Anhörung der Öffentlichkeit abgesehen.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Mangels geeigneter Vorhabensalternativen, die umweltverträglicher einzustufen wären, bedurfte es aus Sicht der Umwelt diesbezüglich keiner umfassenderen Untersuchung. Der 6-streifige Ausbau der A 8 von Sulzemoos bis westliche Odelzhausen orientiert sich am Bestand und an den verkehrlichen Bedürfnissen. Trassierung und Ausbauquerschnitt sind im Hinblick auf die Umweltauswirkungen optimiert.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist unter Ziff. B 1. dieses Beschlusses sowie im Erläuterungsbericht der festgestellten Unterlagen (Unterlage 1 T) beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

2.2 Untersuchungsraum

Der Umgriff des Untersuchungsgebietes erstreckt sich auf eine Länge von 8,75 km (km 19,500 – km 28,250) entlang der A 8. Der weitere Untersuchungsraum hat eine Breite von ca. 300 m. Der engere Untersuchungsraum umfasst eine Breite von ca. 100 m beiderseits des Fahrbahnrandes.

2.3 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Innerhalb des Tertiär-Hügellandes gehört das Plangebiet zum Naturraum Donau-Isar-Hügelland. Der geologische Untergrund bildet die Molasse mit ihren kiesig-tonigen Ablagerungen. Dem relativ ebenen und nur wenig bewegten Gelände im Südosten des Untersuchungsraumes schließen sich Bereiche mit deutlich ausgeprägten Tälern und Hügeln nordwestlich von Odelzhausen an. Diese verlaufen aufgrund der hauptsächlich nordöstlich entwässernden Bäche und Gräben quer zur Autobahn.

Die potenzielle natürliche Vegetation im Untersuchungsraum besteht aus Erlen-Eschen-Auwald mit dem Fichten-Erlen-Auwald im Auebereich der Glonn, aus Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald kleinflächig westlich an das Glonntal angrenzend, aus Hainsimsen-Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald westlich und ebenfalls kleinflächig dem o. g. Hainbuchwald vorgelagert und aus Waldmeister-Tannen-Buchenwald großflächig östlich von Odelzhausen

Die Agrarlandschaften um Odelzhausen, Wiedenzhausen und Sulzemoos sind geprägt von ausgedehnten, intensiv genutzten Ackerflächen mit kleinen Dörfern (Hadersried, Mieggersbach und Ziegelstadel) und einzelnen Höfen. Mehrschürige Fettwiesen frischer, teilweiser feuchter und nasser Ausprägung konzentrieren sich auf die Freiräume um Mühlbach, Rohrbach, Mieggersbach sowie auf das Glonntal als landschaftliche Leitlinie. Nadelwälder mit nur vereinzelt eingestreuten oder vorgelagerten Laubgehölzbeständen dominieren die höhergelegenen Bereiche im Südosten und Nordwesten des Untersuchungsraumes. Somit sind in den Offenlandbereichen Bäche und Gräben mit ihren teilweise vorhandenen Uferbegleitstrukturen (Gehölzsäume, Bachwiesen), die wenigen kleinflächigen oder linearen Gehölzbestände, Stillgewässer wie Fischteiche und der Ebertshausener See sowie kleine Laub- und Mischwaldbestände nördlich von Odelzhausen die raumbildenden Elemente. Diese Strukturen finden sich jedoch nur vereinzelt. Der Untersuchungsraum vermittelt somit einen ländlichen, auf weiten Teilen nutzungsorientierten Charakter.

Die Allee südöstlich von Schloss Odelzhausen sowie mehrere Einzelbäume sind als Naturdenkmäler unter Schutz gestellt (Art. 9 BayNatSchG). Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist die Talaue der Glonn, unabhängig vom Grad der Naturnähe und der Begleitstrukturen einzelner Abschnitte, in einem Streifen von 15-20 m Breite als Landschaftsschutzgebiet (Art. 10 BayNatSchG) ausgewiesen. Es befinden sich ferner 11 kartierte Biotope sowie mehrere nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG geschützte Biotope im Plangebiet. Als streng geschützte Arten (Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG) wurden die Langohrfledermaus, das Große Mausohr sowie die Zwergfledermaus nachgewiesen. Ausgewiesene Gebiete nach der Vogelschutzrichtlinie oder gemeldete Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung liegen im Umgriff der Baumaßnahme nicht vor. Auch im Arbeitsentwurf zur Nachmeldung im Rahmen des laufenden Dialogverfahrens wurden im Plangebiet keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung vorgeschlagen.

Vorhandene Beeinträchtigungen ergeben sich vor allem aus der intensiven Land- und Forstwirtschaft sowie durch die Lärm- und Schadstoffemissionen der bestehenden Bundesautobahn A 8.

2.4 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe

Zur Erreichung des Planungszieles bieten sich als Ausbaumöglichkeiten lediglich der beidseitige (symmetrische) Ausbau der Autobahn und der einseitige (asymmetrische) Ausbau der bestehenden Autobahn entweder auf der Nord- oder auf der Südseite an. Die Wahl einer neuen Trasse scheidet sowohl aus wirtschaftlichen, als auch aus ökologischen Gründen von vorneherein aus.

Das Ausbauziel einer den Richtlinien entsprechenden Trassierung wird nur beim einseitigen Ausbau ohne Einschränkungen erreicht. Beim beidseitigen Ausbau ist wegen der Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung des Verkehrs nur eine eingeschränkte Änderung der Gradienten zur Verbesserung der Sichtverhältnisse möglich.

In Bezug auf Bauabwicklung und Verkehrssicherheit ist der einseitige Ausbau wegen des weitgehend ungehinderten Bau- und Verkehrsablaufes eindeutiger günstiger zu bewerten. Die stark staugefährdete Betriebsstrecke A 8 bleibt von den Bauarbeiten weitgehend unbeeinflusst. Beim beidseitigen Ausbau ist wegen der fehlenden Standstreifen während des Baus mit erheblichen Störungen und Stauungen beim Verkehrsablauf zu rechnen.

Der einseitige Ausbau erfordert zwar zunächst einen höheren zusätzlichen Flächenbedarf als der beidseitige Ausbau (ca. 5-7 m Mehrbreite). Nach Fertigstellung der Baumaßnahme und einer erforderlichen Entsiegelung nicht mehr benötigter Flächen weist die Autobahn aber die gleiche Breite beim ein- und beim beidseitigen Ausbau auf.

Aufgrund der teilweise zu geringen lichten Weiten und Tragfähigkeiten sowie der ablaufenden Nutzungsdauer der meisten Bauwerke müssen sämtliche Bauwerke abgebrochen und neu errichtet werden. Wegen der zahlreichen Unterführungen, die erneuert werden müssen, stellt sich der einseitige Ausbau hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit als günstiger dar, da auf eine provisorische Verbreiterung der Bauwerke während der Bauzeit verzichtet werden kann.

Beim erforderlichen Abbau der bestehenden Fahrbahn ergibt sich kein Unterschied zwischen ein- und beidseitigem Ausbau.

Unter Betrachtung nach Umweltgesichtspunkten ist im Regelfall die symmetrische Ausbaumöglichkeit am günstigsten. Der Umfang einer Neubeeinträchtigung bislang wenig oder unbelasteter Flächen ist am geringsten, da sowohl die Inanspruchnahme von Böden und Biotopstrukturen sich auf den Nahbereich der bestehenden Autobahn beschränken und die Verlagerung der Immissionsbänder nur vergleichsweise geringe zusätzliche Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Boden, Tiere und Pflanzen bewirken. Nachteilig für das Landschaftsbild wirkt sich jedoch der symmetrische Ausbau durch den vollständigen Verlust der die Trasse in die Landschaft einbindenden Gehölze aus. Diese Gehölze sind aufgrund ihres Alters z.T. als prägende, belebende und gliedernde Elemente innerhalb der auf weiten Teilen verarmten Landschaft von hoher Bedeutung. Weitere Nachteile durch einen symmetrischen Ausbau entstehen im Bereich zu querender Wälder (Adelzhauser Wald) durch das einseitige Aufreißen des Waldtraufs. Ein einseitig südlich Ausbau ermöglicht den Erhalt des besonders sensiblen nördlich der BAB gelegenen Waldrandes. Im Bereich von Sulzemoos (Bau-km 20+500 bis Bau-km 25+800) erlaubt der einseitige Ausbau Nord durch Abrücken der neuen Fahrbahn vom Bestand eine wesentliche Verbesserung der Gradienten im Hinblick auf größere Kuppenhalbmesser und dadurch größere Sichtweiten sowie eine Reduzierung der Längsneigungswechsel. Aufgrund der Immissionssituation vor allem für die unmittelbar an die Bundesautobahn angrenzende Siedlungslage von Odelzhausen ist der asymmetrische nordseitige Ausbau als günstiger für das Schutzgut Menschen zu werten, da dieser mit einem Abrücken von der

Wohnbebauung verbunden ist. Der künftige südliche Fahrbahnrand rückt ca. 12 m gegenüber dem bestehenden Fahrbahnrand nach Norden und damit von der Bebauung Odelzhausen ab. Zudem ergibt sich die Möglichkeit, die Gradienten um ca. 1,3 m gegenüber der bestehenden Gradienten abzusenken. Die genannten Vorteile wiegen u. E. deutlich schwerer, als die Interessen des betroffenen Grundeigentümers, dessen Flächen im Umfang von ca. 6,1 ha in Anspruch genommen werden. Selbst bei Wahl einer symmetrischen Ausbauart wäre bei dem betreffenden Grundeigentümer eine Grundinanspruchnahme von mind. 4 ha erforderlich. Dem stünde jedoch ein Eingriff in ca. 30 Einzelanwesen auf der Südseite der A 8 gegenüber. Aus den genannten Gründen wurde zum Schutz der Siedlungsbereiche von Planungsbeginn bis etwa km 26,2 der asymmetrische nördliche Ausbau gewählt. Im Anschluss wird auf einen asymmetrisch südlichen Ausbau verschwenkt, mit dem für die Ortslage von Hadersried die aus Gründen des Immissionsschutzes günstigste Lösung verfolgt wird. Für den westlich angrenzenden Adelzhauser Wald wurde damit durch Erhalt des südexponierten Waldrandes die aus Sicht von Naturhaushalt und Landschaft vorteilhafteste Ausbauart vorgesehen.

Insgesamt ist der asymmetrische Ausbau der Autobahn wegen seiner Vorteile hinsichtlich der Zweckerreichung, bei der Bauabwicklung und der Verkehrssicherheit sowie unter wirtschaftlichen Aspekten vorzuziehen. Auch aus Sicht aller Umweltschutzgüter stellt die gewählte Ausbauart eine verträgliche Lösung dar. Da hierbei die Gesamtstrecke betrachtet wird, ist unerheblich, dass für einzelne Schutzgüter auf kurzen Teilstrecken eine andere Ausbauart günstiger wäre.

2.5 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:

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

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

Verkehrsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt 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).

2.5.1 Schutzgut Mensch

2.5.1.1 Wohnen

Der Ausbau der A 8 beeinträchtigt das Schutzziel Wohnen durch Lärm und durch Luftschadstoffe. Die benachbart zur A 8 gelegenen Siedlungsflächen von Ziegelsta-

del, Sulzemoos, Wiedenzhausen, Odelzhausen, Taxa, Höfa und Hadersried sind durch Lärm- und Schadstoffimmissionen z.T. erheblich vorbelastet. Dies gilt vor allem für die direkt an der Autobahn angrenzenden Bauflächen von Odelzhausen.

Für die genannten Wohnbereiche werden im Zuge des Autobahnausbaus aktive Lärmschutzmaßnahmen errichtet. Dadurch verbessert sich die Situation dort im Hinblick auf die Lärmbelastung ganz erheblich. Die Taggrenzwerte der 16. BImSchV können mit Ausnahme einzelner exponierter Gebäude in Odelzhausen eingehalten werden. Soweit die Nachtgrenzwerte künftig überschritten werden, ist nach Maßgabe der 24. BImSchV für schutzbedürftige Räume passiver Lärmschutz erforderlich, sofern die vorhandenen Fenster nicht bereits den Anforderungen genügen. Für die Bereiche, die unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV liegen, sind keine Maßnahmen vorgesehen. Auf das Schutzziel Wohnen wirkt sich die Baumaßnahme wegen der vorgesehenen Schutzmaßnahmen insgesamt positiv aus.

In allen untersuchten Straßenabschnitten der BAB A 8 werden die in der 23. BImSchV aufgeführten Prüfwerte für die Luftschadstoffe Benzol, Dieselruß und Stickstoffdioxid zukünftig unterschritten. Dies gilt auch für die Grenzwerte der 22. BImSchV. Lediglich an dem Haus Nr. 21 in der Robert-Bosch-Straße in Odelzhausen können nach einer Abschätzung durch das Bayer. Landesamt für Umweltschutz (LfU) Überschreitungen des Grenzwertes für das 24 h-Mittel von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} von höchstens 35 Mal im Kalenderjahr nicht ausgeschlossen werden. Schutzmaßnahmen sind jedoch diesbezüglich nicht veranlasst (siehe Ziff. C 3.3.4.2.2).

2.5.1.2 Erholung und Freizeit

Neben den Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldqualität treten Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion auf. 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.

Die siedlungsnahen Erholungsräume, die in ihrer Erholungseignung durch die bestehenden Lärm- und Schadstoffimmissionen vorbelastet sind, erfahren durch das geplante Vorhaben keine zusätzliche Beeinträchtigung. Teilräume profitieren von den für die Siedlungslagen ausgelegten aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Während der Bauphase können vorübergehende Beeinträchtigungen durch Unterbrechung von Wegen auftreten. Der Verlust von Teilen der straßenbegleitenden Gehölze führt vorübergehend zu Beeinträchtigungen von Erholungsräumen. Mit den vorgesehenen Bepflanzungsmaßnahmen wird eine möglichst rasche Einbindung der BAB in die Landschaft angestrebt.

2.5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Maßgebliches Ziel für dieses Schutzgut ist der Schutz wildwachsender Pflanzen und wildlebender Tiere und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer historisch gewachsenen Artenvielfalt sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume (Biotope) und ihrer sonstigen Lebensbedingungen, insbesondere der Funktionsbeziehungen und der Bereiche mit hohem Standort- und Entwicklungspotenzial.

Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Seltenheit, der Entwicklungsdauer, der Naturnähe, dem Artenvorkommen, der Flächengröße und dem Strukturreichtum. Die räumlich bedeutsamen Funktionsbeziehungen werden nach ihrer Raumwirksamkeit entlang von Linearstrukturen, der Bedeutung der Artengemeinschaften innerhalb von Lebensräumen und Lebensraumkomplexe und dem Austausch zwischen Populationen und Lebensräumen einer Art unter Berücksichtigung von Vorbelastungen und Störungen untersucht und bewertet.

Durch die planfestgestellte Maßnahme werden insgesamt ca. 13,56 ha Biotopflächen dauerhaft und ca. 0,39 ha Biotopflächen vorübergehend im Zusammenhang mit dem Baubetrieb durch Überbauung beeinträchtigt.

Dauerhaft beeinträchtigte Strukturen mit hoher Bedeutung sind:

- Nicht wiederherstellbare bzw. nur über sehr lange Zeiträume regenerierbare Biotope (Bruchwald, Laubwald) im Umfang von 0,42 ha
- Wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit (Naturnahe Hecke, Feldgehölz und Mischwald) im Umfang von 4,03 ha
- Wiederherstellbare Biotope mit kürzerer Entwicklungszeit (magerer Altgrasbestand / Grünlandbrache, artenreiches Extensivgrünland, Feucht-Nassgrünland (meso-/eutroph), naturnaher Bachabschnitt, Hochstaudenbestand, Großröhricht) im Umfang von 9,11 ha
- Vorübergehend beeinträchtigte Strukturen mit hoher Bedeutung sind wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit (Feldgehölz, naturnahe Hecke) im Umfang von 0,39 ha.

Das schmale Landschaftsschutzgebiet an der Glonn (knapp 20 m breit) wird durch den Ausbau der A 8 geringfügig in Anspruch genommen. Ansonsten sind keine förmlich ausgewiesenen Schutzgebiete nach dem BayNatSchG durch Flächeninanspruchnahme betroffen. Der Eingriff durch Flächeninanspruchnahme ist i.S. des BayNatSchG ausgleichbar.

Für das Vorhaben müssen 2,84 ha Wald dauerhaft und 0,83 ha für das Baufeld vorübergehend gerodet werden. Die Flächenverluste können jedoch durch Waldneugründungen im Rahmen einzelner Ausgleichsmaßnahmen (ca. 3,88 ha) wieder ersetzt werden. In der Summe ergibt sich dadurch eine Mehrung von 0,21 ha Wald.

Von einer erheblichen mittelbaren Beeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffe wird innerhalb einer Wirkzone von 50 m ab Fahrbahnrand entlang der BAB ausgegangen. Be- und Entlastungen durch das geplante Vorhaben ergeben sich um das Maß der Abrückung der geplanten Fahrbahnränder gegenüber dem Bestand. Entlang der Lärmschutzeinrichtungen stellen sich auf der fahrbahnabgewandten Seite Entlastungen durch den Abschirmeffekt der Wälle und Wände ein. Zusätzliche mittelbare Beeinträchtigungen treten auf ca. 0,15 ha Fläche auf, Entlastungen auf ca. 0,36 ha. Es ergibt sich somit insgesamt eine Entlastung von 0,21 ha.

Im Bereich der Wälder (Frauenholz, Adelzhauser Wald) wird der Waldtrauf einseitig aufgerissen. Trotz der vorgesehenen Schutzmaßnahmen verbleibt das Risiko einer Beeinträchtigung angrenzender Waldbestände durch Veränderung des Bestandsklimas (Besonnung) und durch Sturmwurf.

Des Weiteren werden von der Trasse Bereiche gequert, die grundsätzlich gegenüber Zerschneidung empfindlich reagieren, jedoch durch die bestehende Autobahn einer diesbezüglich starken Vorbelastung unterliegen. Zu nennen sind die Fließgewässer des Untersuchungsgebietes, insbesondere die Glonn, der Steindlbachgraben, der Rohrbach und der Miegersbach. Die Eingriffe an den Gewässerkreuzungen werden durch Aufweitung der Durchlässe unter der Autobahn minimiert.

Flächen oder Gebiete der Meldeliste des BayStMLU für FFH-Gebiete nach Art. 13b BayNatSchG bzw. Flächen, die Gegenstand eines Gebietsvorschlages im Sinne von Art. 13b Abs. 1 BayNatSchG werden könnten, werden von dem Vorhaben nicht berührt. Auswirkungen auf das geplante ökologische Netz „Natura 2000“ sind somit nicht gegeben.

Hinweise auf streng geschützte Arten i.S. des Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG und deren Lebensräume liegen gemäß Artenschutzkartierung Bayern am Rande des Untersuchungsgebiets in der Ortslage von Odelzhausen vor. Es handelt sich dabei um ver-

schiedene Fledermausarten, die in Gebäudeteilen vorgefunden werden. Durch das geplante Vorhaben sind keine Beeinträchtigungen dieser Arten zu erwarten.

Insgesamt ist bei der Beurteilung der Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen die hohe Vorbelastung durch die vorhandene Autobahn zu berücksichtigen. Gleichwohl wird das Schutzgut erheblich beeinträchtigt.

2.5.3 Schutzgut Boden

Schutzziel sind die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Einwirkungen auf den Boden. Dieser hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine wesentliche Filterfunktion und bietet Raum für vielfältige gesellschaftliche Ansprüche. 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).

Das Untersuchungsgebiet weist gewachsene sowie anthropogen veränderte Böden auf, wobei den erstgenannten Böden eine höhere Wertigkeit zukommt.

Wesentliche Bereiche mit hoher Bedeutung sind ein Kolluvium aus Abschwemmassen, vorwiegend Lößlehm westlich Odelzhausen in den Hangfußbereichen sowie Gleye und Auenböden in den Talsohlen von Steindlbachgraben (Mühlbach), Rohrbach, Essenbach, Glonn und Miegertsbach.

Die Baumaßnahmen führen unter Berücksichtigung der zu entsiegelnden Flächen zu einer Neuversiegelung von ca. 9,33 ha Boden. Es handelt sich bei den neu versiegelten Flächen um straßennahe, vorbelastete oder um die überformten Böden der Böschungen und Bankette der bestehenden BAB. Land- und forstwirtschaftlich genutzte Böden werden in einer Größenordnung von ca. 8,46 ha von Neuversiegelungen betroffen. Die Straßenebenflächen liegen sowohl auf der bestehenden Fahrbahn (ausbauabgewandte Seite) als auch auf den angrenzenden Flächen, die überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzt werden. Betriebsbedingt ist durch die Verschiebung der Beeinträchtigungszone mit einem Schadstoffeintrag in nicht vorbelastete Böden zu rechnen.

Insgesamt gesehen ist trotz der vorwiegenden Inanspruchnahme vorbelasteter Böden eine deutliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden festzustellen.

2.5.4 Schutzgut Wasser

Schutzziele sind die Sicherung der bedeutenden, ergiebigen tiefen Grundwasservorkommen der Oberen Süßwassermolasse sowie der Schutz und die Entwicklung naturnaher Oberflächengewässer zum Erhalt bzw. zur Förderung des Selbstreinigungs- und Retentionsvermögens.

Die Grundwasserleiter und die Oberflächengewässer dienen der Reservehaltung von Trink- und Brauchwasser. Des Weiteren kommt den Oberflächengewässern Bedeutung im Hinblick auf natürliche Regulationsprozesse im Wasserhaushalt der Landschaft (Retentionsvermögen, Selbstreinigungsvermögen) zu. Der Hauptgrundwasserleiter der Oberen Süßwassermolasse, die Glonn sowie der Ebertshäuser See weisen im Planbereich eine hohe Bedeutung auf.

Das Grundwasser und die betroffenen Oberflächengewässer sind durch die vorhandene Autobahn bereits vorbelastet. Andere – bisher unbelastete – Gewässer werden durch den Ausbau nicht betroffen. Im Zuge des Vorhabens wird die gesamte Straßenentwässerung neu erstellt. Nach der Sanierung der Straßenentwässerung, die Bestandteil der Planung ist, wird künftig nur noch vorgereinigtes Straßenabwasser in

das Grundwasser und in die Vorfluter eingeleitet werden. Öl und wasserunlösliche Stoffe werden von Leichtstoffabscheidern zurückgehalten. Im Übrigen wird soweit möglich auf der Fahrbahn anfallendes Oberflächenwasser breitflächig über die Banquette und Böschungen versickert. Das stellt gegenüber der heutigen Situation, in der das gesammelte Straßenabwasser ungereinigt und ungedrosselt in Bäche und Gräben eingeleitet wird, eine erhebliche Verbesserung dar.

Die durch die Verbreiterung des Trassenkörpers und teilweise durch die erforderlichen Lärmschutzanlagen bedingten Verlegungen einiger Gräben erfolgen mit Ausnahme eines Abschnittes des Ziegelstadelgrabens, der auf ca. 100 m Länge verrohrt wird, in naturnah gestalteten Gewässerbetten. Die Beeinträchtigungen des Ziegelstadelgrabens durch Verrohrung werden mit Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen zur Gewässerentwicklung am Weiherwiesengraben ausgeglichen. Anhaltende Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

Die Beeinträchtigung des natürlichen Retentionsvermögens durch die Inanspruchnahme von Überschwemmungsflächen wird durch Geländeabtrag nördlich und südlich der BAB bzw. durch Neuschaffung von Retentionsvolumen ausgeglichen.

Zusammenfassend ergibt sich für das Schutzgut Wasser durch die Ausbaumaßnahme eine deutliche Verbesserung gegenüber der Bestandssituation.

2.5.5 Schutzgut Luft und Klima

Als Schutzziele wurden der Schutz und Erhalt der klimatischen Ausgleichsleistung der Landschaft, insbesondere der Teilfunktionen „Kaltluftproduktion“, „Lufthygiene“ und „Klimahygiene“ untersucht.

Betroffen werden von der Ausbaumaßnahme örtliche Bau- und Freiflächen mit ihren klimatischen Wirkprozessen und ihren Einzugsgebieten, der Adelzhauser Wald, der aufgrund seiner Ausdehnung ein Frischluftentstehungsgebiet darstellt sowie das Glonntal als Kaltluftleitbahn.

Erhöhte Belastungen durch verkehrsbedingte Schadstoffe sind generell entlang der BAB entsprechend der Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erwarten. Die spezifischen Emissionsrate der Fahrzeugflotte wird sich allerdings entsprechend der technischen Weiterentwicklung verringern. Tendenziell ergibt sich auch eine Verringerung durch das künftig geringere Staurisiko.

Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz (LfU) hat in seiner Stellungnahme eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-02“ vorgenommen und kommt zu dem Ergebnis, dass unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen (DTV) von 89.000 Kfz/24 h an allen betroffenen Anwesen im Planfeststellungsbereich der A 8 die Grenzwerte der 22. BImSchV für Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Benzol eingehalten werden. Im Erörterungstermin wurde von Seiten des LfU ferner bestätigt, dass durch die Baumaßnahme gegenüber dem Prognose Nullfall keine Verschlechterung der Situation hinsichtlich der Belastung durch PM₁₀ eintritt.

Wegen der Orientierung des Ausbaus an der vorhandenen Autobahn ist mit der Baumaßnahme keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft und Klima verbunden. Eine umwelterhebliche Belastung empfindlicher Flächen ist nicht zu erwarten.

2.5.6 Schutzgut Landschaft

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft, ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei gilt es auch, die Freiraumfunktion in Bezug auf Naturerleben, Erholung und Aufenthalt im Freien nachhaltig zu sichern. Die Bewertung erfolgt nach den Kriterien Naturnähe, Vielfalt, Identität des Raumes, Seltenheit, Einzigartigkeit und Repräsentativität.

Die Landschaft im Plangebiet zeichnet sich durch ein relativ ebenes oder nur wenig bewegtes Gelände im Südosten des Untersuchungsraumes aus, während sich nordwestlich von Odelzhausen Bereiche mit deutlich ausgeprägten Tälern und Hügeln anschließen. Diese verlaufen aufgrund der hauptsächlich nordöstlich entwässernden Bäche und Gräben quer zur Autobahn. Als Bereiche mit hoher und sehr hoher Bedeutung sind das Glonntal bei Odelzhausen sowie die Freiräume um das Schloss Odelzhausen zu nennen. Erholungsräume mit mittlerer bis hoher Bedeutung sind der Adelzhauser Wald, die Agrarlandschaft um Hadersried, Miegersbach und Höfa, die Freiräume entlang des Rohrbaches, die Wirtschaftswälder westlich von Sulzemoos und die Freiräume des Steindlbachgebietes.

Vorbelastungen bestehen durch die vorhandene A 8 in Form von Zerschneidungseffekten und Lärmeinträgen sowie durch die intensive Landbewirtschaftung mit einhergehender Strukturarmut.

Das planfestgestellte Vorhaben bedingt eine Überformung der Landschaft und einen Verlust von landschaftsbildprägenden und belebenden Strukturen. Die Beeinträchtigungen ergeben sich im Einzelnen durch:

- Überformung der natürlichen Geländegestalt mit weiteren technischen Elementen (breitere Fahrbahn, Lärmschutzwälle und -wände)
- Verlust von landschaftsbildprägenden und die Trasse in die Landschaft einbindenden Gehölzbeständen (z.T. alte Gehölze auf den bestehenden Böschungen, den großflächigen Naturwäldern vorgelagerte Laubwaldrandstrukturen)
- Visuelle Beeinträchtigung und Barriere durch Lärmschutzeinrichtungen, insbesondere im Glonntal

Wegen der weiten Einsehbarkeit und der damit verbundenen hohen Empfindlichkeit des Landschaftsbildes werden die Eingriffe in das Landschaftsbild durch die Lärmschutzanlagen als erheblich angesehen. Die Verbreiterung der Autobahn auf die angrenzenden Landschaftsbildeinheiten hat wegen der Vorbelastung demgegenüber nur geringe Auswirkungen.

Durch Einbindung und Gestaltung von Böschungen, Anschlussstellen und Verschnittflächen nach landschaftsästhetischen und -ökologischen Kriterien (Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G7) sowie durch die Maßnahmen zum Ausgleich der Beeinträchtigungen des Naturhaushalts können jedoch die Beeinträchtigungen reduziert werden.

2.5.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Planungsgebiet befinden sich mehrere Baudenkmäler (ehemaliges Schloss Odelzhausen, ehemaliges Nebengebäude selbigen Schlosses, katholische Kapelle St. Franziskus in Odelzhausen, katholische Pfarrkirche St. Benedikt in Odelzhausen, Kapelle in Hadersried). Durch die Baumaßnahme werden jedoch die genannten Baudenkmäler nicht betroffen.

2.5.8 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 Mensch in ihrer Be- und Entlastungswirkung für die Wohnqualität und Erholungsqualität untersucht wurden, haben ebenso Auswirkungen auf die biotischen Bereiche (z.B. Tiere) im Untersuchungsgebiet.

Betriebs- und baubedingte Schadstoffimmissionen haben Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft, Mensch, Boden und Wasser und wurden dort mit erfasst.

Die Flächeninanspruchnahme, insbesondere durch 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, Landschaft und Menschen im Sinne des Verlustes an landwirtschaftlichen Produktionsflächen aus. Diese Wechselwirkungen haben wir bei der dortigen Beurteilung berücksichtigt.

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme wurden bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen untersucht. Des Weiteren bestehen Auswirkungen auf die Erholungsqualität und somit auch auf den Menschen.

Die Anlage naturschutzrechtlich erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen entzieht zwar der Landwirtschaft Produktionsflächen, wirkt sich jedoch wegen des Wegfalls von intensiver Landnutzung auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen insgesamt positiv aus.

Die Errichtung der Lärmschutzanlagen, deren positive Auswirkungen beim Schutzgut Menschen berücksichtigt wurden, findet auch Niederschlag bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen sowie beim Schutzgut Landschaft. Die bei der Einzelbetrachtung der Schutzgüter ermittelten Beeinträchtigungen ändern sich dadurch jedoch nicht.

2.5.9 Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen

Schon die Wahl der Ausbauart bietet eine bedeutsame Möglichkeit, im Hinblick auf die Schutzgüter des UVPG Beeinträchtigungen zu vermeiden oder wenigstens zu verringern. Wir verweisen hierzu auf unsere obigen Ausführungen. Danach stellt die gewählte Ausbauart die vergleichsweise günstigste Variante dar. Aus Sicht der Umweltverträglichkeit drängt sich keine weitere Variante für vertiefte Untersuchungen auf.

Ferner werden zum Schutz wertvoller Lebensräume und Landschaftselemente verschiedene Maßnahmen ergriffen, die ebenfalls der Eingriffsminimierung dienen: Die neuen Böschungen werden unter Einbeziehung der gehölzfreien alten Böschungen auf ein gleichmäßiges Steigungsverhältnis landschaftsgerecht modelliert. Im Übrigen wird der gleichförmige geradlinige Böschungsverlauf aufgelöst, steile Böschungen werden abgeflacht und ihre negative Raumwirkung somit gemindert. Die alten Fahrbahnrampen der Überführung Wiedenzhausen, der Überführung der St 2051, der Anschlussäste der Anschlussstelle Odelzhausen und die nicht mehr erforderlichen Abschnitte der verlegten Gemeindeverbindungsstraße Höfa-Hadersried werden entsiegelt und renaturiert. Die Oberflächenentwässerung wird im Zuge des Ausbaus komplett saniert. Dies führt zu einer wesentlichen Entlastung für die Schutzgüter Wasser, Boden, Tiere und Pflanzen. Durch Errichtung einer Vielzahl aktiver Lärmschutzanlagen verbessert sich die Situation im Bereich der Siedlungslagen hinsichtlich der Lärmbelastung ganz erheblich. Zur Verschonung des als Biotop amtlich kartierten Feldgehölzes wird zwischen km 26,06 und km 26,28 der erforderliche Lärmschutz als flächensparende Wand ausgeführt. Die zwischen km 25,240 – km 25,420 nördlich der BAB verlängerte Lärmschutzwand dient zugleich als Spritzschutz. Dies führt zu einer deutlichen Verringerung der mittelbaren Beeinträchtigung durch Einträge (Schmutz, Abrieb, usw.) im Bereich der Glonnaue. Die neu zu errichtenden Querungsbauwerke werden zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit für wild lebende Tiere deutlich aufgeweitet, die Durchlasslängen durch gerade Querungen reduziert. Im Einzelnen verweisen wir hierzu auf S. 30 der planfestgestellten Unterlage 12 T. Eine weitere ökologische Optimierung erfolgt durch tierökologische Gestaltung der Querungsbauwerke (Schutzmaßnahme S3). Im Rahmen der Bauausführung wird die Beeinträchtigung der Arten- und Biotopausstattung durch allgemeine Schutzmaßnahmen (vgl. Unterlage 12 T, S. 58, Ziff. 5.3.2) minimiert.

Des Weiteren sind folgende Schutzmaßnahmen (S1 bis S5) vorgesehen, um die von dem planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen von Naturhaus-

halt und Landschaft auf ein unvermeidbares Maß zu verringern: Gräben werden in großzügig dimensionierten und naturnah gestalteten Gewässerbetten verlegt. Ein Waldmantel wird entlang aufgerissener Waldränder vor- und untergepflanzt. Zur tier-ökologischen Gestaltung von Brücken und Durchlassbauwerken wird naturnahes Substrat verwendet und eine Uferberme angelegt. Ferner ist vorgesehen, im Bereich wertvoller und empfindlicher Vegetationsbestände und Böden das Baufeld auf max. 5 m Breite zu beschränken und entlang angrenzender wertvoller Gehölzbestände oder nach Art. 13d BayNatSchG geschützter Biotope Schutzzäune aufzustellen.

Folgende Gestaltungsmaßnahmen (G1 bis G7) dienen der Minimierung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Neugestaltung der Landschaft:

Böschungsbereiche werden in Einschnittslagen dicht und flächig bepflanzt. Im Anschluss an hoch empfindliche Biotope ist eine punktuelle, gruppenweise Bepflanzung in Gleichlage und auf Dammböschungen vorgesehen. Die bestehenden Böschungen auf der ausbauabgewandten Seite werden dabei einbezogen (G1). Die Gestaltung von autobahnnahe Verschnittflächen erfolgt durch abwechslungsreiche Bepflanzung mit Baumreihen, Strauch- und Baumhecken (G2). Lärmschutzanlagen werden durch abwechslungsreiche Bepflanzung mit standortgerechten Laubgehölzen (Hecken, Einzelbäume und Baumgruppen) eingebunden; auf Teilbereichen ist die Entwicklung von strukturreichen Gras- und Krautfluren vorgesehen (G3). Die landschaftliche Einbindung von Entwässerungsanlagen erfolgt naturnah durch Pflanzung von Einzelbäumen, Baumgruppen, flächigen Gehölzpflanzungen und extensiv gepflegten Wiesenflächen und orientiert sich an den räumlichen Gegebenheiten (G4). Im Bereich neu zu erstellender Querungsbauwerke erfolgen auf aufgelassene Straßenflächen lockere Baum- und Strauchpflanzungen oder die Entwicklung magerkeitsgeprägter Sukzessionsflächen (G5). Des Weiteren ist im Mittelstreifen die Einsaat einer Grassamenmischung und die Pflanzung von Gehölzen jeweils 100 m vor und hinter den Überführungsbauwerken vorgesehen (G6). Die Entwicklung von Hochstaudenfluren dienen der Gestaltung des Kabelstreifens (G7).

Zum genauen Umfang und hinsichtlich der Lage der vorgenannten Maßnahmen, die einen Umfang von 46,54 ha aufweisen, verweisen wir auf die Planunterlagen (Unterlage 12 T, Ziff. 5.3.1, S. 55 ff.).

2.6 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 Umweltauflagen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauflagen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Die Untersuchungs- und Bewertungsmethoden der Umweltverträglichkeitsstudie entsprechen dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft.

Insgesamt ergeben sich durch das planfestgestellte Vorhaben folgende Schwerpunkte der Umweltauswirkungen:

Erheblich ist die Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden und Wasser durch die Neuversiegelung von ca. 9,33 ha Boden. Die Bodenfunktionen gehen dadurch auf Dauer verloren. Des Weiteren werden durch den Baubetrieb Flächen von besonderer Bedeutung für das Schutzgut Tiere und Pflanzen sowohl vorübergehend (0,39 ha) als auch dauerhaft durch Versiegelung und Überbauung (13,56 ha) in Anspruch

genommen. Weiterer Schwerpunkt der Umweltauswirkungen ist die visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Überformung der natürlichen Geländege-
stalt, Einbringen technischer Elemente und durch Verlust landschaftsprägender, na-
turnaher und belebender Elemente.

Besonders betroffen sind von den Umweltauswirkungen auf eines oder mehrere
Schutzgüter die Glonn und das Glonnal durch Anlage von Lärmschutzeinrichtungen
quer zum Tal, die Gehölzbestände im Nahbereich oder auf den Böschungen der
BAB sowie die Waldbereiche Frauenholz oder Adelzhauser Wald durch die Inan-
spruchnahme der nur in geringem Umfang vorhandenen Laubbrandwälder und –
inseln und durch einseitiges Aufreißen des Waldtraufes.

Die ermittelten Umweltauswirkungen finden in einem Landschaftsraum statt, der
vorwiegend von den Nutzungsansprüchen des Menschen geprägt ist und kaum eine
überregional bedeutsame Arten- und Biotopausstattung aufweist. Zudem besteht be-
reits die Vorbelastung durch die bestehende Autobahn. Infolge der Lärmschutzmaß-
nahmen wird in Siedlungsbereichen der jetzige Lärmpegel abgesenkt. Die Biotopleit-
linien entlang der kreuzenden Flüsse und Bäche werden durch die Minimierungs-
und Ausgleichsmaßnahmen eher positiv beeinflusst. Das den Vorflutern zufließende
Straßenabwasser durchfließt künftig vor der Einleitung Reinigungsanlagen.

Vor diesem Bewertungshintergrund kann festgestellt werden, dass durch die Real-
isierung des Vorhabens keine überregional bedeutsamen Umweltauswirkungen zu
erwarten sind. Die verbleibenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft
werden durch Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von ca. 13,79 ha im Sinne
des BayNatSchG ausgeglichen.

Die durch das Vorhaben erfolgte dauerhafte Inanspruchnahme von Wald im Umfang
von 2,84 ha sowie die vorübergehende Inanspruchnahme im Zusammenhang mit
dem Baubetrieb von ca. 0,83 ha wird durch Waldneugründungen im Rahmen einzel-
ner Ausgleichsmaßnahmen (ca. 3,05 ha) sowie durch die Anlage von Waldrändern
auf bauzeitlich begrenzt in Anspruch genommenen Flächen entlang der Wälder (ca.
0,83 ha) ebenfalls ausgeglichen. In der Summe ergibt sich eine Mehrung von 0,21
ha Wald.

Eine Berücksichtigung von Wechselwirkungen führt in der Gesamtschau nicht zu er-
heblichen Änderungen der bei der Bewertung der Schutzgüter gefundenen Ergeb-
nisse.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass sich die Umweltbeeinträchtigungen, die durch den
planfestgestellten 6-streifigen Ausbau der A 8 zwischen Sulzemoos bis westlich O-
delzhausen verursacht werden, in einem vertretbaren Rahmen bewegen und dem
planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 8 zwischen den Anschlussstellen Augsburg-West und Dachau/Fürstenfeldbruck in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BGBl 1993 I Seite 1873 I) steht die Planrechtfertigung u. a. für den Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Sulzemoos bis zur Regierungsbezirksgrenze westlich Odelzhausen 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.

Im Beschluss des Deutschen Bundestages vom 01.07.2004 (BR-Drucksache 540/04) wurde für die gegenständliche Baumaßnahme weiterhin der vordringliche Bedarf festgestellt.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen.

3.2.2 Planungsziel

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 8 zwischen Sulzemoos bis westl. Odelzhausen ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei sind u. a. auch Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen.

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).

Die Verkehrsbelastung von über 65.800 Kfz/24 h (Zählung 2000) erreicht bzw. übersteigt in der Reisezeit bereits heute die Grenze der Leistungsfähigkeit des vorhandenen 4-streifigen Querschnitts der A 8. Mit 881 Staus pro Jahr (Stand 2001) weist die A 8/West die meisten Stauereignisse aller bayerischen Autobahnen auf. Da die A 8/West den Charakter einer Vorkriegsautobahn aufweist (Steigungen über 4 %, geringe Querneigungen, etc.), nehmen Staus und Unfälle mit steigender Verkehrsbelastung überdurchschnittlich stark zu. Die ausgeprägte Unfallhäufigkeit hat damit nicht ihre alleinige Ursache in der fehlenden Eignung von Kraftfahrzeugführern, ent-

sprechend den Verkehrsregeln am Verkehr teilzunehmen, wie im Verfahren von privater Seite behauptet wurde. Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 10.03.2003 wird im Jahr 2020 ein durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) von 89.000 Kfz/24 h (Anschlussstelle Sulzemoos – Anschlussstelle Odelzhausen) prognostiziert. Der Schwerlastverkehrsanteil beträgt hierbei tagsüber 13 % und nachts 30 %. Die für die Verkehrssicherheit notwendige Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht mehr gegeben. Auch die fehlenden bzw. zu schmalen Standstreifen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Angesichts der Bedeutung der BAB A 8 im europäischen Hauptverkehrswegenetz ist ein hoher Ausbaustandard, der durch den 6-streifigen Ausbau gewährleistet wird, notwendig und gerechtfertigt. Neben der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Querschnittes müssen insbesondere die mindertragfähigen Bauwerke erneuert und die zu geringen Querneigungen erhöht werden. Des Weiteren muss die Entwässerung dringend saniert werden, um Grund- und Oberflächenwasser besser vor den Schadstoffeinleitungen von den Straßenanlagen zu schützen.

Der künftige 6-streifige Querschnitt der Autobahn ermöglicht eine stetigere Verkehrsabwicklung. Durch den gleichmäßigeren Verkehrsfluss und die Vermeidung von Verkehrsstaus wird der Gesamtschadstoffausstoß reduziert. Eine flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h oder 80 km/h bzw. ein flächendeckendes Verkehrsleitsystem können zwar Unfallschwerpunkte entschärfen. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht geeignet, bei mangelnder Leistungsfähigkeit der Autobahn und zunehmender Verkehrsbelastung einen kontinuierlichen Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass das Vorhaben gemessen an den oben dargestellten Planungszielen vernünftigerweise geboten ist, weil der vorhandene Bestand nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (§ 3 Abs. 1 FStrG).

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Die BAB A 8 Stuttgart – München – Salzburg ist eine der wichtigsten internationalen Autobahnverbindungen im süddeutschen Raum. Als Europastraße E 52 ist sie Teil des europäischen Straßennetzes auf der Magistrale Paris – München – Wien. Daneben erfüllt die BAB A 8 mit Anbindung der Wirtschaftsräume Augsburg und Ulm an den Großraum München eine wichtige Funktion für den regionalen Verkehr.

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. Es entspricht insbesondere den raumordnerischen Entwicklungszielen, die Bundesautobahnen leistungsfähig auszubauen, um den Verkehr zu bündeln und ein Ausweichen auf das nachgeordnete Straßennetz möglichst zu verhindern.

Auch im Übrigen entspricht das festgestellte Vorhaben den Zielen des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP): Gemäß LEP, B V 1.4.3 sollen überbelastete Autobahnstrecken durch zusätzliche Fahrstreifen erweitert werden. Unter anderem ist die A 8 vorrangig 6-streifig auszubauen. Der Ausbau steht auch mit dem im LEP formulierten Ziel im Einklang, dass beim Ausbau von Verkehrswegen insbesondere Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des technischen Umweltschutzes berücksichtigt werden sollen (LEP, B V 1.1.10). Durch die wieder gewonnene Leichtigkeit des Verkehrs, den Bau von Lärmschutzanlagen sowie die Sanierung der Straßenentwässerung werden die Umweltbedingungen auf Dauer wesentlich verbessert.

Nach der Stellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern steht das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung im Einklang.

3.3.2 Planungsvarianten

Die untersuchten Planungsvarianten (beidseitiger oder einseitiger Ausbau der bestehenden Autobahn) und die Gründe für die Wahl des asymmetrischen Ausbaus haben wir bereits unter Ziff. C 2.4 aufgezeigt.

Wie aus den oben dargelegten Gründen bereits ersichtlich, wäre mit einem Verzicht („Nullvariante“) auf einen Ausbau der A 8 den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden musste.

3.3.3 Ausbaustandard

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Gemäß dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot haben wir geprüft, ob das Vorhaben im Einzelnen den Anforderungen entspricht oder im Detail verbessert werden könnte. 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:

Der 6-streifige Ausbau der A 8 zwischen Sulzemoos bis westlich Odelzhausen erfolgt bestandsorientiert. Eingriffe in Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in landwirtschaftliche Belange werden dadurch auf das unumgängliche Maß beschränkt.

Die Gemeinde Odelzhausen hat im Verfahren eine zusätzliche (halbe) Anschlussstelle westlich von Odelzhausen gefordert. Dabei wurde angeregt, in Fahrtrichtung Augsburg eine Ausfahrtstelle vorzusehen und in Fahrtrichtung München westlich des Ortsbereiches eine Einfahrtstelle für einen Direktanschluss der St 2051 einzuplanen. Diese Forderung ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, da sich das Verfahren auf den Antrag des Vorhabensträgers beschränken muss. Über die gewünschte zweite Anschlussstelle kann daher in diesem Verfahren nicht entschieden werden. Darüber hinaus ist der Bereich Odelzhausen mit einer leistungsfähigen Anschlussstelle ausreichend an das untergeordnete Netz angeschlossen.

Entsprechend einer Forderung der Gemeinde Odelzhausen und des Straßenbauamtes München soll die Überführung der St 2051 (BW 39, BWV lfd. Nr. 2.1.5) auf der Ostseite für einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg zwischen Odelzhausen und Wiedenzhausen mit einer Breite von 2,50 m aufgeweitet werden. Die Einzelheiten des neu zu bauenden Geh- und Radweges werden in einer Vereinbarung zwischen dem Straßenbauamt München und der Autobahndirektion Südbayern geregelt. Auf das Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 1.2.4 wird Bezug genommen.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, den Oberbau für das im Zuge der Kreisstraße DAH 6 bei Bau-km 25+015 neu zu errichtende Brückenbauwerk (BW 40, BWV lfd. Nr. 2.1.6) nach RstO-01 auszuführen. Die entsprechende Forderung des Landratsamtes Dachau hat sich damit erledigt.

Zugesagt wurde ferner, dass die Ausführungsplanung hinsichtlich des Kreisverkehrsplatzes (BWV lfd. Nr. 1.2.4) mit dem Straßenbauamt München als künftigem Baulastträger rechtzeitig abgestimmt wird.

Wir haben auch überprüft, ob die Gradienten der zu verlegenden St 2051 dahingehend optimiert werden kann, diese ohne Hochpunkt an den Kreisverkehrsplatz nördlich der A 8 zu führen. Die Gradienten der St 2051 wird maßgeblich von der Forderung bestimmt, den Betrieb der Autobahn während der Bauzeit möglichst uneingeschränkt aufrechtzuerhalten. Die Gradienten der Autobahn wird im Bereich der Kreuzung mit der St 2051 abgesenkt. Die Gradienten der St 2051 musste aber wegen der Bauabwicklung so gewählt werden, dass für einen Betrieb auf der alten (nicht abgesenkten) Gradienten der Autobahn eine ausreichende Durchfahrts Höhe gegeben ist. Aus diesem Grund halten wir an der Planung in der vorliegenden Form fest. Das Straßenbauamt München hat hierzu sein Einverständnis erklärt.

Die Planung entspricht der Forderung der Wehrbereichsverwaltung Süd, beim Ausbau der A 8 die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.

Im Übrigen wurden keine Bedenken gegen die technische Ausgestaltung der Baumaßnahme erhoben und sind auch nicht ersichtlich.

3.3.4 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).

3.3.4.1 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).

3.3.4.1.1 § 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.

Die unter Ziff. B 1 und C 2.4 beschriebene Ausbauart trägt dazu bei, die Immissionsbelastung in den Gebieten Odelzhausen und Hadersried zu reduzieren. So rückt durch den vorgesehenen asymmetrischen nordseitigen Ausbau der A 8 im Siedlungsbereich Odelzhausen der künftige südliche Fahrbahnrand ca. 12 m gegenüber dem bestehenden Fahrbahnrand nach Norden und damit von der Bebauung Odelzhausen ab. Zudem ergibt sich dadurch die Möglichkeit, die Gradienten um ca. 1,3 m gegenüber der bestehenden Gradienten abzusenken. In öst-

gegenüber der bestehenden Gradienten abzusinken. In östlicher Richtung erfolgt die Verschwenkung zum einseitigen südlichen Ausbau. Dadurch wird ein Abrücken von der Bebauung im Norden (Hadersried) erreicht.

Das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG ist gewahrt.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Schutzobjekte des BImSchG sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG sowohl die Allgemeinheit als auch die Nachbarschaft. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG stellt als Ermächtigungsgrundlage für die 16. BImSchV jedoch nur auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Im Gegensatz zur Allgemeinheit ist die Nachbarschaft im Sinne des BImSchG ein konkretisierbarer Personenkreis, der mit einer gewissen Regelmäßigkeit bestimmten Immissionen ausgesetzt ist, oder sich im Einwirkungsbereich von Straßen und Schienenwegen aufhält (Beschluss des BVerwG vom 17.03.1992, NVwZ 1992, S. 885 f.). In die Beurteilung über die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit von Lärmschutzanlagen sind daher entgegen der Meinung von Herrn Rechtsanwalt Dr. Wölfel im Einwendungsschreiben vom 17.07.2003 nur die Auswirkungen auf den Menschen zu berücksichtigen, nicht der Schutz der Umwelt insgesamt vor Beschallung. Zu berücksichtigen ist neben dem Schutz von Menschen in Gebäuden jedoch grundsätzlich auch der Schutz von Außenwohnbereichen.

In § 3 der 16. BImSchV 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 ver-

bindlich. Da mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine erhebliche Minderung des Lärmpegels erreicht wird und in den Fällen, in denen die Grenzwerte der 16. BImSchV noch überschritten werden, Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen besteht (§ 42 BImSchG), ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche verbleiben. Die vom Landratsamt Dachau vorgetragene Zweifel am Bestehen gesunder Wohnverhältnisse kommen daher nicht zum Tragen.

3.3.4.1.3 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. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Der ansonsten erforderliche Aufwand wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Die Anlage 1 zu § 3 VerkehrslärmschutzVO hebt auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

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). Zugunsten des Betroffenen wird – unabhängig von der tatsächlichen Lage – stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort sowie Temperaturinversion berücksichtigt. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa über 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Anträge auf Durchführung einer Lärmmessung weisen wir hiermit zurück. Der Vorhabensträger wurde verpflichtet, von km 19+500 bis 24+280 und von km 26+280 bis 28+250 einen lärm mindernden Asphaltbelag zu verwenden, der nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bei der Emissionsberechnung zu einem Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB (A) führt. Die mit der Planung in der Fassung der Tektur vom 13.04.2004 vorgesehene Verwendung eines stark lärm mindernden Straßenbelags von km 24+280 bis km 26+280 führt gemäß RLS-90 (Tabelle 4, Zeile 1) bei der Emissionsberechnung zu einem Korrekturwert D_{StrO} von mindestens -5 dB(A). Wir haben die Einhaltung dieser Berechnungsgrundlage mit den Auflagen A 3.5.1 und 3.5.2 gesichert.

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrundegelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da nach dem 6-streifigen Ausbau höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erwarten seien, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbauen. Mit den der Lärmberechnung zugrunde gelegten Geschwindigkeiten von 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw hat die Autobahndirektion Südbayern den in der RLS-90 vorgesehenen Rahmen nach oben hin voll ausgeschöpft. Diese Höchstwerte der RLS-90 beruhen auf gemessenen Durchschnittswerten und sind mit höherrangigem Recht vereinbar (vgl. Urteil des BVerwG vom 11.01.2001, 4 A 19.99). Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der zuständigen Polizei.

Im Prognosejahr 2020 wird auf der A 8 im Abschnitt Odelzhausen – Sulzemoos eine Verkehrsmenge von 89.000 Kfz/24 h und im Abschnitt Odelzhausen – Adelzhausen von 84.000 Kfz/24 h prognostiziert. Um auf der sicheren Seite zu liegen wurde zugunsten der Lärmbetroffenen bei der lärmtechnischen Berechnung der genannte DTV-Wert im Abschnitt Odelzhausen – Sulzemoos um ca. 5 % auf 93.000 Kfz/24 h erhöht. Die Prognose wurde unter Verwendung von aktuellen Zählungen (aus dem

Jahr 2003) und Prognosedaten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak erstellt und ist im Vergleich zur Prognose für das Jahr 2015 auch plausibel. Die für den Prognosehorizont 2015 durchgeführte Verkehrsprognose hat für die Teilstrecke Sulzemoos – Odelzhausen eine Belastung von 88.000 Kfz/24 h ergeben. Anfang 2003 wurde der Prognosehorizont auf 2020 festgelegt. Da bis 2015 die Sättigungsgrenze des Verkehrsaufkommens erreicht ist, wurde nur noch ein „Wachstum“ in den 5 Jahren von rd. 1 % prognostiziert. Es sind daher im Jahresmittel 2020 89.000 Kfz/ 24 h im Abschnitt Sulzemoos – Odelzhausen zu erwarten. Der Lkw-Anteil beträgt insgesamt 14,7 %, d. h. tags 13 % und nachts 30 % im Jahresmittel. Der Lkw-Anteil nachts an der Dauerzählstelle Sulzemoos der A 8 lag im Jahresmittel 2002 bei nur 22 % (tags 12,0 % und insgesamt 13,1 %) bei einer Gesamtbelastung von 69.606 Kfz/24 h. In der Prognose wurde ein überproportionaler Zuwachs des Lkw-Verkehrs berücksichtigt: Die Gesamtbelastung nimmt um 28 % zu, für die Lkw ist eine Zunahme um 43 % prognostiziert, obwohl davon auszugehen ist, dass nach dem 6-streifigen Ausbau verstärkt der heute von der überlasteten Autobahn verdrängte Pkw-Verkehr auf die Autobahn zurückkehrt. Bei der Ermittlung des Lkw-Anteils nachts wurde das vom Bundesverwaltungsgericht 2001 für wissenschaftlich ausreichend erachtete Verfahren verwendet, das so ausgerichtet ist, dass die Ergebnisse auf der sicheren Seite liegen. Obwohl heute trotz hoher Lkw-Belastung der Lkw-Anteil nachts bei nur 22 % liegt, wird für 2015 / 2020 ein Lkw-Anteil nachts von 30 % prognostiziert. Die Gutachten beruhen auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Sie erscheinen uns methodisch richtig und inhaltlich nachvollziehbar. An der Sachkunde des Gutachters bestehen keine Zweifel. Gleichwohl wurden die prognostizierten Verkehrsmengen zugunsten der Immissionsbetroffenen erhöht und diese erhöhten Verkehrsmengen der Lärmberechnung zugrundegelegt.

Die von Seiten des Landratsamtes Dachau geäußerte Befürchtung, dass wegen einer Summenwirkung mit dem Kfz-Lärm der Staatsstraße St 2051 eine Zunahme der Grenzwertüberschreitungen nicht auszuschließen sei, ist unbegründet, da bei den vom Vorhabensträger vorgelegten schalltechnischen Berechnungen die Summenwirkung der Schallimmissionen aus der St 2051 mit der A 8 zusammen mit den Rampen und sonstigen Umbauten berücksichtigt wurde.

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU) hat die von der Autobahndirektion Südbayern vorgenommenen Lärmberechnungen überprüft und die Ergebnisse bestätigt. Wir sehen keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung.

3.3.4.1.4 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist eröffnet. Es handelt sich bei der gegenständlichen Baumaßnahme um die Änderung einer Bundesautobahn. Diese Änderung ist auch wesentlich, da die A 8 um einen durchgehenden Fahrstreifen je Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV).

Lärmvorsorgemaßnahmen sind nach den Untersuchungen wegen der Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV durch die hohe Lärmemissionen der A 8 für die Ortsteile Sulzemoos, Ziegelstadel, Wiedenzhausen, Odelzhausen, Taxa, Höfa und Hadersried erforderlich.

Die einzelnen Lärmschutzmaßnahmen sind in den Lageplänen der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 7) dargestellt und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2 T) sowie im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T), S. 30 ff. beschrieben. Darauf wird Bezug genommen. Die einzelnen maßgeblichen und überprüften Immissionsorte sind in den Unterlagen 11.2 und 11.3 dargestellt.

Die festgestellte Planung sieht folgende Kombination aus aktiven bzw. passiven Lärmvorsorgemaßnahmen vor:

Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags

Der Vorhabensträger hat mit der Tektur vom 13.04.2004 den Einbau eines stark lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Pegelminderung von 5 dB(A) von km 24+280 bis km 26+280 der A 8 vorgesehen und hat damit die von einer Vielzahl von Einwendungsführern erhobene Forderung erfüllt. Dies ist in der Lärmberechnung berücksichtigt worden.

Nach heutigem Erkenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass offenporige Fahrbahnbeläge eine Lärmpegelminderung von mindestens 5 dB(A) für eine Dauer von sechs Jahren auf Autobahnen erreichen (vgl. RLS-90 und Allgemeines Rundschreiben Straßenbau - ARS - Nr. 14/1991, 25.04.1991). Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen hat in ihrem Statuspapier vom 18.10.2001 nach den durchgeführten Messergebnissen einen Korrekturwert von -5 dB(A) für offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) auf Autobahnen für eine Betriebsdauer von 6 Jahren bestätigt (VkBfL 2002, S. 314 ff.). In jüngster Zeit durchgeführte Vergleichsmessungen an der A 9 im Bereich von Bayreuth haben ergeben, dass der dort eingebaute lärmindernde Fahrbahnbelag nach 4 Jahren noch einen Korrekturwert von D_{StrO} zwischen 7,6 und 9,5 dB(A) aufweist.

Für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt wurde der Vorhabensträger in diesem Beschluss verpflichtet (vgl. Auflage A 3.5.4), die Dauerhaftigkeit einer Lärminderung von 5 dB(A) sicherzustellen und ggf. geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um dieser Verpflichtung auch weiterhin nachzukommen.

Erhöhung/Errichtung von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen bzw. Wall/Wandkombinationen

Im Bereich der Wohnbebauung Sulzemoos wird ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,0 m über Fahrbahnoberkante (FOK) errichtet. Die Grenzwerte am Tag und in der Nacht werden eingehalten.

Für die Wohnbebauung von Ziegelstadel wird ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 6,0 m über FOK errichtet. Hieraus ergeben sich Pegelminderungen von bis zu 8 dB(A) tags und nachts, so dass die Tagesgrenzwerte an allen Gebäuden eingehalten werden.

Für die betroffene Bebauung von Wiedenzhausen wird ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,0 bis 8,0 m über FOK errichtet. Im Rahmen der Tektur wurde der Wall nach Osten um 160 m und nach Westen um 380 m verlängert. Die Verlängerungen werden mit einer Höhe von 4,0 m über FOK ausgeführt. Hiermit ergeben sich Pegelminderungen von bis zu 6 dB(A) gegenüber freier Schallausbreitung. Die Tagesgrenzwerte werden an allen Gebäuden eingehalten.

Im Bereich der Bebauung von Odelzhausen und dem Ortsteil Höfa werden umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen parallel zur Autobahn A 8 errichtet. Die Länge der gesamten Lärmschutzmaßnahmen für Odelzhausen und Höfa beträgt ca. 2.500 m. Aufgrund der hohen Beurteilungspegel, der Nähe der Wohnbebauung und der topographischen Lage von Odelzhausen werden Lärmschutzwall/wandkombinationen von 9 bis 11 m über FOK realisiert. In Verbindung mit dem Einsatz des lärmindernden Asphaltbelags ($D_{\text{StrO}} = -5$ dB(A)) werden an allen Gebäuden in den ebenerdigen Freiräumen und in den Erdgeschossen die Tagesgrenzwerte eingehalten. Auch im Bereich des Kindergartens in der Burgfeldstraße wird der Tagesgrenzwert eingehalten. Die im Bereich der Anschlussstellenrampe geführten Wälle werden im Zuge der Tektur vom 13.04.2004 von 6,0 m auf 8,0 m erhöht.

Für die Wohnbebauung von Taxa wird von km 24+500 bis km 25+240 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,0 bis 9,0 m über FOK errichtet. Daran schließt von km 25+240 bis km 25+420 eine Lärmschutzwand an. Die Grenzwerte am Tag und in der Nacht werden eingehalten.

Für das Gebiet Hadersried werden Lärmschutzanlagen mit einer Höhe von 4,0 bis 4,5 m vorgesehen. Damit sind sowohl die Tagesgrenzwerte als auch die Nachtgrenzwerte eingehalten.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Dort, wo infolge des Ausbaus die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und aktiver Lärmschutz nicht vertretbar erscheint, haben die betroffenen Grundstückseigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die berechtigten Anwesen sind in Auflage A.3.5.8 dieses Beschlusses und in den Unterlagen 11.2 und 11.3 aufgezählt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer wird dann die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Zusammenfassung

Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit der oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach. Im Ergebnis können die vom Vorhabensträger vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung einer schutzzielorientierten und differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse nicht beanstandet werden. Der Vorhabensträger einer Straßenbaumaßnahme hat bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Damit ist zwar dem grundsätzlichen Vorrang der aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Der grundsätzliche Vorrang aktiver Lärmschutzmaßnahmen gilt nämlich nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (vgl. Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR). Es ist nicht anzuzweifeln, dass bei der Entscheidung zwischen Lärmschutzvarianten und damit bei der Frage nach der Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes, neben der hohen Anzahl der vor Verkehrslärm zu schützenden Wohnhäuser und Personen in den betroffenen Bereichen auch Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben dürfen, sofern ein offensichtliches Kostenmissverhältnis im Vergleich zum Gewinn für den Lärmschutz besteht.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in allen betroffenen Gebieten eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten verstärkten aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept

aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Der Vorhabensträger hat sonstige in Betracht kommende und vorgeschlagene Lärmschutzkonzepte auf ihren Nutzen für den Lärmschutz und die sich daraus ergebenden Kosten überprüft. Der Verzicht auf andere oder weitere Lärmschutzmaßnahmen entspricht insofern den gesetzlichen Vorgaben. Mit den unten angeführten Maßnahmen lassen sich bei verhältnismäßigem Aufwand keine durchgreifenden Verbesserungen der Lärmsituation erzielen. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen uns plausibel und sind nicht zu beanstanden. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Lärmschutzmaßnahmen:

Einhausung der BAB A 8 im Ortsbereich Odelzhausen

Der geforderte Bau einer Einhausung der Autobahn im Bereich der Wohnbebauung ist in Anbetracht der überproportional hohen Kosten gemessen an dem Gewinn für den Lärmschutz der betroffenen Wohnbereiche in Odelzhausen und Taxa im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG abzulehnen.

Mit der geforderten 780 m langen Einhausung kann in der Mitte eine Pegelminderung von 6 dB(A) und im Bereich der Einhausungsportale von 2 dB(A) im Nahbereich erreicht werden. Im Fernbereich (3. Gebäudereihe) beträgt die Pegelreduktion ca. 2 bis 4 dB(A). Berücksichtigt man zusätzlich die von der Gemeinde Odelzhausen geforderte Erhöhung der Lärmschutzanlagen von km 23+800 bis 24+400 (siehe unten) könnten gegenüber der planfestgestellten Lösung an weiteren 18 Gebäuden die Grenzwerte eingehalten werden.

Der Vorhabensträger hat die Kosten für den Bau einer 780 m langen Einhausung geschätzt und der gewählten Lärmschutzlösung gegenübergestellt. Bei der Kostenabschätzung ist berücksichtigt worden, dass im Vergleich zu einer Einhausung der verwendete lärmindernde Fahrbahnbelag häufiger ausgetauscht werden muss, als ein herkömmlicher Splittmastixbelag.

Als Schätzkostenbasis ist dabei von rd. 30.000 € pro lfd. m Einhausungsstrecke für die Gesamtkosten (d. h. Kosten für Rohbau, Betriebstechnik und Einbau der Fahrbahn mit Ausstattung) auszugehen. Die Kosten einer 780 m langen Einhausung würden danach ca. 23,4 Mio. € betragen. Zusätzlich wären für passiven Schallschutz Kosten in Höhen von rd. 61.000 € anzusetzen. Gegenüber dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept ergeben sich damit Mehrkosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von ca. 20.75 Mio. €, während sich die Kosten für passiven Schallschutz um ca. 34.400 € reduzieren. Das Kostenverhältnis der Mehrkosten für aktiven Lärmschutz zu den Minderkosten für passive Schallschutzmaßnahmen beträgt demnach etwa 603:1. Die geforderte Einhausung erfordert demnach nach § 41 Abs. 2 BImSchG unverhältnismäßige zusätzliche Aufwendungen gemessen an dem Gewinn für den Lärmschutz an der A 8. Dies gilt insbesondere auch in Anbetracht der Tatsache, dass aufgrund des vorgesehenen Lärmschutzkonzeptes die Grenzwerte in Taxa ohnehin eingehalten werden und die Einhausung mithin nur der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der einseitig der A 8 vorhandenen Wohnbebauung in Odelzhausen dienen würde. Wir verkennen nicht, dass durch den Bau einer Einhausung ein verbesserter aktiver Schutz der Gebäude im Ortsbereich von Odelzhausen möglich wäre. Die Kosten die hierfür aufgewendet werden müssten, würden sich jedoch gegenüber der Planfeststellungslösung sprunghaft vervielfältigen. Die Unverhältnismäßigkeit der Kosten im Vergleich zu dem erzielbaren Lärmschutzgewinn kann dabei nicht ernsthaft in Frage gestellt werden. Bei den von der Gemeinde Odelzhausen angeführten Referenzfällen Hößbach an der A 3 und Etterschlag an der A 96 liegt eine andere Situation zugrunde. Bei Hößbach befindet sich die Bebauung topographisch bedingt in einer Höhenlage an der die Autobahn in Tieflage vorbeiführt. Mit herkömmlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen kann dort keine effektive Pegelminderung bewirkt werden. Bei Etterschlag erfolgte der Ausbau der B 12 zu einer Autobahn. Bei besserer Haushaltslage wurde dort eine Einhausung zugestan-

den. Mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept können jedenfalls in Odelzhausen die Taggrenzwerte im Erdgeschoss eingehalten werden.

Das Landratsamt Dachau fordert eine teilweise Einhausung der BAB A 8 im Norden von Odelzhausen mit einer Galerie im Bereich der Burgfeldstraße zur Erreichung einer zusätzlichen Abschirmwirkung von mind. 5 dB(A). Eine zusätzliche Pegelminderung im Bereich der Burgfeldstraße von mind. 5 dB(A) ist durch eine partielle Einhausung in Verbindung mit einer Galerie jedoch nicht erreichbar. Mit der vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahme könnte höchstens eine Pegelminderung von 3 dB(A) erzielt werden. Eine zusätzliche Abschirmwirkung von 3 dB(A) wird jedoch bereits durch den vorgesehenen Einbau eines lärmindernden Asphaltbelages ($D_{\text{StrO}} = -5$ dB(A)) sichergestellt. Bei einer Einhausung der südlichen Fahrstreifen in Verbindung mit einer 10 m hohen aufgesetzten Lärmschutzwand entlang des Mittelstreifens werden punktuell bis zu 4 dB(A) zusätzliche Pegelminderung erreicht. Eine Pegelminderung von 5 dB(A) würde eine vollständige Einhausung auf einer Länge von 400 m zwischen der Glonn und östlich der Überführung nach Taxa erfordern (km 24+950 bis km 25+350). Die Pegelminderung von 5 dB(A) würde dann in der Mitte der Einhausung erreicht (O_IP001). An deren Rändern beträgt die zusätzliche Pegelminderung noch 2 bis 3 dB(A). Eine Pegelminderung von 5 dB(A) wird zudem nur im Nahbereich (1. Gebäudereihe) erzielt, im größeren Abstand beträgt die Immissionsminderung 2 bis 3 dB(A). Von dieser Maßnahme würden im Wesentlichen lediglich ca. 30 Wohngebäude südlich der A 8 profitieren, bei denen eine Grenzwertüberschreitung nachts gegeben ist. Angesichts des Umstandes, dass durch die nun vorgesehene Verwendung eines Asphaltbelages mit einer lärmindernden Wirkung von 5 dB(A) in einem Abschnitt von 2 km gegenüber der im Übrigen angeordneten Verwendung eines lärmindernden Belages, 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, der Emissionspegel um ca. 3 dB(A) verringert wird, halten wir auch eine 400 m lange zusätzliche Einhausung unter wirtschaftlichen und schalltechnischen Gesichtspunkten nicht für verhältnismäßig. Wir verweisen diesbezüglich auf die oben gemachten Ausführungen.

Verlängerung des lärmindernden Asphaltbelags

Im Verfahren wurde gefordert, den lärmindernden Asphaltbelag im Osten um ca. 600 m bis km 23+700 zu verlängern. Eine lärmtechnische Überprüfung ergab, dass diese Maßnahme zu einer Verbesserung der Immissionssituation im östlichen Teil von Odelzhausen führt. Im Mittel beträgt die Pegelminderung bei allen betroffenen Gebäudefassaden 0,4 dB(A). Die maximalen Pegelminderungen stellen sich östlich der Steinfeldstraße an den Ostfassaden (z.B. O_IP70) mit -0,8 dB(A) sowie an der Eichenstraße ein. An den Westfassaden dieser Gebäude ist die Lärmsituation unverändert. Ca. 200 m westlich (O_IP14) beträgt die Wirksamkeit der Maßnahme noch -0,2 dB(A) an den Ostfassaden. Das mittlere Immissionspegelniveau beträgt im Bereich Steinfeldstraße/Eichenstraße nachts rund 52 dB(A). Günstigstenfalls kann somit in diesem Bereich eine mittlere Absenkung auf ca. 51 dB(A) erreicht werden. Mit der Verlängerung des lärmarmen Asphalts wäre eine Reduktion der Grenzwertüberschreitungen verbunden. Die Zahl der auf passive Maßnahmen anspruchsberechtigten Gebäude reduziert sich von 61 Gebäuden (gemäß 1. Tektur) auf 52 Gebäude, somit um 9 Wohnhäuser. Bei 25 Fassaden werden damit die Grenzwerte eingehalten. Allerdings könnten weder an der Eichenstraße noch an der trassennäher liegenden Steinfeldstraße durch die Maßnahme an zusätzlichen Gebäuden die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Die 9 Gebäude, bei denen passive Lärmschutzmaßnahmen entbehrlich würden, sind aufgrund ihrer Lage ohnehin bereits deutlich niedriger belastet. Das Unterschreiten der Grenzwerte liegt ausschließlich darin begründet, dass die Gebäude auch ohne die Verlängerung des lärmindernden Asphaltbelages bereits nur knapp über dem Grenzwert lagen. Aufgrund der nur noch geringfügigen Pegelminderungen werden die Grenzwerte eingehalten. Diese Verbesserung liegt deutlich unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Dem gegenüber stehen Mehraufwendungen von ca. 600.000 €. Das Kostenverhältnis „Mehrkos-

ten aktiv“ zu „Minderkosten passiv“ beträgt in diesem Fall 40:1. Aus den genannten Gründen erscheint die Maßnahme unverhältnismäßig und wird deshalb abgelehnt.

Auch der Forderung der Gemeinde Sulzemoos, von km 21+000 bis 23+000 (Bereich Wiedenzhausen) einen offenporigen Drainasphalt als Fahrbahnbelag einzubauen, konnten wir nicht Rechnung tragen. Im Gegensatz zu Odelzhausen ist Wiedenzhausen nicht durch eine nahe an der Autobahn liegende, flächenhafte Bebauung gekennzeichnet. Der geringste Abstand zwischen Wohnbebauung und Autobahn beträgt ca. 210 m. Mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden dort die Tagwerte um mindestens 2 dB(A) unterschritten, während in Odelzhausen trotz der bis zu 11 m hohen Lärmschutzeinrichtungen ohne den Einsatz des lärmindernden Fahrbahnbelages für weite Teile die Taggrenzwerte und insbesondere in der ersten Häuserreihe die Taggrenzwerte im ebenerdigen Außenwohnbereich nicht eingehalten werden können. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat in einer Weisung und einem Statuspapier darauf hingewiesen, dass OPA nur in Ausnahmefällen und örtlich begrenzt dort zum Einsatz kommen darf, wo ohne OPA Einhausungen oder seitliche Schallhindernisse in unvertretbarer Höhe errichtet werden müssten. Diese restriktive Haltung fußt auf folgenden Gründen: Durch die großen Hohlräume und die erhöhte Wärmeleitfähigkeit des offenporigen Drainasphalts ist sowohl ein zeitlich wie mengenmäßig erhöhter Streuaufwand im Winterdienst erforderlich. Um die Offenporigkeit zu gewährleisten muss der Drainasphalt häufig gereinigt werden. Der Unterhaltsaufwand ist dadurch gegenüber dem herkömmlichen Asphalt deutlich höher. Hinzu kommen wesentlich höhere Kosten. Infolge der geringeren Liegezeit, die auf eine zeitlich begrenzte lärmindernde Wirkung des offenporigen Drainasphalts und die schlechtere technische Haltbarkeit zurückzuführen ist, ist von einer mindestens doppelt so häufigen Fahrbahnerneuerung auszugehen. Die Herstellungskosten liegen etwa bei dem Doppelten von üblichen Splitt-Mastix-Belägen. Der geforderte zusätzliche Aufwand steht zur Vermeidung der verbleibenden Betroffenheiten im Ergebnis außer Verhältnis zum Schutzzweck. Die Überschreitung des Nachtgrenzwertes an 13 Gebäuden um bis zu 3,8 dB(A) rechtfertigt unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung unseres Erachtens nicht den Einbau des lärmindernden Asphaltbelages im Bereich Wiedenzhausen.

Wir konnten mangels gesetzlicher Grundlage den Vorhabensträger ferner nicht verpflichten, den lärmindernden Asphaltbelag wie gefordert bis km 27+500 nach Westen zu verlängern. In Mieggersbach und Höfa werden die Immissionsgrenzwerte bereits eingehalten. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Hadersried werden im Bereich der Lärmschutzwände um 0,5 m und im Bereich der Wälle um 1,0 m erhöht. Im Osten wird der Wall um 200 m bis km 26+180 mit einer Höhe von 4,0 m verlängert. Während man im westlichen Teil von Hadersried überwiegend landwirtschaftliche Betriebe und Gewerbe vorfindet, ist der östliche Bereich ausschließlich durch Wohnnutzung charakterisiert. Aus diesem Grunde ist es geboten, abweichend von der im Flächennutzungsplan erfolgten generellen Einstufung von Hadersried als Mischgebiet, auf die tatsächliche Bebauung abzustellen. Dies entspricht der Regelung in § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV, wonach für Gebiete, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, die Schutzwürdigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten zu ermitteln ist. Nach der vorhandenen baulichen Nutzung sind daher für den westlichen Teil von Hadersried die Grenzwerte für das vorhandene Mischgebiet einzuhalten, während im östlichen Bereich die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete anzusetzen sind. Aufgrund der Eindeutigkeit der unterschiedlichen baulichen Nutzung und der klaren Abgrenzbarkeit begegnet es auch keinen Bedenken, von der Geltung unterschiedlicher Grenzwerte in Hadersried auszugehen. Bei dem Anwesen Mooswiesen 28 (Immissionsort H_IP09) handelt es sich um einen im Außenbereich liegenden landwirtschaftlichen Betrieb, bei dem die für Mischgebiete geltenden Grenzwerte Anwendung finden. Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen stellen sicher, dass sowohl die Grenzwerte für das Mischgebiet als auch für das Wohngebiet eingehalten werden. Soweit geltend gemacht wurde, dass im Bereich des durch den Flächennut-

zungsplan ausgewiesenen Mischgebiets noch offene Bauflächen bestehen, werden dort die Tag- und Nachtgrenzwerte für Mischgebiete eingehalten. Unter Heranziehung des Immissionsortes H_IP07 (Unterschreitung des Nachtgrenzwertes um 5,2 dB(A) an der ungünstigsten Fassade) kann für die unbebauten Flächen im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 319, Gemarkung Höfa, davon ausgegangen werden, dass die Grenzwerte für Mischgebiete unterschritten werden. In Odelzhausen selbst trägt die zusätzliche Pegelminderung durch die geforderte Verlängerung des lärm-mindernden Asphaltbelages im relevanten Nahbereich, in dem nachts Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes verbleiben, ca. 0,1 dB(A) und wirkt sich damit akustisch praktisch nicht aus. Eine Verlängerung des lärm-mindernden Asphaltbelages hätte somit lediglich am Immissionsort Odelzhauser Weg 1 die Auswirkung, dass dort der Nachtgrenzwert für Gewerbegebiete eingehalten werden könnte. Wegen dessen isolierter Lage ist ein sonstiger aktiver Schallschutz unter Einsatz verhältnismäßiger Mittel nicht möglich. Ohne die Verlängerung wird der Grenzwert um 2 dB(A) überschritten. Dem stehen jedoch Kosten von ca. 1,22 Mio. € gegenüber. Die Kosten der Maßnahme stehen daher außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck. Die gewünschte Verlängerung des lärm-mindernden Asphaltbelages lehnen wir daher ab.

Verlängerung / Erhöhung der Schallschutzmaßnahmen

Hadersried

Die Forderungen nach einer Erhöhung und Verlängerung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen im Bereich Hadersried weisen wir zurück. In Hadersried nördlich der BAB A 8 wird der Tag- und Nachtgrenzwert für Mischgebiete bzw. für Wohngebiete mit den vorgesehenen 4,0 bis 4,5 m hohen Lärmschutzeinrichtungen an allen Gebäuden eingehalten. Ein Anspruch auf weitergehende Schallschutzmaßnahmen besteht demnach auf der Grundlage der 16. BImSchV nicht. Dementsprechende Forderungen werden daher zurückgewiesen. Hinsichtlich der Einstufung des Gebietes Hadersried verweisen wir auf die vorstehenden Ausführungen zum Thema „Verlängerung des lärm-mindernden Asphaltbelages“.

Der Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 384, Gemarkung Höfa, rügt, dass bei dem Wohnanwesen Fl.Nr. 388/2, Gemarkung Höfa, die Nachtgrenzwerte überschritten werden. Er fordert deshalb einen aktiven Schallschutz, wie dies auch im Bereich der Palsweiser Mühle im Vorabschnitt möglich war. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung wird am Immissionspunkt H_IP01 der für Gewerbegebiete geltende Grenzwert tags eingehalten und nachts um 1,9 dB(A) überschritten. Die Einstufung des sich im Außenbereich befindlichen Sägewerks entsprechend der Schutzwürdigkeit als Gewerbegebiet (§ 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV) ist nicht zu beanstanden. Da das Gebäude ca. 80 m von der A 8 entfernt ist, müsste ein wirksamer Schallschutz eine Länge von mehreren hundert Metern aufweisen. Der Lärmschutz wäre zudem wegen der östlich des Anwesens gelegenen Dammlagen der A 8 in wesentlichen Teilen als Wand auszubilden. Die Kosten für einen derartigen Maßnahmenumfang stehen in einem offenkundigen Missverhältnis zu den verbleibenden Betroffenheiten bzw. dem Aufwand für die ansonsten erforderlichen passiven Maßnahmen und wird daher abgelehnt. Auch der Bezugsfall „Palsweiser Mühle“ im Vorabschnitt rechtfertigt unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Anwesens Fl.Nr. 388/2, Gemarkung Höfa. Das in Art. 3 Abs. 1 GG verankerte Willkürverbot gebietet es, vergleichbare Sachverhalte gleich und ungleiche Sachverhalte entsprechend ihrer Eigenart verschieden zu behandeln (Jarass/Pieroth, GG, Art. 3 RdNr. 4f). Der genannte Bezugsfall ist jedoch mit der Lärmproblematik am Sägewerk nicht vergleichbar: Die Palsweiser Mühle liegt lediglich 35 m von der A 8 entfernt. Die Beurteilungspegel liegen um 5 dB(A) höher als bei dem gegenständlichen Sägewerk. So wird bei der Palsweiser Mühle der Lärmvorsorgegrenzwert für den Außenbereich (Mischgebiet) tags um 7 dB(A), nachts um 12 dB(A) überschritten. Aufgrund der topografischen Lage und der geringen Entfernung zur A 8 ist die Palsweiser Mühle bei Verwendung von Überschussmassen mit

verhältnismäßig geringem Aufwand aktiv zu schützen. Dies ist im Bereich des Sägewerkes nicht der Fall. Die Grenzwertüberschreitung ist überdies weitaus geringer. Aufgrund der soeben dargelegten Differenzierung sind aktive Lärmschutzmaßnahmen daher nicht geboten. Der Gleichbehandlungsgrundsatz findet keine Anwendung. Auch die geäußerte Befürchtung, dass die nach der Arbeitsstättenverordnung einzuhaltenden Lärmschutzwerte überschritten werden, ist unbegründet. Der nach § 15 Abs. 1 Nr. 3 ArbStättV maßgebende Lärmpegel von 85 dB(A) wird bei einem Beurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) tags weit unterschritten.

Höfa

Von privater Seite wurde eingewandt, dass die Lärmschutzmaßnahmen für den Ortsteil Höfa im Bereich der Glonnbrücke/Miegersbacher Weg zu gering seien und deshalb erhöht werden müssten. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung werden in Höfa die Tag- und Nachtgrenzwerte eingehalten. Weitergehende Ansprüche auf Schallschutz entbehren somit auf der Basis der 16. BImSchV einer Grundlage.

Eine Erhöhung der Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Höfa um 1 bis 2 m scheidet ebenfalls aus. Das im Flächennutzungsplan ausgewiesene Bauerwartungsland ist nicht schutzbedürftig. Nach der Rechtsprechung des BVerwG bestimmt sich das Schutzmaß, das der Planungsträger zu gewährleisten hat, nach der baulichen Qualität, die dem betroffenen Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung zukommt. Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt. Dies ist etwa der Fall, wenn für einen Bebauungsplan ein Anhörungsverfahren stattgefunden hat oder für Bauvorhaben schon Baugenehmigungen vorliegen (BVerwG, NVwZ 1996, 1008). Zwar hat die Gemeinde Odelzhausen am 24.11.1987 den Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan mit der Ausweisung eines Wohn- und Mischgebietes gefasst. Die Satzung scheiterte allerdings bislang an immissionsschutzrechtlichen Gründen, da die Gemeinde hierbei die Orientierungswerte der DIN 18005 zu beachten hat, die deutlich (ca. 4 dB(A)) unter den Lärmvorsorgegrenzwerten liegen. In Anbetracht dessen und aufgrund des verstrichenen Zeitraums ist nicht von einer hinreichend verfestigten Planung auszugehen. Bei der Ausweisung von Baugebieten im Ortsteil Höfa hat die Gemeinde Odelzhausen gem. § 1 Abs. 5 BauGB die Belange des Umweltschutzes und damit auch des Schallschutzes zu berücksichtigen und ggf. zusätzlichen aktiven Lärmschutz vorzusehen. Dieser Aspekt, der ebenfalls notwendiger Bestandteil der Bauleitplanung ist, war jedoch bislang nicht realisierbar. Bei der nur im Ansatz vollzogenen Bauleitplanung kann die Gemeinde Odelzhausen im Ergebnis nicht die Kosten für die (zusätzlich) erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen auf den Vorhabensträger der Straßenbaumaßnahme abwälzen, zumal das Problem nicht durch die planfestgestellte Ausbaumaßnahme ausgelöst wird, sondern durch die bestehende Autobahn. Im Übrigen wäre der Aufwand für zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen unverhältnismäßig (vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG). Die Kosten für eine Erhöhung der Wand um 1 m belaufen sich pro lfd. Meter auf ca. 300 €. Aufgrund des Abstandes müsste eine sehr lange Wanderhöhung durchgeführt werden. Angesichts einer Verbesserung um lediglich 1 dB(A) erscheinen diese Kosten nicht gerechtfertigt. Überdies bleibt offen, ob und in welchem konkreten Umfang bauliche Anlagen in dem genannten Bauerwartungsland realisiert werden. Mangels vorliegenden Bebauungsplanes können nicht im Detail die Immissionspegel im vorgesehenen Wohngebiet ermittelt werden.

Soweit von der Gemeinde Odelzhausen gefordert wurde, dass der Ortsteil Höfa einer weiteren Bebauung zugänglich bleiben solle und dies durch notwendige Lärmschutzmaßnahmen zu gewährleisten sei, verweisen wir auf die Ausführungen unter Ziff. C 3.3.8.

Odelzhausen

Vom Landratsamt Dachau wurde die Forderung erhoben, den Wall längs der neuen Ausfahrt (südlicher Teil der Steinfeldstraße) zu erhöhen oder eine Wand im Zwickel zwischen Zu- und Ausfahrt zu errichten, um eine zusätzliche Abschirmwirkung von mind. 3 dB(A) zu erreichen. In die gleiche Richtung zielt eine Forderung von privaten Einwendungsführern, die eine Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen an der Anschlussstelle zum Gegenstand hat.

Die Tekturplanung vom 13.04.2004 sieht nunmehr im Bereich der Anschlussstelle 8 m hohe Lärmschutzwälle vor. Die geforderte Errichtung einer Wand oder eines Walles im Bereich des Dreiecks der Anschlussstelle lehnen wir ab, da durch diese Maßnahmen aufgrund der eingeschränkten Sichtweite Verkehrssicherheitsprobleme entstünden. Glaswände scheiden ebenfalls aus, da diese sehr teuer sind (ca. 300.000 €) und zudem zu Reflexionen führen. Schließlich ist die erreichbare zusätzliche Wirkung hinsichtlich des Lärmschutzes relativ gering. Die Errichtung einer 5 m hohen Wand in dem Dreieck würde je nach Lage der Immissionsorte zu Pegelminderungen von etwa 1 bis 1,5 dB(A) führen. Die von Seiten des Landratsamtes angestrebte Pegelminderung von 3 dB(A) wird durch den im Rahmen der Tektur vorgesehenen Einsatz eines lärmindernden Asphaltbelages ($D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$) erreicht. Auch durch die Erhöhung der Lärmschutzwälle verbessert sich entsprechend den Forderungen die Lärmsituation im Bereich der Anschlussstelle.

Des Weiteren wurde von Seiten der Gemeinde Odelzhausen gefordert, den Lärmschutzwall von km 23,800 bis km 24,100 auf 6 m und von km 24,100 bis km 24,400 auf 9 m (6 m Wall + 3 m Wand) zu erhöhen. Dadurch könnten lediglich an einem Gebäude zusätzlich die Grenzwerte eingehalten werden. Im Nahbereich (Steinfeldstraße) beträgt die Pegelreduktion nur 0,5 bis 0,8 dB(A), im Fernbereich würde die Maßnahme eine Pegelminderung von ca. 0,5 dB(A) an der Eichenstraße und etwa 0,3 dB(A) im übrigen Gebiet (Hinterlieger an der Lukkaer Straße) bewirken. Die gewünschte Erhöhung der Lärmschutzanlage wäre mit Mehrkosten von ca. 400.000 € verbunden. Das betragsmäßige Verhältnis der Mehrkosten für aktive Schutzmaßnahmen zu den Minderkosten für passive Lärmschutzmaßnahmen beträgt ca. 296:1. Der Aufwand steht außer Verhältnis zur erzielbaren zusätzlichen Abschirmwirkung für das anliegende Gewerbegebiet, der Nutzen ist nur gering. Gegen die Ausweitung der Lärmschutzanlagen sprechen überdies die auf den Tag beschränkte Nutzung der Gebäude zu gewerblichen Zwecken (geringere Schutzwürdigkeit) und die erhebliche Vorbelastung durch Straßenlärm.

Der Eigentümer des Anwesens „Eichenstraße 16“ in Odelzhausen hat die Erhöhung der Lärmschutzwälle auf insgesamt 13 m beantragt. Auf der Basis des ursprünglich beantragten Lärmschutzkonzeptes (ohne lärmindernden Asphalt) würde bei diesem Maßnahmeumfang an dem betreffenden Anwesen der um 3 dB(A) überschrittene Nachtgrenzwert von 49 dB(A) eingehalten. Die Einhaltung des Nachtgrenzwertes wird nunmehr aber weitgehend durch den in im Rahmen der Tektur vorgesehenen Einbau eines lärmindernden Asphalts ($D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$) gewährleistet. Lediglich im 2. OG kommt es bei dem Anwesen Eichenstraße 16/18 zu einer geringfügigen Überschreitung des Nachtgrenzwertes um 0,8 dB(A). Gegenüber dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept ergäbe sich im Bereich der Steinfeldstraße eine Pegelreduktion von lediglich ca. 1 dB(A). Im Bereich der Eichenstraße beträgt die Abschirmwirkung für die 1. Gebäudereihe aufgrund des Kreisverkehrs nur 0,6 dB(A) und für die Hinterlieger 0,9 dB(A). Der geforderte Mehraufwand an aktiven Maßnahmen würde jedoch ca. 1,15 Mio. € betragen. Die zusätzliche Pegelminderung je Meter Wanderrhöhung liegt hier im Durchschnitt bei lediglich ca. 0,5 dB(A). Schallschutzmaßnahmen dieser Größenordnung werden insbesondere in geschlossenen Siedlungsgebieten und bei ebenen Ausbreitungsbedingungen als städtebaulich unverträglich erachtet. Eine weitere Erhöhung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen auf über 11 m würde außerdem aus konstruktiv/statischen Gründen an technische Machbarkeitsgrenzen stoßen. Der geforderte Aufwand zur Einhaltung des Immissionsgrenzwertes ist

schließlich offensichtlich unverhältnismäßig. Aus diesen Gründen wird der Antrag abgelehnt.

Das Landratsamt Dachau hat in seiner Stellungnahme vom 21.07.2003 eine Erhöhung der Wall/Wand-Kombination längs der Steinfeldstraße (Gemeinde Odelzhausen) zur Erreichung einer zusätzlichen Abschirmwirkung von mind. 3 dB(A) gefordert. Mit der Verwendung eines Asphaltbelages mit einer lärmindernden Wirkung von -5 dB(A) hat der Vorhabensträger die Vorgabe des Landratsamtes Dachau erfüllt, da im Ergebnis der Emissionspegel um mindestens 3 dB(A) reduziert wird.

Der Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 108, Gemarkung Odelzhausen, fordert eine Ausgestaltung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen bis die Grenzwerte eingehalten werden. An dem betreffenden Anwesen Schloßstraße 20 wird am Immissionspunkt O_IP010 im 1. OG der östlichen Fassade der Nachtgrenzwert nunmehr um lediglich 0,1 dB(A) überschritten. Die Grenzwertüberschreitung in der genannten Größenordnung ist praktisch nicht hörbar. Durch die im Rahmen der Tektur vorgesehene Verwendung eines lärmindernden Asphaltbelages ($D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$) wurde gegenüber der ursprünglichen Planung eine Pegelminderung um nahezu 3 dB(A) erzielt. Angesichts der bestehenden Vorbelastung und der nur geringfügigen Grenzwertüberschreitung halten wir eine weitere Erhöhung der vorgesehenen 9 – 11 m hohen Wall/Wand-Kombination für nicht verhältnismäßig.

Taxa

Mit der im Rahmen der Tektur vorgesehenen Errichtung einer 4 m bis 9 m hohen Lärmschutzanlage nördlich der BAB A 8 zum Schutz des Ortsteils Taxa von km 24+500 bis km 25+420 werden die diesbezüglich im Verfahren erhobenen Forderungen erfüllt. Zugunsten der schutzwürdigen Bebauung von Taxa wirkt sich zusätzlich der lärmindernde Asphalt ($D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$) aus. Die Tag- und Nachtgrenzwerte werden eingehalten. Dies wurde vom Bayer. Landesamt für Umweltschutz bestätigt.

Lukka

Der Einwand, dass für den Ortsbereich Lukka kein Lärmschutz vorgesehen ist, obwohl die Lärmbelastung durch die Autobahn erheblich sei, ist nicht stichhaltig. In Lukka wurde aufgrund des großen Abstandes der Bebauung zur A 8 nur eine Grenzwertüberschreitung am Berechnungspunkt „Bachbreite 20“ errechnet. Dabei handelt es sich lediglich um eine Überschreitung des Nachtgrenzwertes um 1 dB(A) an der östlichen Fassade im 2. OG. Da sinnvolle aktive Lärmschutzmaßnahmen in ihrer Längsentwicklung ein Mehrfaches des Abstandes der Wohnbebauung zur A 8 aufweisen müssten, kann das Gebäude mit verhältnismäßigen aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht geschützt werden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Um den Nachtgrenzwert am genannten Anwesen einzuhalten, wäre die Schüttung eines 600 m langen und 4 m hohen Walles erforderlich. Bei einem anzusetzenden Preis pro m³ von 6 € wären für die Lärmschutzanlage Kosten in Höhe von ca. 150.000 € anzusetzen. Zusätzlich sind die Kosten für den Grunderwerb zu berücksichtigen. Die Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen (ca. 1.350 €) fallen demgegenüber nicht ins Gewicht.

Wiedenzhausen

Auch die im Bereich Wiedenzhausen vorgesehenen Lärmschutzanlagen entsprechen den gesetzlichen Vorgaben. Den im Verfahren erhobenen Forderungen teilweise Rechnung tragend hat die Autobahndirektion Südbayern im Rahmen der Tektur einer Verlängerung des Lärmschutzwalles nach Osten um 160 m (bis km 21+240) und nach Westen um 380 m (bis km 22+660) in einer Höhe von 4 m über FOK zugestimmt.

Zu einer Ausweitung der Lärmschutzmaßnahme, wie sie von der Gemeinde Sulzemoos gefordert wurde und im Folgenden dargestellt wird, ist der Vorhabensträger jedoch nicht verpflichtet. Im Einzelnen umfasst die gemeindliche Forderung einen Lärmschutzwall nördlich der BAB von km 21,100 bis km 21,500 mit einer Höhe von

8,0 m, einen 8 m hohen Lärmschutzwall sowie eine 2 m hohe Lärmschutzwand von km 21,500 bis km 22,050, eine 7 m hohe Lärmschutzwand von km 22,050 bis km 22,100 und einen 8,0 m hohen Lärmschutzwall von km 22,100 bis km 22,600. In Wiedenzhausen sind mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbleibende Überschreitungen des Grenzwerts für Wohngebäude nachts von bis zu 4 dB(A) an insgesamt 13 Gebäuden gegeben. Tags wird der Grenzwert eingehalten. Gegenüber freier Schallausbreitung wird mit bis zu 6 dB(A) Pegelminderung eine deutlich hörbare Entlastungswirkung in einem erheblich vorbelasteten Gebiet erreicht. Mit dem geforderten Mehraufwand würde lediglich an 5 Gebäuden der Grenzwert nachts zusätzlich eingehalten, die zusätzliche Pegelminderung beträgt nur 1 bis 2 dB(A). Die Mehrkosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Planfeststellungskonzept betragen ca. 767.000 €. Für passiven Schallschutz sind demgegenüber lediglich Minderkosten in Höhe von ca. 6.800 € in Ansatz zu bringen. Dies führt zu einem Kostenverhältnis „Mehrkosten aktiv“ / „Minderkosten passiv“ von ca. 114:1. Die Kosten der geforderten Schutzmaßnahme stehen damit außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Auch das LfU hält eine Erhöhung der Lärmschutzanlage nicht für sinnvoll.

In Variation zu der gemeindlichen Forderung hat der Vorhabensträger ferner eine 1 m geringere Abschirmhöhe an den Kriterien „Wirtschaftlichkeit“ und „Schutzwirkung“ überprüft. Das Verhältnis „Mehrkosten aktiv“ / „Minderkosten passiv“ ändert sich zur ursprünglichen Forderung von 114:1 auf 89:1. Durch die Erhöhung der Lärmschutzanlage um 1 m würde sich zwar die Zahl der anspruchsberechtigten Gebäude um drei Gebäude gegenüber der planfestgestellten Lösung verringern. Dem stehen jedoch Mehrkosten von ca. 595.000 € gegenüber. Im Hinblick auf die erzielbare Schutzwirkung erscheinen diese Kosten nicht verhältnismäßig. Wir halten daher das bestehende Lärmschutzkonzept für ausreichend und halten an der vorgelegten Planung fest.

Das Landratsamt Dachau hat die Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen zur Erreichung einer zusätzlichen Pegelminderung von 3 dB(A) in Wiedenzhausen gefordert. Hierzu müssten die vorgesehenen Lärmschutzanlagen um 5 m auf 13 m über FOK erhöht werden. Die Wirksamkeit der zusätzlichen Maßnahmen würde demnach bei einer gegebenen weitgehenden Einhaltung der Immissionsgrenzwerte lediglich ca. 0,6 bis 1 dB(A) je zusätzlichen Meter Lärmschutzwandhöhe betragen. Die Mehrkosten für die geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen betragen ca. 1 Mio. €, wobei sich die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen um ca. 13.500 € reduzieren. Das Verhältnis der Mehrkosten für aktive Schutzmaßnahmen zu den Minderkosten für passiven Schallschutz beträgt demnach ca. 74:1. Unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung und der erzielbaren Schutzwirkung erscheint die gewünschte Erhöhung der Lärmschutzanlagen daher unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten nicht gerechtfertigt. Noch ungünstiger ist unter Wirtschaftlichkeitsaspekten eine Erhöhung der vorgesehenen Lärmschutzanlagen um 3 m zu beurteilen. Es ergibt sich hier ein Kostenverhältnis „Mehrkosten aktiv“ / „Minderkosten passiv“ von ca. 133:1. Die erzielbare Pegelminderung beträgt höchstens 2 dB(A). Während sich zwar die Zahl der auf passiven Lärmschutz anspruchsberechtigten Gebäude um 5 Gebäude verringert, betragen die Mehrkosten gegenüber dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept etwa 536.000 €. Der Kostenaufwand in dieser Höhe ist nicht zu vertreten.

Ebenfalls lehnen wir die im Verfahren erhobene Forderung nach einer „geringfügigen Erhöhung“ der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ab. Die Erhöhung der Lärmschutzanlage um 1 m auf bis zu 9 m würde lediglich eine nicht wahrnehmbare Pegelminderung von bis zu 0,7 dB(A) in Wiedenzhausen bewirken. Trotz Mehrkosten von ca. 78.000 € können an keinem Immissionspunkt zusätzlich Grenzwerte eingehalten werden. Mangels Effektivität ist daher die Erhöhung um 1 m abzulehnen.

Ziegelstadel

Entsprechend einer Forderung von Rechtsanwalt Dr. Wölfel wurde mit der Tektur der Lärmschutzwall im Bereich Ziegelstadel auf der Südseite der A 8 um 100 m bis km 20,300 in Richtung Westen bis zum Waldrand verlängert. Ebenfalls Rechnung getragen wurde der Forderung nach einer „geringfügigen Erhöhung“ (um 1 m).

Die Forderung der Gemeinde Sulzemoos auf Verlängerung des Walles um 100 m nach Osten und Erhöhung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen auf bis zu 10 m im Bereich Ziegelstadel, wird abgelehnt. Mit den in der Planung in der Fassung der Tektur vom 13.04.2004 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen verbleiben Überschreitungen des Grenzwerts für Mischgebiete mit bis zu 4 dB (A) an insgesamt 8 Gebäuden. Der Tagesgrenzwert wird eingehalten. Gegenüber freier Schallausbreitung wird mit bis zu 7 dB(A) Pegelminderung bei Berücksichtigung einer erheblichen Vorbelastung eine deutliche Entlastungswirkung durch die Lärmschutzanlage erreicht. Mit der geforderten Erhöhung der Lärmschutzeinrichtung von km 19+500 bis 19+920 auf 10 m über FOK (8 m LS-Wall und 2 m LS-Wand) und von km 19+985 bis 20+200 auf 8 m über FOK würde an zusätzlich 7 Gebäuden der Nachtgrenzwert eingehalten werden, am Gebäude Ziegelstadel 2 verbliebe eine Überschreitung des Nachtgrenzwerts von 1 dB(A). Die geforderte Verlängerung der Lärmschutzeinrichtung um 100 m nach Osten beeinflusst die Schallsituation in Ziegelstadel nicht; die Maßnahmenverlängerung wäre aufgrund der Nähe der Bebauung also ohne zusätzliche abschirmende Wirkung. Die zusätzliche Pegelminderung durch die geforderte Erhöhung der Schirmhöhe beträgt bis zu 3 dB(A). Somit wird im Mittel je Meter Wanderhöhung lediglich ca. 0,8 dB(A) zusätzliche Abschirmwirkung erzielt. Diesem zusätzlichen Schutzeffekt stehen Mehrkosten für aktive Lärmschutzmaßnahme von ca. 388.000 € gegenüber, wobei sich die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen um ca. 19.600 € reduzieren. Es ergibt sich somit ein Kostenverhältnis der Mehrkosten für aktive Maßnahmen zu den Minderkosten für passive Maßnahmen von ca. 20:1. Berücksichtigt man zudem, dass die im Bereich von km 19+500 bis 19+920 geforderte Wall-Wand-Kombination (8 m/2 m) technisch nicht umsetzbar ist und stattdessen ein Wall in Höhe von 6 m sowie eine 4 m hohe Wand errichtet wird, ergäbe sich ein Kostenverhältnis von 26:1. Angesichts der erreichbaren Pegelminderung von bis zu 3 dB(A) erscheint jedenfalls das Verhältnis zwischen Mehraufwand an aktiven Maßnahmen und erreichtem Schutzzweck unverhältnismäßig (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Der Vorhabensträger hat ferner geprüft, ob demgegenüber im Bereich von km 19+500 bis 19+920 eine 9 m hohe Wall-Wand-Kombination (6 m/3 m) und im Bereich von km 19+985 bis 20+200 ein 8 m hoher Wall dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entspricht. Die dargestellte Erhöhung der Lärmschutzanlagen ergäbe eine zusätzliche Abschirmwirkung von bis zu 2,5 dB(A). Dadurch würde die Anspruchsberechtigung auf passiven Lärmschutz bei 7 Gebäuden entfallen. Unter Berücksichtigung der damit verbundenen Einsparungen verblieben jedoch Mehrkosten gegenüber der planfestgestellten Lösung in Höhe von ca. 368.000 €. Das Verhältnis der für die zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen anfallenden Mehrkosten zu den Minderkosten infolge entfallender Aufwendungen für passive Schutzmaßnahmen beträgt 20:1. Im Hinblick auf die erzielbare Schutzwirkung erscheint der zusätzliche Aufwand nicht gerechtfertigt, so dass wir auch eine Erhöhung der Lärmschutzanlagen in dem dargestellten Umfang ablehnen müssen.

In diesem Zusammenhang weisen wir ebenfalls die Forderung des Landratsamtes Dachau auf Erhöhung der Lärmschutzwälle längs des Autobahnteilstücks bei Ziegelstadel zur Erreichung einer zusätzlichen Abschirmwirkung von mind. 3 dB(A) zurück. Zur Erreichung einer zusätzlichen Pegelminderung von 3 dB(A) wäre die Lärmschutzeinrichtung in Ziegelstadel um 2 m auf 8 m über FOK zu erhöhen. Die Wirksamkeit der zusätzlichen Maßnahmen würde demnach bei einer weitgehenden Einhaltung der Immissionsgrenzwerte lediglich ca. 0,6 dB(A) bis 1 dB(A) je zusätzlichen Meter Lärmschutzwandhöhe betragen. Die maximale Pegelminderung beträgt 2

dB(A). Die Mehrkosten für die aktiven Schallschutzmaßnahmen betragen gegenüber dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept ca. 409.000 €. Hinsichtlich der Kosten für passiven Lärmschutz ergeben sich Minderkosten in Höhe von ca. 19.600 €. Das Verhältnis der „Mehrkosten aktiv“ zu den „Minderkosten passiv“ beträgt demnach ca. 21:1. Dieser Mehraufwand ist im Hinblick auf die geringe Anzahl von Gebäuden, bei denen derzeit noch Überschreitungen des Nachtgrenzwertes verbleiben und hinsichtlich der bestehenden Vorbelastung unverhältnismäßig und wird deshalb abgelehnt.

Außer Verhältnis zur erzielbaren Schutzwirkung stünden auch die Mehrkosten, die mit einer Erhöhung der Lärmschutzanlagen um 1 m verbunden wären. Bei einer zusätzlichen Abschirmwirkung von höchstens 1,4 dB(A) ändert sich das Verhältnis „Mehrkosten aktiv“ / „Minderkosten passiv“ gegenüber der Forderung des Landratsamtes Dachau nicht. Die Zahl der anspruchsberechtigten Gebäude würde sich zwar um 5 Gebäude verringern. Dem stehen jedoch unverhältnismäßig hohe Mehrkosten von ca. 190.000 € gegenüber der planfestgestellten Lösung gegenüber.

Sulzemoos

Die Gemeinde Sulzemoos hat gefordert, dass der in der tektierten Planung vorgesehene Schallschutzwall von km 19,200 bis km 20,400 in einer Höhe von 7 m zu errichten sei. Diese Forderung lehnen wir ab, da bereits durch den geplanten 4 m hohen Lärmschutzwall sichergestellt wird, dass in Sulzemoos die Tag- und Nachtgrenzwerte eingehalten werden. Dieses Ergebnis wurde vom Bayer. Landesamt für Umweltschutz bestätigt.

Im Verfahren wurde die lärmtechnische Berechnung für den Immissionspunkt S_IP19 angemahnt. Dies erscheint jedoch nicht notwendig. Zieht man den Immissionsort S_IP18, der bei vergleichbarer Entfernung zur Schallquelle eine erheblich geringere Abschirmwirkung aufweist, zur Beurteilung heran, wird deutlich, dass dort der Tagesgrenzwert um mind. 7 dB(A) und der Nachtgrenzwert um mind. 2 dB(A) unterschritten wird. Für den Immissionspunkt S_IP19 werden daher zweifellos auch die für Mischgebiete geltenden Grenzwerte eingehalten

Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen weisen wir Forderungen nach zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen im Bereich Sulzemoos zurück.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Im Verfahren wurde auch gefordert, auf der A 8 Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen während der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr auf 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw festzusetzen. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Wertung, dass auf Autobahnen grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt (§ 3 Abs. 3 S. 2 StVO), dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen nämlich nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z.B. der Verkehrssicherheit oder des Ruhebedürfnisses der Anwohner erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 S. 2 StVO). Der vom Straßenverkehr herrührende Lärm muss dazu nach der Rechtsprechung Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Dazu ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf eine evtl. gegebene Vorbelastung abzustellen. Als Orientierungshilfe dienen dazu unter anderem die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97). Nach diesen Richtlinien kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Lärm bei einem größeren, zusammenhängend bebauten reinem oder allgemeinem Wohngebiet den Richtwert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet. Die Voraussetzung der Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte ist im vorliegenden Ausbauabschnitt jedoch nicht gegeben. Es besteht aus unserer Sicht kein Anlass, diese Bewertung in Frage

zu stellen. Das vorgesehene Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers garantiert die Einhaltung der Grenzwerte auch ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen. Geschwindigkeitsbeschränkungen können zudem bei Notwendigkeit noch später durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nach pflichtgemäßen Ermessen erfolgen. Außerdem müsste eine in diesem Beschluss angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung bei der Lärmbeurteilung Berücksichtigung finden, wodurch jedenfalls bei einigen Gebäuden der Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen entfallen würde.

Verlegung der Anschlussstelle Odelzhausen

Der Forderung nach einer Verlegung der Anschlussstelle kann nicht entsprochen werden. Hinsichtlich des Immissionsschutzes ist die Verlegung der Anschlussstelle keine in Betracht zu ziehende Option. Die bestehende Anschlussstelle ist hinreichend leistungsfähig. Eine Verlegung ist durch den 6-streifigen Ausbau aus verkehrlichen Gründen nicht veranlasst, so dass eine Verlegung unter dem Aspekt einer lärmmindernde Linienführung (§ 50 BImSchG) ausscheidet. Für die Verlegung der Anschlussstelle würde insofern die Planrechtfertigung fehlen. Ferner gehört die geforderte Maßnahme nach C. Ziff. 11 Abs. 2 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) nicht zu den anerkannten Lärmschutzmaßnahmen an der Straße. Hierunter fallen lediglich Wälle, Wände, Einschnitts- und Troglagen sowie Teil- und Vollabdeckungen und Einhausungen.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

3.3.4.2.1 Allgemeines

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). Normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe. Die auf der Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende novellierte 22. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen daher nicht unmittelbar. In dieser Richtlinie wurden die aufgrund der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) beschlossenen Tochterrichtlinien 1999/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und 2000/69/EG vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft in deutsches Recht umgesetzt. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte werden deshalb neben der TA-Luft zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Sie sind jedoch wohl nicht so zu verstehen, dass die Überschreitung der dort genannten Grenzwerte jeweils eine Gesundheitsgefährdung impliziert. Die Grenzwerte aus der EU-Richtlinie

1999/30/EG beruhen auf den "Air Quality Guidelines for Europe 1999" der WHO, die festgelegt wurden, um unter Vorsorgegesichtspunkten langfristige Schäden für die menschliche Gesundheit zu vermeiden, zu verhüten und zu verringern. Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist daher im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes zu verfolgen. Ob dafür Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG gegen den Vorhabensträger einer Straßenbaumaßnahme erforderlich und zielführend sind, muss im Fall der Grenzwertüberschreitung im Einzelfall gesondert geprüft werden. Die 22. BImSchV selbst sieht als Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen durch die zuständigen Behörden vor. Diese Aufgabe richtet sich nicht unmittelbar an die Straßenbaubehörden, zuständig ist in Bayern das Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Art. 8 BayImSchG).

3.3.4.2.2 Prüfung der Schadstoffbelastung

Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat hinsichtlich der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen eine Abschätzung nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MLuS-02 – für den Prognosefall 2020 vorgenommen.

Nach einer Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen durch das LfU sind Belastungen oder Einwirkungen, welche die Grenzwerte der 22. BImSchV für Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Benzol überschreiten, nicht zu erwarten.

Auch der in § 4 Abs. 4 der 22. BImSchV festgesetzte Jahresmittelwert für PM₁₀ von 40 µg/m³ wird bei Berücksichtigung eines Überschätzungsfaktors von 1,6 an allen Immissionsorten eingehalten. Lediglich an dem Haus Nr. 21 in der Robert-Bosch-Straße in Odelzhausen kann nach der Stellungnahme des LfU nicht ausgeschlossen werden, dass der Tagesmittelwert für PM₁₀ von 50 µg/m³ öfter als 35 Mal im Kalenderjahr (§ 4 Abs. 2 der 22. BImSchV) überschritten wird.

Ungeachtet der Unsicherheit, mit der die für möglich gehaltene Grenzwertüberschreitung behaftet ist, lehnen wir gleichwohl die angeregte Verlängerung des bestehenden Lärmschutzwalls in diesem Bereich bis zum Regenrückhaltebecken sowie sonstige Schutzauflagen nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG ab.

Nach den Ausführungen des Vertreters des LfU im Erörterungstermin führen die hier planfestgestellten Baumaßnahmen hinsichtlich der Schadstoffbelastung nicht zu einer Verschlechterung der im Prognosejahr ohne Ausbau zu erwartenden Verhältnisse (Prognosenullfall). Durch das Abrücken der Fahrbahn um mehr als 10 m verbessert sich vielmehr die Situation in Odelzhausen. Die Planfeststellungsbehörde kann jedoch nur dann Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG festsetzen, wenn sie durch die planfestgestellte Baumaßnahme erforderlich werden. Der Grundsatz der Problembewältigung verlangt, dass die jeweilige Planung die durch sie hervorgerufenen Konflikte selbst durch Vorkehrungen bewältigen muss, soweit diese Bewältigung nicht abwägungsfehlerfrei einem nachfolgenden Verfahren überlassen werden darf. Da der 6-streifige Ausbau der A 8 nicht ursächlich für die nicht auszuschließende Überschreitung des Grenzwertes für PM₁₀ ist, kann ein Anspruch auf Vorkehrungen nach § 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG auch nicht aus dem Grundsatz der Problembewältigung hergeleitet werden. Im Übrigen würde diesem Gebot hinreichend Rechnung getragen, wenn die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und mithin dem Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (§ 47 BImSchG, Art. 8 BayImSchG) überlassen würde. Es ist schließlich nicht ersichtlich, dass durch das Planvorhaben vollendete Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen sind und es deshalb ausschließen.

Nach dem Urteil des BVerwG vom 26.05.2004 (Az.: 9 A 6.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV zudem keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung

tung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen. Die Grenzwerte stehen in einem unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV). Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zwar werden hierdurch – wie die Formulierung des § 45 Abs. 1 S. 2 BImSchG zeigt – auf Einhaltung der Grenzwerte gerichtete Maßnahmen außerhalb der Luftreinhalteplanung nicht ausgeschlossen. Die durch das Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit der Wahl zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln, die auch durch die Regelungen des BImSchG und der 22. BImSchV nicht beschränkt wird, gilt jedoch auch insoweit und schließt eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren, aus.

Es ist somit festzuhalten, dass die sichere Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für PM₁₀ vorliegend lediglich durch die Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen sichergestellt werden kann.

3.3.4.2.3 Ergebnis

Das Vorhaben ist nach alledem 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.

3.3.4.3 Bodenschutz

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

Die unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen auf den Boden sind oben unter Ziff. C 2.5.3 beschrieben. 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. Wegen des bestandsorientierten Ausbaus trägt das planfestgestellte Vorhaben dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden (Art. 141 Abs. 1 S. 3 BV) Rechnung.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

Striktes Recht (z. B. Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG) steht dem Vorhaben nicht entgegen. Es werden weder für Natura 2000 gemeldete Gebiete durch das Bauvorhaben betroffen, noch werden durch die geplante Maßnahme Lebensräume streng geschützter Arten gem. Art. 6a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG, § 20a Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG) berührt. Für die Beseitigung von Hecken gemäß Art. 13e BayNatSchG wird nach Art. 49 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls und mangels Alternativen Befreiung erteilt. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

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 ab-

zuwägen. 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 Unterlagen 12 T und 12.2/T der 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. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt. 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 in der Unterlage 12 T auf S. 28 ff. beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten.

3.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.2.1 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 (geänderte Regelung jetzt in § 19 Abs. 3 BNatSchG) 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 Biotope 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.

3.3.5.2.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19

Abs. 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Nach Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante). Das ist hier – wie bereits unter Ziff. C. 2.4 ausgeführt wurde – nicht möglich.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12 T) und die Unterlage 16 verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen (LBP – Unterlage 12 T, S. 28 ff.), die bereits im Rahmen der UVP (Ziff. C 2.5.9) dargestellt wurden.

3.3.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen

Wie in Unterlage 12 T, S. 33 ff. und Unterlage 12.2/T detailliert dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes ergeben sich durch den Verlust von nicht/längerfristig/kurzfristig wiederherstellbaren Biotopen, die vorübergehende Inanspruchnahme von nicht/längerfristig wiederherstellbaren Biotopen sowie durch die mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope infolge der Verlagerung der Immissionsbänder. Auswirkungen auf den Naturhaushalt haben ferner die Neuversiegelung von Boden und die Behinderung der Grundwasserneubildung aus Niederschlag.

Landschaftsbild und Erholungseignung werden beeinträchtigt durch den Verlust von landschaftsbildprägenden und die Trasse in die Umgebung einbindenden Gehölzbeständen und die Vergrößerung bestehender Einschnitts- und Dammböschungen. Des Weiteren kommt es zu einer Überformung der Landschaft und der Behinderung von Sichtbeziehungen durch Lärmschutzwälle und –wände. Anzuführen ist in diesem Zusammenhang auch der Verlust von Naturnähe vermittelnden, vielfältigen Gehölzbeständen, die einem großflächigen Nadelwald (Frauenholz, Konfliktbereich 2) vorgelagert sind. Durch die Verbreiterung der Trasse wird die optische Wahrnehmung eines technisch-konstruktiven Elements in der Landschaft verstärkt wahrgenommen.

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. BNatSchG bzw. Art. 6 a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Die bayerische Regelung ist noch nicht an die geänderte bundesrechtliche Regelung (§ 19 Abs. 3 BNatSchG) angepasst.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen, die für streng geschützte Arten nicht ersetzbar sind, "besonders schwerwiegende Gründe des Gemeinwohls" für die Zulässigkeit des Vorhabens verlangt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen

und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 wurde ein Ausgleichsflächenbedarf von ca. 11,68 ha ermittelt. Diesbezüglich wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 T) Bezug genommen. 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. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01.11.2001, Az.: 4 A 13.99). Zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Dachau hat in ihrer Stellungnahme zur Tektur darauf hingewiesen, dass die in den Planunterlagen enthaltene Bestandsaufnahme nicht auf die aktuelle Biotopkartierung Bezug nimmt. Für die Eingriffsermittlung ist jedoch nicht die Abgrenzung der Biotopkartierung ausschlaggebend. Diese richtet sich vielmehr nach dem tatsächlichen Bestand. Auf eine nachträgliche Darstellung in den Planunterlagen konnte daher verzichtet werden. Dem hat die Untere Naturschutzbehörde zugestimmt.

Ein gemeinsamer Ortstermin des Vorhabensträgers mit einer Vertreterin des Landratsamtes Dachau ergab, dass es sich bei dem Grundstück Fl.Nr. 143, Gemarkung Odelzhausen, um eine Ackerbrache handelt. Die vorjährige Ackernutzung ist noch deutlich zu erkennen. Die Darstellung im LBP ist daher richtig. Den Einwand der unzutreffenden Darstellung seitens der Unteren Naturschutzbehörde hat sich damit erledigt.

Fälschlicherweise wurde jedoch die Teilfläche von Fl.Nr. 147, Gemarkung Odelzhausen, zwischen den westlich und nördlich angrenzenden Gräben und dem südlich angrenzenden Geländeranken in den Planunterlagen als Ackerfläche dargestellt. Hierbei handelt es sich um ein nach Art. 13d BayNatSchG geschütztes Biotop (Großseggenried bzw. Seggen- und binsenreiche Nasswiese). Die dauerhafte Inanspruchnahme dieser Strukturen umfasst ca. 1.600 m², die vorübergehende Inanspruchnahme ca. 800 m². Das nach den „Grundsätzen für Ausgleich und Ersatz“ ermittelte Ausgleichserfordernis von rd. 1.000 m² ist in die Ausgleichsbilanz eingeflossen und wurde in der Ausgleichsfläche A 1 T2 berücksichtigt. Die Änderung des Ausgleichskonzeptes wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

Mit Zustimmung der Unteren Naturschutzbehörde kann auf eine nachträgliche Darstellung der Ausgleichsflächen der Gemeinde Sulzemoos (südlich von Sulzemoos, am „Ledermoosgraben“, Fl.Nr. 221, Gemarkung Sulzemoos, sowie westlich von Zielgestadel, Fl.Nr. 285) verzichtet werden. Da die aufgeführten Ausgleichsflächen von den Baumaßnahmen weder direkt noch mittelbar betroffen werden, wirken sie sich nicht auf die Ausgleichsberechnung aus.

Die mittels Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Straßenbauamt München zu regelnde Errichtung eines Geh- und Radweges auf der Ostseite der St 2051, die mit einer Aufweitung des Bauwerkes 39 verbunden ist, erfordert nach der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen.

Zur Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahme ist zu bemerken, dass es sich beim Ausgleich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff handelt. 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 Funkti-

onen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung.

Die Ausgleichsmaßnahmen orientieren sich an einem planerischen Leitbild, das aus den Zielen des Arten- und Biotopschutzprogramms des Landkreises Dachau, den übergeordneten Zielen der Landes- und Regionalplanung sowie den örtlichen Gegebenheiten abgeleitet wurde. Zur Optimierung der Funktion der Fließgewässer Glonn und Mieggersbach einschließlich ihrer Talräume eignen sich als Maßnahmen die Schaffung von ungenutzten Uferrandstreifen mit Hochstaudenfluren und Gehölzsukzession auf 5 m bis 10 m Breite, die Extensivierung von landwirtschaftlichen Nutzflächen einschließlich der Umwandlung von Ackerflächen in extensives Grünland, Abdichten von Drainagen, Pflanzung von Ufergehölzen sowie die Schaffung von Gehölzstrukturen entlang der Bachleiten und der Wege. Ein weiterer Maßnahmenkomplex dient der Aufwertung der weiträumigen, verarmten Ackerflur zwischen Wiedenzhausen und Hadersried. Die geplanten Maßnahmen orientieren sich diesbezüglich an der Pflanzung von Baumreihen und Hecken, der Optimierung der Fließgewässer und ihrer Talräume (siehe oben), der Aufwertung von Wäldern, Feldgehölzen und Heckenstrukturen durch Vergrößerung bzw. Einbringen standortgerechter Laubgehölze, der Entwicklung strukturreicher, gestufter Waldränder als Korridorbiotope sowie der Nutzungsextensivierung einschließlich der Umwandlung der Ackerflächen in Grünland. Die projektierte Aufwertung der Nadelwälder und die Neuschaffung naturnaher Laubwälder kann am südlichen Rand des „Frauenholzes“ und im Bereich der Waldlichtung im Adelzhauser Wald bei Hadersried durch den Aufbau von gestuften Waldrändern mit Strauchschicht und Krautsaum sowie durch Aufforstung mit gemischten Laubholzarten umgesetzt werden. Um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung zu kompensieren, bieten sich in örtlicher Hinsicht insbesondere die Glonnaue mit ihrem transparenten Landschaftsbild zur Umsetzung geeigneter Maßnahmen an.

Das Ausgleichskonzept wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Dachau abgestimmt. Dieses Planungskonzept wird auf den Ausgleichsflächen A1 bis A5 mit einem Gesamtflächenumfang von 13,79 ha (anrechenbar: 12,33 ha) umgesetzt. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Die Maßnahme A1, Neugründung von Wald am Frauenholz, sieht eine Waldneugründung sowie eine Waldmantelvorpflanzung mit standortgerechten, heimischen Laubgehölzen vor. Entlang der Bundesautobahn werden im Bereich von 20 m keine hochwüchsigen Bäume gepflanzt. Die Planung in der Fassung der Tektur vom 13.04.2004 ersetzt die Teilfläche A 1.2 durch die Erweiterung der Teilfläche A 1.1. Ziel der Maßnahme, die eine Fläche von 0,81 ha umfasst, ist die Schaffung eines strukturreichen Übergangs zwischen Wald und Offenland und die Aufwertung von Bodenfunktionen durch Wegfall der Belastungen durch intensive Landwirtschaft. Es wird eine Verbesserung der Bedingungen für die Grundwasserneubildung aus Niederschlag erreicht. Des Weiteren soll eine natürliche Waldsilhouette geschaffen werden, die das Landschaftsbild bereichert.

Mit der Änderung der Tektur wurde auf Teilflächen der Fl.Nrn. 428 und 426, Gemarkung Wiedenzhausen, die Maßnahme A 1 T2, Renaturierung eines Grabens südlich Wiedenzhausen, im Umfang von 0,5 ha vorgesehen. Gegenstand dieser Maßnahme ist die Umwandlung von Acker in extensives Grünland, die Extensivierung von Grünland und die naturnahe Gestaltung des in der Ausgleichsfläche verlaufenden Grabens samt Modellierung von Uferböschungen. Zur Sukzession eines Uferhochstaudensaumes soll Oberboden in einem ca. 5 m breiten angrenzenden Streifen abgeschoben werden. Vorhandene Drainagen werden derart abgedichtet bzw. entfernt, dass Auswirkungen auf an die Maßnahme angrenzende Flächen vermieden werden. Ferner ist die Anlage von wechsellässigen Geländesenken und die Pflanzung von Einzelbäumen entlang des nördlich angrenzenden Weges vorgesehen. Durch die Maßnahme soll das lineare Biotopverbundsystem „Fließgewässer“ verbessert werden. Weitere Ziele der Maßnahme sind eine Aufwertung des Landschaftsbildes und

der Landschaftselemente sowie der Bodenfunktionen durch Verbesserung der Grundwasserneubildung. Des Weiteren sollen sich krautreiche Uferrandstreifen durch gesteuerte Sukzession sowie ein Mosaik von Feucht- und Nasswiesengesellschaften mit Röhrichtern entwickeln.

Die Maßnahme A2 entfällt durch die o. g. Tekturen und wird durch die Maßnahme A2 T (Renaturierung des Weiherwiesengrabens) ersetzt. Diese umfasst die Umwandlung von Acker in extensives Grünland, die Extensivierung von Grünland sowie die Nutzungsaufgabe im Bereich von Uferrandstreifen und punktuell die Pflanzung von Ufergehölzen. Ferner sollen vorhandene Drainagen derart abgedichtet bzw. entfernt werden, dass Auswirkungen auf an die Maßnahmen angrenzende Flächen vermieden werden. Schließlich ist die Anlage von wechsellassen Geländesenken vorgesehen. Durch die Maßnahme soll das lineare Biotopverbundsystem „Fließgewässer“ verbessert und die Bodenfunktionen durch Wegfall der Belastungen durch intensive Landwirtschaft aufgewertet werden. Dadurch werden die Bedingungen für die Grundwasserneubildung aus Niederschlag und die Gewässerqualität verbessert. Weiteres Ziel der Maßnahme ist die Aufwertung des Landschaftsbildes durch das Einbringen von autotypischen Landschaftselementen. Die Maßnahme umfasst eine Fläche von 1,38 ha (anrechenbar: 1,28 ha).

Die Maßnahme A3, Extensivierung von Grünland in der Glonnaue, mit einer Fläche von 7,06 ha (anrechenbar: 6,11 ha) beinhaltet die Extensivierung von Grünland, das Abdichten bzw. Entfernen vorhandener Drainagen, die Anlage von wechsellassen Geländesenken sowie die abschnittsweise Ergänzung der Ufergehölze. Dadurch wird der Auen-Biotopkomplex an der Glonn aufgewertet und das lineare Biotopverbundsystem „Fließgewässer“ verbessert. Ferner sollen die Bodenfunktionen durch Wegfall der Belastungen durch intensive Landwirtschaft aufgewertet werden. Die Bedingungen für die Grundwasserneubildung aus Niederschlag und die Gewässerqualität werden verbessert.

Die Maßnahme A4, Anlage von Feldgehölzen zwischen Hadersried und Odelzhäusern, besteht aus einer Waldneugründung und dem Vorpflanzen bzw. Ergänzen des Waldrandes mit standortgerechten, heimischen Laubgehölzen, der Umwandlung von Acker in extensives Grünland sowie – abschnittsweise – der Pflanzung von Hecken und Einzelgehölzen entlang der St 2051. Ziel der Maßnahme ist die Vergrößerung bzw. Vernetzung der kleinen Wäldchen zur Stabilisierung und Aufwertung ihrer Biotopfunktionen und die Aufwertung der Bodenfunktionen durch Wegfall der Belastungen durch intensive Landwirtschaft. Die Maßnahme, die eine Fläche von 2,81 ha (anrechenbar: 2,71 ha) umfasst, dient ferner der Entwicklung und Sicherung von gliedernden, landschaftsprägenden Gehölzbeständen.

Bei der Maßnahme A5 (Umfang: 1,40 ha, anrechenbar: 1,27 ha), Adelzhauser Wald, ist vorgesehen, Grünland zu extensivieren und Feuchtwiesenstrukturen zu erhalten und zu optimieren. Mit der Tektur vom 13.04.2004 entfiel eine Teilfläche der ursprünglich vorgesehenen Ausgleichsfläche A5 und wurde durch Vergrößerung der Teilfläche A 4.1 ersetzt. Ziel der Maßnahme ist die Strukturanreicherung und damit eine Aufwertung des Biotopkomplexes Wald-Waldrand-Grünland-Fließgewässer. Ferner wird eine lineare Biotopstruktur (Fließgewässer) aufgewertet und damit der Biotopverbund gestärkt. Mit der Maßnahme sollen Bodenfunktionen durch Wegfall der Belastungen durch intensive Landwirtschaft aufgewertet werden. Die Bedingungen für die Grundwasserneubildung aus Niederschlag werden dadurch verbessert. Schließlich bezweckt die Maßnahme eine Aufwertung des Landschaftsbildes durch Einbringen von naturraumtypischen Landschaftselementen.

Zu den Einzelheiten, insbesondere was die genaue Lage der Maßnahmen betrifft, verweisen wir auf die Ausführungen im LBP (Unterlagen 12 T und 12.4/T).

Eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG ist nicht erforderlich, weil die Eingriffe als ausgleichbar zu bewerten sind und durch die Ausgleichsmaßnahme, die Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist,

ausgeglichen werden. Unseres Erachtens ist auch der Verlust von Bruch- und Laubwald ausgleichbar, da die betroffenen Biotope wegen der Nähe zur Autobahn nicht als werthaltig einzustufen sind. Wegen der Vorbelastung ist insofern nicht mit einer verbleibenden erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zu rechnen. Auch die Voraussetzungen des Art. 6 a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG sind nicht gegeben, da Lebensräume streng geschützter Arten nicht betroffen sind.

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 (Planunterlagen 14, 14.2.1 T und 14.2.2 T) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

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

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt sein wird. Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

3.3.5.3 Erlaubnisse

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst die nach § 3 Abs. 1 der Verordnung des Landkreises Dachau über ein Landschaftsschutzgebiet im Glonntal vom 07.11.1974 nötige Erlaubnis. Die beabsichtigte Maßnahme widerspricht nicht dem mit dieser Verordnung bezweckten Schutz des Landschaftsschutzgebietes.

3.3.6 Gewässerschutz

3.3.6.1 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.

Sofern es sich nicht um Be- und Entwässerungsgräben im Sinne von Art. 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 BayWG handelt, ist im Einzelnen die Planfeststellung nach § 31 WHG i.V.m. Art. 58 BayWG für folgende Gewässerverlegungen von dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss umfasst:

- Verlegung des Ziegelstadelgrabens von km 19+500 bis 19+610 und von km 19+590 bis 19+880
- Verlegung des Weiherwiesengrabens von km 20+300 bis 20+370 und von km 20+370 bis 20+440
- Verlegung eines Grabens von km 21+320 bis 21+345
- Verlegung eines Grabens von km 21+480 bis 22+070
- Verlegung eines Grabens bei km 21+770
- Verlegung eines Grabens bei von km 25+360 bis 25+460
- Verlegung und teilweise Überbauung eines Grabens bei km 25+550

- Verlegung des Miegersbaches von km 27+190 bis 27+370
- Verlegung des Miegersbaches von km 27+980 bis 28+180

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

3.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Oberflächenwasser der Straße bei nach außen geneigter Fahrbahn breitflächig über Bankette und Böschungen zu versickern. In Einschnitten wird im Anschluss an das Bankett eine 3,0 m breite Mulde hergestellt. Dort kann das Oberflächenwasser über eine belebte Oberschicht versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Über hochgesetzte Muldeneinläufe gelangt das Wasser, das bei Starkregenereignissen nicht mehr in der Mulde versickert, in eine unter der Mulde liegende Mehrzweckleitung. Bei nach innen geneigter Fahrbahn wird das Straßenwasser in einer Rinne entlang der Betonschutzwand gesammelt und über Einläufe in eine unter dem Mittelstreifen verlegte Sammelleitung geleitet. Für Niederschlagswasser, das durch den Erdkörper im Mittelstreifen sickert, werden Sickerleitungen gebaut. Das gesammelte Straßenoberflächenwasser wird grundsätzlich in Regenrückhaltebecken eingeleitet. Die vorgesehenen sechs Regenrückhaltebecken bestehen aus einem abgedichteten Absetzbecken mit Leichstoffabscheider und einem nachgeschalteten Rückhaltebecken. Von dort werden mit der Wasserwirtschaft abgestimmte Einleitungsmengen in die Vorfluter gegeben. Entlang von Lärmschutzwällen wird das anfallende Oberflächenwasser breitflächig über das Bankett einer 3,0 m breiten Mulde zugeführt. Hier wird es unter Ausnutzung der belebten Oberbodenschicht versickert. Über hochgesetzte Muldeneinläufe gelangt das nicht versickernde Wasser in eine unter der Mulde liegende Mehrzweckleitung. Als Notüberlauf für Starkregenereignisse dienen Durchlässe DN 300, die im Abstand von ca. 40 m den Lärmschutzwall queren. Am rückwärtigen Fuß des Lärmschutzwalles wird eine weitere 3,0 m breite Sickermulde ausgebildet.

Die gebündelte Einleitung von Straßenoberflächenwasser in oberirdische Gewässer und in das Grundwasser ist 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 4.1 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 4.3 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 (Stellungnahme des Landratsamtes Dachau vom 21.07.2003).

Das Wasserwirtschaftsamt Freising beabsichtigt, Renaturierungsmaßnahmen am Gewässerlauf der Glonn als zusätzliche Maßnahmen durchzuführen. Die Autobahndirektion Südbayern lehnt eine Berücksichtigung dieser Renaturierungsmaßnahmen im gegenständlichen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren wegen des bestehenden zeitlichen Drucks ab. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Gleichwohl besteht die Möglichkeit, das genannte Vorhaben als künftige Gemeinschaftsmaßnahme auf der Basis einer gemeinsamen Vereinbarung durchzuführen. In diesem Zusammenhang ist jedoch sicherzustellen, dass die planfestgestellten Maßnahmen (A3, G4, S5) umgesetzt werden.

Gegen die vom Wasserwirtschaftsamt Freising beabsichtigte Pegelverlegung nach Abschluss des Autobahnausbaus in den Bereich unmittelbar nach der Autobahnbrücke bestehen keine Bedenken. Die Mitbenutzung des privaten Betriebsweges von der Kreisstraße DAH 6 sowie die Errichtung eines Pegelhäuschens sind in privatrechtlichen Vereinbarungen mit der Autobahndirektion Südbayern zu regeln.

Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Änderung zur Tektur einer Anregung des Wasserwirtschaftsamtes Freising entsprochen, wonach die für den Retentionsraumausgleich vorgesehenen Flächen Fl.Nr. 271, 272 und 274, Gemarkung Höfa, größtenteils beim Bund verbleiben sollen. Statt dessen wird ein ca. 10 bis 15 m breiter Uferstreifen an den Freistaat Bayern, vertreten durch das Wasserwirtschaftsamt Freising, übertragen. Das Bauwerksverzeichnis (Ifd. Nr. 5.6 und 5.7) wurde hierzu entsprechend geändert. Auf die Auflage unter Ziff. A 3.3.1.10 wird verwiesen. Gewässerunterhaltung und Errichtung der Pegelstelle durch das Wasserwirtschaftsamt können aufgrund dieser Regelung ohne Inanspruchnahme von Grundstücken des Bundes erfolgen.

Im Hinblick auf die im Rahmen der Tektur vorgesehenen Verrohrung des Ziegelstadelgrabens hat der Vorhabensträger entsprechend einer Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Freising die Möglichkeit einer offenen Führung des Gewässers hinter dem Lärmschutzwall geprüft. In diesem Falle müsste durch die Ergänzung des Lärmschutzwalles für Sulzemoos in der Tektur vom 13.04.2004 eine Grabenverlegung deutlich nach Nord-Osten abgerückt werden. Das Gelände steigt dabei nach Osten an. Die geplante Rohrleitung ist bereits bis über 5 m vom anstehenden Gelände überdeckt. Selbst bei einer Böschungsneigung von 1:1,5 würde eine Grabenverlegung einen massiven Eingriff in die benachbarte Fläche mit zusätzlichem Grunderwerb nach sich ziehen (ca. 2.000 m²). Aus diesem Grund ist die Verrohrung des Ziegelstadelgrabens einer offenen Gewässerführung in diesem Fall vorzuziehen. Diesbezüglich wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising Einvernehmen hergestellt. Entsprechend einer Forderung wurde das BWV unter Ifd. Nr. 5.1 dahingehend ergänzt, dass die Unterhaltung der Verrohrung der Bundesrepublik Deutschland – Straßenbauverwaltung obliegt. Zur Oberflächenwasserableitung von den angrenzenden Flächen hinter dem Lärmschutzwall steht eine 3 m breite Mulde am Wallfuß zur Verfügung. Wir haben den Vorhabensträger jedoch verpflichtet, im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob diese Maßnahme zum Abführen des Oberflächenwassers genügt. Ggf. sind geeignete Maßnahmen zur Oberflächenwasserableitung vorzusehen (vgl. Ziff. A 3.3.1.9).

Den Antrag der Kanzlei Labbé und Partner (Rechtsanwalt Dr. Wölfel), im Wege der Beweissicherung den gegenwärtigen Zustand jener Flächen, die im Umgriff und Einflussbereich der vorgesehenen Baumaßnahme liegen, festzustellen lehnen wir ab, da keine Anhaltspunkte für mögliche Schäden ersichtlich sind. Eine nachteilige Veränderung der Wasser- und Wasserversorgungsverhältnisse ist nicht zu befürchten. Das planfestgestellte Vorhaben ist mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Freising abgestimmt, dessen Maßgaben wir als Auflagen dem Vorhabensträger auferlegt haben (vgl. Ziff. A 3.3 und A 4.3). Außergewöhnliche Kunstbauwerke, die das hydrologische Regime maßgeblich beeinflussen würden, sind nicht vorgesehen. In der näheren Umgebung des Planungsabschnitts befinden sich auch keine Wasserschutzgebiete für öffentliche Wasserversorgungsanlagen. Entsprechend der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Freising vom 15.07.2003 haben die jungtertiären Schichten als Grundwasserleiter keine große Bedeutung. Die beantragte Beweissicherung ist daher nicht erforderlich und als unverhältnismäßig abzulehnen.

Entsprechend einer Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Freising hat der Vorhabensträger die Dimensionierung des bereits planfestgestellten Rückhaltebeckens bei km 19+900 überprüft. Danach wurde das Becken bereits ursprünglich auf die aus dem gegenständlichen Planungsabschnitt und aus dem östlich angrenzenden Planungsabschnitt zu erwartenden Wassermengen ausgelegt. Trotz größeren Einzugs-

gebietes (von km 19+500 bis 20+800) ist eine Anpassung des Beckenvolumens daher nicht erforderlich.

3.3.7 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.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichsflächen werden rund 32,78 ha zusätzliche Fläche benötigt. Nach dem Ausbau wird die Bundesautobahn in diesem Abschnitt 79,59 ha an Grund und Boden beanspruchen. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

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

Im Verfahren wurde eine Verbreiterung der Brücke über die Glonn (BW 41, BWV lfd. Nr. 217) gefordert, da eine Vernässung der angrenzenden Äcker und Wiesen befürchtet werde. Da die Glonnbrücke keinen abflussmindernden Einfluss auf das Gewässer ausübt, weisen wir diese Forderung zurück. Die neuen Brückenabmessungen wirken sich vielmehr positiv auf das Abflussverhalten aus. Das Wasserwirtschaftsamt Freising hat sein Einverständnis mit den neuen Querschnitten der Brückenbauwerke erklärt. Die geäußerte Befürchtung ist daher nicht stichhaltig.

3.3.8 Städtebauliche Belange

Von Seiten der Gemeinde Odelzhausen wurde gefordert, dass bei Planung und Dimensionierung der Lärmschutzanlagen zu berücksichtigen sei, dass ein wesentlicher Entwicklungsbereich der Gemeinde Odelzhausen im Ortsteil Höfa liege. Es sei geplant, nördlich des bestehenden Ortsteils in Richtung Autobahn weitere Wohnbauflächen auszuweisen. Diese Forderung weisen wir wegen der zeitlichen Priorität der Autobahnplanung vor der Bauleitplanung und dem Vorrang der Bundesfernstraßenplanung vor der gemeindlichen Siedlungsplanung (§ 16 Abs. 3 S. 3 FStrG) zurück. Im Falle konkurrierender Planungsvorstellungen ist der Prioritätsgrundsatz ein wichtiges Abgrenzungskriterium. Grundsätzlich hat die später folgende Planung auf die vorangegangene Rücksicht zu nehmen. Bezüglich eines Fachplanungsvorhabens markiert in der Regel erst die Auslegung der Planunterlagen den Zeitpunkt einer hinreichenden Verfestigung. Abweichendes gilt aber im Falle eines gestuften Planungsvorgangs mit verbindlichen Vorgaben, wie er bei der gesetzlichen Bedarfsfeststellung im Fernstraßenausbaugesetz vorliegt (BVerwG, NuR 2003, 288 f.). Nach § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG ist die gesetzliche Bedarfsfeststellung für die nachfolgende

straßenrechtliche Planfeststellung verbindlich. Auf das seit 1980 im Bedarfsplan festgelegte Ziel eines 6-streifigen Ausbaus der A 8 war aus diesem Grund seitens der Gemeinde bei der Aufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahr 1983 Rücksicht zu nehmen. Bei einer im Bereich Höfa an die BAB A 8 heranrückenden Wohnbebauung hätte die Gemeinde somit im Hinblick auf § 50 BImSchG planerische Zurückhaltung üben müssen. Im Übrigen wird die Realisierbarkeit der Ausweisung weiterer Wohnbauflächen durch den Ausbau der A 8 nicht schlechterdings verhindert. Aufgrund der vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen verbessert sich vielmehr die Lärmsituation gegenüber dem gegenwärtigen Zustand. Die Baubeschränkungen des § 9 FStrG galten bereits zuvor. Des Weiteren stehen weder Art noch Umfang der geplanten (Wohn-) Bebauung fest. Bei dieser Sachlage erscheint es sinnvoll und angemessen, den Umfang des erforderlichen Lärmschutzes für die geplante Wohnbebauung im Bebauungsplanverfahren zu prüfen. Es obliegt daher vielmehr der Gemeinde, bei der Bauleitplanung hinsichtlich des Lärmschutzes die Orientierungswerte der DIN 18005 zu berücksichtigen.

Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit ist somit nicht erkennbar.

3.3.9 Denkmalpflege

Entgegen der Auffassung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege bedarf es für den Weiterbau beim Auffinden von Bodendenkmälern keiner gesonderten denkmalschutzrechtlichen Erlaubnis, da diese bereits von der (formellen) Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst wird (Art. 75 Abs. 1 S. 1, 2. HS BayVwVfG). Das Denkmalschutzgesetz enthält keine dem § 14 Abs. 1 WHG vergleichbare Regelung, wonach die Erlaubnis gesondert erteilt werden müsste. Da durch die Beteiligung des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege sowie der Unteren Denkmalschutzbehörde im Planfeststellungsverfahren den Belangen des Denkmalschutzes hinreichend Rechnung getragen wird und auch materielles Recht uneingeschränkt anwendbar bleibt, sehen wir keinen Anlass, die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung auszunehmen. Andernfalls wäre der Zweck des Planfeststellungsbeschlusses als eine Gesamtentscheidung in Frage gestellt.

3.3.10 Sonstige öffentliche Belange

3.3.10.1 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 A 3. wird verwiesen.

Die E.ON Bayern AG trägt vor, dass die über die Ausgleichsflächen A 3 und A 4.1 verlaufenden 20-kV-Freileitungen sowie die Transformatorstation TH 16809, Alcatel Verstärkerstation bei km 27+660 nicht im Bauwerksverzeichnis enthalten seien. Dies ist nicht zu beanstanden, da bei den genannten Anlagen keine baulichen Maßnahmen veranlasst sind.

3.3.10.2 Jagd

Der generellen Forderung, an der Autobahn Wildschutzzäune anzuordnen, konnten nicht entsprochen werden. Der Vorhabensträger hat jedoch die Errichtung von Wildschutzzäunen in Waldbereichen auf Nachweis der Wilddichte entsprechend der Richtlinie für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (ARS 11/1985, 13/1992) bzw. auf Nachweis der Wildunfälle verbindlich zugesagt.

Zum Schutz von wandernden Tierarten wurde von Seiten des Jagdschutz- und Jägervereins Dachau e.V. angeregt, im Bereich Hadersried eine großzügige Grünbrücke zu errichten. Dies entspräche überdies dem Beschluss des Bayerischen Land-

tags zur Berücksichtigung von wandernden Tierarten in der bundesdeutschen Rahmenplanung (Drs. 14/12517). Im LBP werden bezogen auf Konfliktbereiche Aussagen zu Beeinträchtigungen und Zerschneidungswirkung der geplanten Baumaßnahme anhand einer naturschutzfachlich-faunistischen Bewertung von Lebensräumen auf der Basis von Indikatorarten getroffen. Die für diese Arten unter Kap. 4.2 der Unterlage 12.0 beschriebene Verstärkung von Trenneffekten lässt sich durch die Aufweitung und entsprechende tierökologische Gestaltung von Durchlassbauwerken soweit minimieren, dass keine zusätzlichen Beeinträchtigungen entstehen. Insbesondere Schwarzwild bevorzugt Unterführungen. Hinweise auf regelmäßige Querungen der Autobahn durch Wild liegen nicht vor. Der Bau einer Grünbrücke wäre mit Mehrkosten von ca. 3 Millionen Euro verbunden. Auf der Basis der derzeit vorliegenden Erkenntnisse ist ein derartiger Aufwand im Bereich des Adelzhauser Waldes daher nicht zu rechtfertigen. Wegen des Vorliegens ebenso wirksamer wie ausreichender Querungshilfen entspricht das planfestgestellte Vorhaben auch dem o. g. Beschluss des Bayerischen Landtags.

3.3.10.3 Verkehrliche Belange

Der Einwand, dass bei der geplanten Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Höfa-Hadersried im Westen des Sägewerks eine lange Gefällestrecke mit leichter Rechtskurve in Richtung Hadersried entstehe und dies zu einer erheblich erhöhten Einfahr-Geschwindigkeit am Ortseingang von Hadersried führe, kommt u. E. nicht zum Tragen. Aufgrund der gegenüber dem Bestand verbesserten Sichtweiten ist nicht mit einer erhöhten Unfallgefahr zu rechnen. Im Ortsbereich von Hadersried beträgt gem. § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Fahrzeugführer müssen ferner nach § 3 Abs. 1 S. 2 StVO die Geschwindigkeit u. a. den Straßenverhältnissen anpassen und daher auch das Gefälle berücksichtigen. Bei Beachtung dieser Verkehrsregeln ist eine erhöhte Einfahr-Geschwindigkeit am Ortseingang von Hadersried auszuschließen. Weder die Gradienten noch die Straßenführung sind unter Sicherheitsaspekten zu beanstanden.

Die von der Gemeinde Odelzhausen geforderte Errichtung eines Verkehrsleitsystems lehnen wir ab. Durch den 6-streifigen Ausbau wird sichergestellt, dass die A 8 für die prognostizierte Verkehrsmenge ihre raumordnerische Funktion als leistungsfähige Verkehrsverbindung der Ballungsräume München – Augsburg – Ulm erfüllen kann. Zum jetzigen Zeitpunkt und auch im Hinblick auf die prognostizierten Verkehrsmengen ist kein Verkehrsleitsystem erforderlich. Bei Notwendigkeit ist deren Errichtung jedoch zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Sie wird durch die vorliegende Planfeststellung nicht verhindert.

Soweit im Erörterungstermin gerügt wurde, dass bisher die Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Höfa-Miegersbach nicht mit Maschinen befahren werden könne, verbessert sich die Situation insofern, als die Unterführung von 3,80 m auf 4,50 m erhöht wird. Die lichte Weite beträgt künftig 10,50 m (statt 6,0 m).

3.4 Private Einwendungen

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

3.4.1.1 Allgemeines

Zu den von einer Vielzahl von Einwendungsführern erhobenen Bedenken gegen das Lärmschutzkonzept haben wir uns bereits ausführlich unter Ziff. C 3.3.4.1 geäußert. Die Aufrechterhaltung von Zufahrten zu allen Grundstücken und die Funktionsfähigkeit der Drainagen haben wir in den Auflagen A 3.4.1.9 und A 3.7.2 geregelt.

3.4.1.2 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 53,4 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Zusätzlich werden ca. 11,1 ha privater Flächen vorübergehend für Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen etc. in Anspruch genommen.

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 bereits oben bei der Behandlung des Ausbaustandards näher eingegangen. Das öffentliche Interesse an der Durchführung der Baumaßnahme überwiegt die privaten Eigentümerinteressen.

In diesem Zusammenhang haben wir auch überprüft, ob der Flächenbedarf durch Änderung des Böschungswinkels von Böschungsflächen (statt im Verhältnis 1:2 mit 1:1,5) verringert werden kann. Da die Neigung der Böschungsflächen von den Materialeigenschaften der anstehenden bzw. geschütteten Böden abhängig ist, sollen nach dem grundbautechnischen Gutachten der Landesgewerbeanstalt Bayern (LGA) bei den anstehenden Böden aus Sanden, Kiesen sowie Schluffen und Tonen weicher bis halbfester Konsistenz die Böschungen nicht steiler als 1:2 geneigt werden. Steilere Böschungen würden aufwendige grundbautechnische Sicherungsmaßnahmen erfordern. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Umweltverträglichkeit werden die anstehenden Böden zum Schütten der Lärmschutzwälle verwendet. Die Lärmschutzwälle können daher auch nicht steiler als 1:2 geneigt werden. Bei der gewählten Böschungsneigung handelt es sich vielmehr um die steilste mögliche Grenzneigung der anstehenden Böden.

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 €/ 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 20.000 €/ Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 €/ 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 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € 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.

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u.U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

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

3.4.1.3 Verkehrsbeschränkungen

Entgegen der Forderung der Kanzlei Labbé (Rechtsanwalt Dr. Wölfel) ist der Vorhabensträger nicht verpflichtet, die uneingeschränkte Befahrbarkeit der geplanten Kreuzungsbauwerke während der Bauphase zu gewährleisten. Gemäß § 45 Abs. 2 S. 1 StVO kann die Straßenbaubehörde zur Durchführung von Straßenbauarbeiten Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesichert, die Verkehrsbeschränkungen so weit wie möglich zu minimieren.

3.4.1.4 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.

Lärmschutzauflagen sind unter C 3.4.4 behandelt.

3.4.1.4.1 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).

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 bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

Soweit der Vorhabensträger in Einzelfällen zugesagt hat, Restflächen auf Antrag zu erwerben, haben sich die entsprechenden Forderungen erledigt.

3.4.1.4.2 Ersatzlandbereitstellung

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 verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

3.4.1.4.3 Umwege

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

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

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

3.4.1.4.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.7.3 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).

Die Bepflanzung der Dammböschungen an der Autobahn und an den Überführungsbauwerken erfolgt entsprechend dem landschaftspflegerischen Begleitplan. Eingriffe in das Landschaftsbild werden dadurch minimiert. Die von Seiten der Kanzlei Labbé (Rechtsanwalt Dr. Wölfel) geforderte Beschränkung auf niedrigwüchsige Gehölze, um Verschattungen der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen zu vermeiden, erzielt nicht die für die Einbindung in das Landschaftsbild erforderliche optische Wirkung und ist zudem auch aus naturschutzfachlichen Gründen (Bedeutung von Bäumen als Lebensraum, mehrstufiger Aufbau von heckenartigen Strukturen) nicht sinnvoll. Wir lehnen deshalb die erhobene Forderung ab und halten an den planfestgestellten Minimierungsmaßnahmen fest. Vorgesehen ist die Pflanzung von Hecken, Einzelbäumen und Gehölzgruppen. Bei hecken- und gehölzgruppenartigen Pflanzungen dominiert die Verwendung strauchartiger Gehölze. Bäume (Heister und Hochstämme) werden bis ca. 5 % Mengenanteil eingestreut. Bei höheren Böschungen wird eine schwerpunktmäßige Pflanzung von baumförmigen Gehölzen im unteren Böschungsdrittel angestrebt, weil dadurch eine bessere Einbindung in das Landschaftsbild erzielt werden kann. Der Vorhabensträger hat überdies zugesagt, die Grenzabstände gemäß AGBGB einzuhalten. Erhebliche Beeinträchtigungen infolge der vorgesehenen Bepflanzung sind nicht zu erwarten.

3.4.2 Einzelne Einwender

3.4.2.1 Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 312 der Gemarkung Höfa

Bei dem unterführten Weg entlang der Gemeindeverbindungsstraße Höfa-Hadersried handelt es sich um einen unselbständigen Weg, der Bestandteil der Straße ist. Im Gegensatz zum selbständigen Geh- und / oder Radweg, der als beschränkt öffentlicher Weg gesondert gewidmet werden kann, obliegt vorliegend die Festsetzung der Nutzung des Weges der Gemeinde Odelzhausen. Über die Forderung, den Weg als Geh- und Radweg künftig zu nutzen, kann daher im Rahmen der Planfeststellung nicht entschieden werden.

Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt im Bereich der zu unterführenden Straße nach den geltenden Richtlinien. Das Wasserwirtschaftsamt Freising hat der Entwässerungsplanung zugestimmt. Die geäußerten Bedenken hinsichtlich einer möglichen Gefährdung für Radfahrer und Fußgänger durch abfließendes Oberflächenwasser sind daher unbegründet. Als Bestandteil der Baumaßnahme sind ausreichend dimensionierte Entwässerungssysteme vorgesehen, durch die das Wasser von der Straße gefasst und abgeleitet wird. Hinsichtlich der im Erörterungstermin angesprochenen Verschlammungsgefahr für die Entwässerungseinrichtungen verweisen wir auf die Unterhaltungspflicht der Gemeinde.

Die Flächenberechnung hinsichtlich des Grundbedarfs aus Fl.Nr. 312 wurde wie beantragt überprüft und ist nicht zu beanstanden. Der Grundbedarf wurde auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt.

Durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen (allgemeine Schutzmaßnahmen, Schutzmaßnahmen S4 und S5, vgl. Unterlage 12.0, S. 54 ff.) zur Konfliktminimierung

ist sicher gestellt, dass die Rodung von Bäumen auf ein Mindestmaß beschränkt wird. Die festgestellte Planung trägt damit der diesbezüglichen Forderung Rechnung. Die beantragte Entschädigung für die Grundabtretung und deren Folgen ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Forderung nach einer zusätzlichen Ausfahrt auf Höhe des Parkplatzes zwischen Höfa und Hadersried hat sich entsprechend der Äußerung der Einwendungsführerin im Erörterungstermin erledigt.

3.4.2.2 Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 272, 271, 270/2 und 254 der Gemarkung Höfa

Die Einwendungsführer befürchten, dass die künftige bauliche Entwicklung im Bereich der Fl.Nr. 264 (Gemarkung Höfa) durch den Ausbau der BAB A 8 beeinträchtigt wird. Wie bereits ausgeführt wurde, musste der Vorhabensträger die baulichen Verhältnisse im Ortsteil Höfa mangels hinreichender Verfestigung jedoch nicht berücksichtigen (vgl. Ziff. C 3.3.4.1.4). Ein Vergleich mit dem Immissionspunkt O_IP134, der einen vergleichbaren Abstand zur Schallquelle aufweist, zeigt, dass entsprechend der Ausweisung im Flächennutzungsplan gleichwohl die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete auf dem genannten Grundstück weitgehend eingehalten werden. Im nördlichen Bereich des Grundstücks kann durch entsprechende Situierung der Schlafräume (auf der autobahnabgewandten, südlichen Seite) verhindert werden, dass es zu Überschreitungen des Nachtgrenzwertes von 49 dB(A) kommt. Die künftige bauliche Entwicklung wird durch die planfestgestellte Baumaßnahme daher nicht beeinträchtigt.

Dass die Restfläche des betroffenen Grundstücks Fl.Nr. 254 (Gemarkung Höfa) mit einer Größe von 2,9831 ha unwirtschaftlich würde, ist nicht erkennbar.

Der Betrieb bewirtschaftet nach Angaben der Einwendungsführer ca. 40,3 ha an landwirtschaftlicher Nutzfläche. Davon befinden sich rd. 16,6 ha in deren Eigentum. Ca. 17,9 ha Flächen werden aufgrund langfristiger Pachtverträge genutzt. Existenzgefährdung wurde geltend gemacht. Für den Ausbau der Autobahn werden insgesamt ca. 5,1 ha Flächen benötigt. Bezogen auf Eigentum und langfristige Pachtverträge verliert der Betrieb damit rd. 14,8 % seiner Betriebsfläche. Dies liegt über der Grenze von 5 %, bis zu der allgemein davon ausgegangen werden kann, dass ein gesunder Betrieb einen solchen Eingriff verkraften kann. Gleichwohl ist der Einwand der Existenzgefährdung vorliegend nicht stichhaltig, da der Betrieb derzeit trotz hoher Mieteinnahmen eine hohe negative Eigenkapitalbildung erzielt. Zur langfristigen Existenzfähigkeit ist jedoch eine Eigenkapitalbildung von mindestens 7.500 € erforderlich. Der Betrieb erfüllt daher im gegenwärtigen Zustand nicht mehr die Voraussetzungen für eine langfristige Existenzfähigkeit als Vollerwerbsbetrieb. Der Flächenentzug durch den Ausbau der A 8 ist somit nicht ursächlich für das Unterschreiten der Eigenkapitalbildung, die für die langfristige Existenzfähigkeit von Vollerwerbsbetrieben als notwendig erachtet wird. Entsprechend der Anregung von Herrn Rechtsanwalt Dr. Wölfel hat das fachlich zuständige Sachgebiet 710 (Strukturentwicklung und Förderung) der Regierung von Oberbayern zu dem Ergebnis der Autobahndirektion Südbayern Stellung genommen. Soweit danach die angesetzten Lebenshaltungskosten zu hoch erschienen, ist dies jedoch nicht zu beanstanden, da von den Einwendungsführern selbst der Betrag angegeben wurde und dieser nur unwesentlich von den Durchschnittswerten aus der Buchführungsstatistik abweicht. Da von Seiten des Vorhabensträgers aufgrund erheblicher Abweichungen zu den durchschnittlichen Zahlen aus der Buchführungsstatistik zugunsten des Betriebes ohnehin Änderungen bei den Positionen „Abschreibungen“, „Wirtschaftsgebäude“ und „Zinsaufwand“ vorgenommen wurden, würden selbst zusätzliche Korrekturen bei der ermittelten negativen Eigenkapitalbildung die langfristige Existenzfähigkeit des Betriebes ebenfalls nicht begründen. Unzutreffend geht das Sachgebiet 710 davon aus, dass unabhängig von der Ermittlung der Eigenkapitalbildung ein Flächenverlust von 15 % bzw. ein Flächenverlust von 30 % der Eigenfläche die Gestellung von Ersatzland erforderlich mache. Nach der Rechtsprechung ist die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstä-

ben zu beurteilen, also ob der Betrieb allein langfristig außer einem angemessenen Lebensunterhalt für die Bewirtschafterfamilie ausreichend Eigenkapital für Substanzerhaltung und Investitionen erwirtschaften kann. Die Höhe der jährlich notwendigen Eigenkapitalbildung wurde in mehreren gerichtlichen Verfahren sachverständig bestätigt (vgl. BayVGH vom 29.09.1998, Az.: 8 A 96.40115). Der Umfang des Flächenentzugs ist dagegen nicht maßgebend. Anerkannt ist lediglich der Erfahrungssatz, dass Flächenverluste unter 5 % einen gesunden Betrieb in der Regel nicht gefährden. Da im Ergebnis vor dem Eingriff eine nachhaltig gesicherte und entwicklungsfähige Existenz im Vollerwerb nicht besteht, kann der Flächenentzug nicht auslösendes Moment für den Übergang vom Voll- zum Nebenerwerbsbetrieb sein. Ein Tauschlandangebot durch die Gemeinde Odelzhausen wurde außerdem von den Einwendungsführern abgelehnt. Im Übrigen wurde die Grundinanspruchnahme auf das Notwendigste beschränkt. Die auf den Fl.Nrn 270, 271 vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen stehen im Zusammenhang mit den östlich davon gelegenen Retentionsflächen und sind Bestandteil einer komplexen naturschutzfachlichen Begleitplanung, die mit den Naturschutzbehörden abgestimmt ist. Der Eingriff ist daher unvermeidbar.

3.4.2.3 Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 363 der Gemarkung Höfa

Aufgrund der planfestgestellten Maßnahmen werden aus Fl.Nr. 363 (Gemarkung Höfa) auf Dauer 296 m² und vorübergehend 491 m² benötigt. Die in diesem Zusammenhang geäußerten Entschädigungsfragen haben sich erledigt, da die genannten Flächen mittlerweile vom Vorhabensträger erworben wurden.

Des Weiteren wurde gefordert, im Rahmen der Detailplanung einen Eingriff in den Kernbereich der Lagerflächen zu unterlassen und im Übrigen weitgehend zu minimieren, so dass der Betriebsablauf nicht gestört wird und Erweiterungen der Lagerflächen noch möglich sind. Obwohl bleibende Eingriffe nur südlich der bestehenden Lagerfläche im Rahmen der Anpassung der Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Höfa-Hadersried zu erwarten sind, haben wir den Vorhabensträger verpflichtet, auf die gewerblichen Interessen des Einwendungsführers so weit wie möglich Rücksicht zu nehmen (vgl. Ziff. A 6.1.1).

3.4.2.4 Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 374, 364, 360 und 359 der Gemarkung Höfa

Die Einwendungsführer rügen, dass für ihr Anwesen keine Lärmberechnung durchgeführt wurde. Dies ist jedoch nicht zu beanstanden, da bei untersuchten repräsentativen Immissionspunkten in trassennäherer Lage (H_IP02 – H_IP05) die Grenzwerte bereits unterschritten werden. Einer Lärmberechnung für das Anwesen der Einwendungsführer bedurfte es daher nicht. Es bestehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorge.

Soweit die Richtigkeit der Verkehrsprognose bezweifelt wurde, nehmen wir Bezug auf unsere oben gemachten Ausführungen (Ziff. C 3.3.4.1.3). Da die planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sicher stellen, dass es beim Anwesen der Einwendungsführer nicht zu Grenzwertüberschreitungen kommt, ist die Forderung nach weiteren Maßnahmen unbegründet.

Eine Reduzierung der gerügten Grundinanspruchnahme ist vorliegend nicht möglich (vgl. Ziff. C 3.4.1.2). Der Vorhabensträger hat jedoch zugesagt, sich zu bemühen, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen durch freiwilligen Grundstückstausch und durch Erwerb unwirtschaftlicher Restflächen die Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten. Entschädigungsfragen werden außerhalb der Planfeststellung behandelt.

3.4.2.5 Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 179/3, 170, 168, 166, 159, 132, 147, 143 und 112 der Gemarkung Odelzhausen

Hinsichtlich der Wahl der asymmetrischen Ausbauart im Bereich Odelzhausen haben wir die Interessen des Einwendungsführers in die Abwägung eingestellt und entsprechend gewürdigt (vgl. Ziff. C 2.4). Die Planfeststellungsbehörde ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass der im öffentlichen Interesse liegende Vorteil des

einseitigen nördlichen Ausbaus (Verbesserung der Immissionssituation durch Abrücken der Fahrbahn von der Wohnbebauung Odelzhausen) gegenüber dem privaten Interesse des Einwendungsführers, die Grundinanspruchnahme möglichst gering zu halten, überwiegt.

3.4.2.6 Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 318, 321, 322 und 360 der Gemarkung Wiedenzhausen

Durch die in der Tekturplanung vorgesehene Verlegung der Feldwegeeinmündung nach Südwesten entfällt die Flächeninanspruchnahme auf dem Grundstück Fl.Nr. 318 (Gemarkung Wiedenzhausen). Der Forderung, die auf eine Minimierung des Flächenverbrauchs auf dem genannten Grundstück abzielte, hat sich damit erledigt.

3.4.2.7 Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 310, 312 und 314 der Gemarkung Wiedenzhausen

Da das Grundstück Fl.Nr. 310, Gemarkung Wiedenzhausen, bereits vollständig von der Autobahndirektion Südbayern erworben wurde, hat sich die beantragte Übernahme der Restfläche aus Fl.Nr. 310 von 32 m² erledigt.

3.4.2.8 Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 108 der Gemarkung Odelzhausen

Dem Einwendungsführer geht es um den Schutz der im Bereich der Fl.Nr. 108 vorhandenen Fichtenhecke und der Obstbäume. Der Vorhabensträger hat plausibel dargelegt, dass der Eingriff in Fl.Nr. 108 unvermeidbar ist. Der Vorhabensträger benötigt den Arbeitsstreifen zum Bau der Autobahn und zur Schüttung des Walls. Die vorhandene Geländetopographie zwingt zum Eingriff in das Grundstück. Da die vollständige Erhaltung der Fichtenhecke und der Obstbäume vor Bauausführung nicht sichergestellt werden kann, lehnen wir den entsprechenden Antrag des Einwendungsführers ab. Der Schutz wertvoller und empfindlicher Vegetationsbestände und Böden erfolgt jedoch weitgehend durch die Beschränkung des Arbeitsstreifens auf max. 5 m (Schutzmaßnahme S4). Überdies werden Schutzzäune aufgestellt (Schutzmaßnahme S5). Schließlich ist der Vorhabensträger entsprechend seiner Zusage verpflichtet, die Teile der Fichtenhecke sowie Obstbäume, die sich im Bereich der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen befinden, soweit wie möglich zu erhalten.

3.4.2.9 Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 384 der Gemarkung Höfa

Hinsichtlich der Erschließung des Sägewerks (Fl.Nr. 388 und 388/3) wurde in der tektierten Planfassung entsprechend der Zusage des Vorhabensträgers im Erörterungstermin die alte Gemeindeverbindungsstraße Höfa-Hadersried östlich des Sägewerkes belassen und auf die Gestaltungsmaßnahmen in diesem Bereich verzichtet. Im nördlichen Bereich kann die alte Gemeindeverbindungsstraße allerdings nur eingeschränkt aufrechterhalten werden, da hier eine Einschnittsböschung der Autobahn in Teilbereichen der Gemeindeverbindungsstraße zum Liegen kommt. Im Rahmen der Tektur wurde ferner eine Anbindung des Grundstücks an die neue südliche Straße über den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 385, Gemarkung Höfa, vorgesehen. Dieser wird von der zu bauenden Gemeindeverbindungsstraße Höfa – Hadersried gequert. Die vom Einwendungsführer beanstandete Formulierung im BWV lfd. Nr. 1.2.8, wonach der „gekreuzte öffentliche Feld- und Waldweg beidseitig an die Gemeindeverbindungsstraße angeschlossen“ wird, ist daher korrekt und nicht änderungsbedürftig. Die Zufahrt zu den Grundstücken Fl.Nr. 388 und 388/3 der Gemarkung Höfa ist gewährleistet. Die diesbezüglichen Einwendungen haben sich damit erledigt.

Die hilfsweise erhobene Forderung, dem Vorhabensträger aufzuerlegen, das Anwesen zum Verkehrswert zu erwerben, lehnen wir ab. Als Rechtsgrundlage für die Ablösung des Grundstücks kommt Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG in Betracht. Danach hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung, wenn Vorkehrungen und Anlagen, die nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind,

untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Erforderlich sind Schutzmaßnahmen, wenn die Auswirkungen des Vorhabens dem Betroffenen nicht zumutbar sind (BVerwGE 61, 295 [305 f.]). Ein Übernahmeanspruch ist daran geknüpft, dass das Grundeigentum „schwer und unerträglich“ betroffen und damit die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist (BVerwGE 87, 332 [383]). Dies wäre der Fall, wenn das Grundstück weder wirtschaftlich noch zu Wohnzwecken nutzbar wäre. Die Voraussetzungen hierfür liegen jedoch nicht vor. Die lärmtechnische Untersuchung hat ergeben, dass für das Anwesen lediglich an einer Fassaden-seite der maßgebliche Nachtgrenzwert um bis zu 2 dB(A) überschritten wird. Dem Einwendungsführer steht insofern ein Entschädigungsanspruch für den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen zu. Gesundheitsgefährdungen sind bei dieser Sachlage auszuschließen. Die gerügte „Einkesselung“ des Grundstücks mit Straßen ist rechtlich nicht zu beanstanden und entschädigungslos hinzunehmen, zumal der Verzicht auf den Rückbau der alten Gemeindeverbindungsstraße Höfa-Hadersried im Interesse des Einwendungsführers liegt, der auf die derzeit bestehende Zufahrt Wert legt. Die tatsächliche Vorbelastung des an der BAB A 8 liegenden Grundstücks mindert außerdem dessen Schutzwürdigkeit. Der Neubau der Gemeindeverbindungsstraße Höfa-Hadersried südlich des Sägewerkes ist erforderlich, da es durch den asymmetrischen Ausbau der Autobahn nach Südwesten nicht möglich ist, die Gemeindeverbindungsstraße weiterhin nördlich des Sägewerkes vorbeizuführen, ohne in das bestehende Betriebsgrundstück einzugreifen. Zum anderen wäre ein enger Radius im direkten Anschluss an das Bauwerk 44 notwendig, was aus Verkehrssicherheitsgründen abzulehnen ist. Im Übrigen ist festzustellen, dass sich auch die Erschließungssituation nicht verschlechtert (siehe oben).

3.4.2.10 Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 308, 326 und 338 der Gemarkung Wiedenzhausen

Der Grunderwerb hinsichtlich des Grundstücks Fl.Nr. 308, Gemarkung Wiedenzhausen, wurde einvernehmlich abgeschlossen. Die grundstücksbezogenen Einwände haben sich damit erledigt.

Entsprechend einer Forderung des Einwendungsführers hat der Vorhabensträger im Rahmen des bereits erfolgten Grunderwerbs auch die nördliche Restfläche aus Fl.Nr. 326 (Gemarkung Wiedenzhausen) übernommen.

Ebenso hat sich der auf das Grundstück Fl.Nr. 338, Gemarkung Wiedenzhausen, bezogene Einwand erledigt, mit dem der Einwendungsführer den Flächenentzug im Umfang von 4.336 m² gerügt hat. Die im Grunderwerbsplan vorgesehene Fläche wurde zwischenzeitlich von der Autobahndirektion Südbayern erworben.

3.4.2.11 Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 240, 242, 243, 245 und 292/2 der Gemarkung Sulzemoos

Die Befürchtung des Einwendungsführers, dass der südlich der Fl.Nr. 292/2 angrenzende Wald in Mitleidenschaft gezogen wird, erweist sich als unbegründet. Das Grundstück Fl.Nr. 292/2 wird vom Vorhabensträger ganz erworben. Der Arbeitsstreifen südlich des Grundstückes Fl.Nr. 292/2 befindet sich auf dem öffentlichen Feld- und Waldweg (Fl.Nr. 293). Ein Eingriff in die südlich angrenzende Waldfläche ist daher auszuschließen. Die angeregten Waldsicherungsmaßnahmen sind entbehrlich.

Die Anregung des Einwendungsführers, die Gestaltungsmaßnahmen im Rahmen der Verlegung des Weiherwiesengrabens in Abstimmung mit dem Einwendungsführer durchzuführen, hat der Vorhabensträger aufgegriffen und dies zugesagt.

3.4.2.12 Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 253, 284, 9, 270, 271/1, 268, 256 und 255 der Gemarkung Höfa

Der landwirtschaftliche Betrieb bewirtschaftet nach Angaben des Einwendungsführers ca. 27 ha Eigentumsflächen sowie ca. 14,5 ha Pachtflächen. Flächen mit langfristigen Pachtverträgen umfassen ca. 12,08 ha. Existenzgefährdung wurde geltend gemacht. Bei Zugrundelegung von langfristigen Pachtverträgen und einem Flächen-

verlust von ca. 2 ha ergibt dies einen Verlust von rd. 5,1 % der Betriebsflächen. Dies liegt etwas über der Grenze von 5 %, bis zur der allgemein davon ausgegangen werden kann, dass ein gesunder Betrieb einen solchen Eingriff verkraften kann. Hinzu kommt, dass die von der Rechtsprechung als notwendig erachtete jährliche Eigenkapitalbildung von 7.500 € nach Landabgabe nicht ganz erreicht wird. Eine Existenzgefährdung ist jedoch nicht auszuschließen. Dies stellt die Zulässigkeit der Straßenbaumaßnahme aber nicht in Frage, da der 6-streifige Ausbau der A 8 im öffentlichen Interesse geboten ist. Die für die Wahl der Ausbauart maßgebenden Gründe wurden bereits ausführlich dargestellt (vgl. Ziff. C 2.4). Aus Gründen der Eingriffsminderung kommt nur ein bestsandsorientierter Ausbau in Betracht. Da die Einwendungsführer Eigentumsflächen beiderseits der Autobahn besitzen (Fl.Nrn. 253, 255, 256, 270 der Gemarkung Höfa), ist die Frage, ob die A 8 symmetrisch oder asymmetrisch (nördlich oder südlich) ausgebaut wird, im Hinblick auf die Inanspruchnahme von deren Grund, nicht von entscheidungserheblicher Bedeutung. Die Errichtung der Lärmschutzanlage südlich der Autobahn im Bereich Höfa ist zur Einhaltung der Vorgaben des BImSchG erforderlich. Insbesondere scheidet wegen der Bodenbeschaffenheit eine steilere Böschungsneigung aus (siehe Ziff. C 3.4.1.2). Soweit die Einwendungsführer geltend machen, dass die Bewirtschaftung der verbleibenden Restflächen auf den Grundstücken Fl.Nrn 253 und 255 erschwert bzw. unrentabel wird, ist dies für die Beurteilung der Existenzfähigkeit des Betriebs nur sekundär zu berücksichtigen. Die verbindliche Übernahme der betreffenden Restflächen der Fl.Nrn. 253 und 255 können wir nicht aussprechen, da das Entstehen unwirtschaftlicher Restflächen erst unmittelbare Folge des Grundentzugs ist und daher dem Entschädigungsverfahren vorbehalten ist (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Im Übrigen würde ein weiterer Grundverlust die Existenzgefahr erhöhen. Der Eingriff ist daher nicht vermeidbar und auch nicht minimierbar. Angesichts der Schwere des Eingriffs hat der Vorhabensträger zugesagt, sich um Ersatzland zu bemühen, um die nicht auszuschließende Existenzgefährdung abzuwenden.

3.4.2.13 Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 376, 366 und 370 der Gemarkung Höfa

Rechtsanwalt Dr. Wölfel (Kanzlei Labbé und Partner), der die Einwendungsführer vertritt, hat mit Schreiben vom 21.11.2003, also nach Ablauf der Einwendungsfrist, Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand beantragt und Einwendungen erhoben. Der Wiedereinsetzungsantrag wurde damit begründet, dass die Einwendungsführer in der Kanzlei versehentlich unter einem anderen Namen geführt wurden. Wegen der Anonymisierung der Grunderwerbsverzeichnisse sei es daher nicht möglich gewesen, die Betroffenen zu identifizieren. Die beantragte Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand lehnen wir jedoch ab, da die Fristversäumung nicht unverschuldet i.S. von Art. 32 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG war. Dass die Einwendungsführer in der Kanzlei unter einem falschen Namen geführt wurden, ist entweder diesen selbst anzulasten oder auf ein kanzleiinternes Versehen zurückzuführen. Für etwaiges Fehlverhalten seiner Angestellten hat sich Rechtsanwalt Dr. Wölfel zumindest nicht exkulpiert (vgl. § 85 Abs. 2 ZPO). Da die Einwendungsführer auf falsch adressierte Kanzleipost nicht reagiert haben, wurde jedenfalls insofern die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt nicht eingehalten. Ein entsprechender Hinweis an die Kanzlei wäre in gleicher Weise zumutbar wie geboten gewesen und hätte den Irrtum aufgeklärt. Hinzu kommt, dass der Kanzlei die Grundstücke der Einwendungsführer, bestimmt durch Fl.Nr. und Angabe der Gemarkung, bekannt gewesen sein dürften und deshalb eine Betroffenheit ihrer Mandanten zumindest erkennbar war. Nicht zu beanstanden ist der Vorwurf, dass die Grunderwerbsunterlagen in anonymisierter Form auslagen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist nämlich insofern dem Datenschutz Rechnung zu tragen, soweit es auf persönliche oder wirtschaftliche Verhältnisse ankommt. Die Angaben müssen daher anonymisiert werden, wenn sie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollen (BVerfG, NJW 1988, 403) und eine gesetzliche Regelung die namentliche Nennung nicht ausdrücklich gestattet. Dies ist hier der Fall.

Gleichwohl haben wir von Amts wegen geprüft, ob eine Reduzierung der Grundinanspruchnahme der Fl.Nr. 376 (Gemarkung Höfa) durch eine Verlegung der Böschung an die Grundstücksgrenze möglich ist. Dies ist nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Vorhabensträgers nicht der Fall: Die neue Straße weist eine andere Trassierung als die bisherige auf. Bei einer Verlegung der Böschung wäre eine verkehrssichere Linienführung der neu zu bauenden Gemeindeverbindungsstraße nicht mehr gewährleistet. Auch eine steilere Ausbildung der Böschung kommt nicht in Betracht; wir verweisen insofern auf unsere Ausführungen unter Ziff. C 3.4.1.2. Unabhängig davon wurden die benötigten Flächen mittlerweile vom Vorhabensträger erworben. Der Einwand hat sich somit erledigt.

Wir haben uns ferner mit den Einwendungen gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 366, Gemarkung Höfa, als naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche auseinandergesetzt. Wir verkennen nicht, dass die Fläche mit einer Größe von ca. 2,8 ha für die Bewirtschaftung des Betriebs von erheblicher Bedeutung ist. Ein Verzicht ist jedoch aus folgenden Gründen nicht möglich: Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen müssen sich auf bestimmte durch den Eingriff verursachte Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild beziehen. Dieser funktionelle Zusammenhang zwischen vorhabensbedingter Beeinträchtigung und Ausgleichsmaßnahme hat eine inhaltliche und räumliche Komponente. Die betreffende Fläche ist in ein hier naturschutzfachliches Gesamtkonzept eingebunden. Im Raum besteht ein relativer Mangel an Wald und Biotopleitlinien. Vorhandene Biotopleitlinien finden sich nur entlang von Bächen und Flüssen. Zudem muss der Eingriff in Waldflächen kompensiert werden. Die Fläche ist daher auch günstig für den Ausgleich der Waldbilanz. Es wurde bei der Auswahl der Fläche also auf konkrete Mangelbereiche abgestellt. Die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme trägt auch der Vorgabe Rechnung, dass sie sich jedenfalls dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken soll. Dies ist im Bereich des Mießersbaches der Fall. Schließlich wurde das Ausgleichskonzept mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Dachau abgestimmt. Da das Ausgleichsziel nicht auf anderen Flächen verwirklicht werden kann, ist ein Verzicht auf die Inanspruchnahme der Fl.Nr. 366 nicht möglich. Im Rahmen der Tektur konnte jedoch im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde und der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben auf eine Teilfläche der Ausgleichsfläche A 5 verzichtet werden, indem die Ausgleichsfläche A 4.1 erweitert wird. Überdies erfolgte durch Änderung der Tektur entsprechend dem Wunsch des Einwendungsführers eine weitere Anpassung der Ausgleichsfläche A 5, um die Fläche am Bach im Bereich der dort vorhandenen baulichen Anlage für etwaige Ausbaumaßnahmen frei zu halten. Die Änderungen erfolgen flächengleich und entsprechen damit naturschutzrechtlichen Anforderungen. Die benötigten Flächen wurden mittlerweile vom Vorhabensträger erworben.

3.4.2.14 Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 259, Gemarkung Sulzemoos

Durch die Änderung des Ausgleichskonzeptes wurde die Ausgleichsfläche A 1.1 verkleinert, wodurch der auf dem Grundstück Fl.Nr. 259 (Gemarkung Sulzemoos) ursprünglich vorgesehene Flächenanteil entfällt. Der Einwand, mit dem sich die Einwendungsführer gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks für ökologische Ausgleichsmaßnahmen wandte, hat sich damit erledigt.

3.4.2.15 Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 192, Gemarkung Höfa

Die Einwendungsführerin rügt, dass infolge der Grundinanspruchnahme im Umfang von 1455,82 m² bei einer Grundstücksgröße (Fl.Nr. 192, Gemarkung Höfa) von 1772 m² lediglich geringe restliche Flächen verbleiben. Der Vorhabensträger hat diesbezüglich zugesagt, die unwirtschaftliche Restfläche zu übernehmen. Hinsichtlich des alternativ geforderten Grundstückstauschs verweisen wir auf die Ausführungen unter Ziff. C 3.4.1.4.2. Fragen der Entschädigung sind jedenfalls nicht Gegenstand der Planfeststellung.

- 3.4.2.16 Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 258, Gemarkung Sulzemoos
Mit Schreiben vom 15.06.2004 haben die Einwendungsführer dem Vorhabensträger eine Bauerlaubnis erteilt. Damit haben sich sämtliche grundstücksbezogenen Einwendungen erledigt.
- 3.4.2.17 Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 162, Gemarkung Odelzhausen
Da zwischen dem Einwendungsführer und dem Vorhabensträger eine einvernehmliche Regelung gefunden wurde, haben sich ausweislich des Schreibens der Kanzlei Labbé und Partner vom 06.02.2004 die erhobenen Einwendungen erledigt.
- 3.4.2.18 Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 205, Gemarkung Odelzhausen
Der Vorhabensträger hat entsprechend der Forderung zugesagt, die gesamte Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 205 (Gemarkung Odelzhausen) inkl. Arbeitsstreifen auf Antrag zu übernehmen. Auch die hilfsweise erhobene Forderung nach Errichtung einer Zufahrt im östlichen Teil des Grundstücks ist damit hinfällig.
- 3.4.2.19 Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 332, Gemarkung Wiedenzhausen
Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die nördliche Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 332, Gemarkung Wiedenzhausen, auf Antrag zu übernehmen. Der Einwand hat sich damit erledigt.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Sulzemoos bis westlich Odelzhausen 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.

Die vorstellbaren Varianten werden ungünstiger beurteilt.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Da die Bundesautobahn A 8 durch den 6-streifigen Ausbau verbreitert wurde, richtet sich die Widmung nach § 2 Abs. 6a FStrG.

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

4. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den 6-streifigen Ausbau der A 8 zwischen den Anschlussstellen Augsburg-West und Dachau/Fürstenfeldbruck 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 S. 1 Nr. 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 beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

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 eine 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 Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A 2. des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Verwaltungsgemeinschaft Odelzhausen für die Gemeinden Odelzhausen und Sulzemoos zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 06.10.2004
Regierung von Oberbayern

Sander
Regierungsrat