

Aktenzeichen: 225.2-43541 A 96-009



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**Bundesautobahn A 96**

**Lindau - München**

**Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle östlich des künftigen  
Autobahndreiecks A 96/A 99 bei km 164,105**

**Halbanschluss Freiham**

**München, 13.09.2004**

## Inhaltsverzeichnis:

Deckblatt	1
Inhaltsverzeichnis	2
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	4
<b>A. Entscheidung</b>	<b>6</b>
1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtspflichten	7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.4 Verkehrslärmschutz	9
3.5 Landwirtschaft	10
3.6 Militärische Belange	10
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	10
4.1. Gegenstand / Zweck	10
4.2. Plan	10
4.3. Erlaubnisbedingungen und -auflagen	10
5. Straßenrechtliche Verfügungen	11
6. Entscheidungen über Einwendungen	11
7. Kostenentscheidung	12
<b>B. Sachverhalt</b>	<b>13</b>
1. Beschreibung des Vorhabens	13
2. Vorgängige Planungsstufen	14
2.1. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	14
2.2. Bauleitplanung, Raumordnungsverfahren	14
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	14
<b>C. Entscheidungsgründe</b>	<b>16</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	16
1.1 . Notwendigkeit der Planfeststellung	16
1.2 . Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	16
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	16
2.1 . Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	16
2.1.1. Beschreibung des Vorhabens	16
2.1.2. Beschreibung der Umwelt in Einwirkungsbereich des Vorhabens	17
2.1.3. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen	18
2.1.4. Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen	19
2.1.5. Ausgleichsmaßnahmen	29
2.1.6. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten	29
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	31
3. Materiell-rechtliche Würdigung	33
3.1. Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	33
3.2. Planrechtfertigung	33
3.2.1. Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	33
3.2.2. Planungsziel	33
3.3. Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	35
3.3.1. Raumordnerische und städteplanerische Entwicklungsziele	35
3.3.2. Planungsvarianten	36
3.3.3. Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	37

3.3.4.	Immissionsschutz / Bodenschutz _____	39
3.3.5.	Naturschutz- und Landschaftspflege _____	43
3.3.6.	Gewässerschutz _____	50
3.3.7.	Landwirtschaft als öffentlicher Belang _____	51
3.3.8.	Kommunale Belange _____	52
3.3.9.	Sonstige öffentliche Belange _____	52
3.4.	Private Einwendungen _____	53
3.4.1.	Allgemeine Bemerkungen zu Einwendungen _____	53
3.4.2.	Flächenverlust _____	54
3.4.3.	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen _____	54
3.4.4.	Übernahme von Restflächen _____	54
3.4.5.	Ersatzlandbereitstellung _____	55
3.4.6.	Umwege _____	55
3.4.7.	Nachteile durch Bepflanzung _____	55
3.4.8.	Vertretungskosten _____	56
3.4.9.	Einzelne Einwender _____	56
3.5.	Gesamtergebnis _____	57
3.6.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen _____	57
4.	Kostenentscheidung _____	57
	<b>Rechtsbehelfsbelehrung und Hinweise _____</b>	<b>57</b>

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	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 Wegegesetz

Aktenzeichen: 225.2-43541 A 96-009

**Vollzug des FStrG;  
Bundesautobahn A 96 Lindau - München  
Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle östlich des künftigen  
Autobahndreiecks A 96/A 99 bei km 164,105  
Halbanschluss Freiham**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A. Entscheidung**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesautobahn A 96, Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle östlich des künftigen Autobahndreiecks A 96/A 99 (Halbanschluss Freiham) bei km 164,105 wird mit den aus Ziffer A.3. dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

Der festgestellte Plan und die wasserrechtlichen Erlaubnisse umfassen folgende Unterlagen:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Blatt Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1 T		Erläuterungsbericht	-
2		Übersichtskarte	1 : 100.000
3	3/1 T	Übersichtslageplan (farbige Darstellung)	1 : 5.000
3	3/2 T	Übersichtslageplan (transparente Darstellung)	1 : 5.000
		<u>Straßenquerschnitte:</u>	
6	6/1 T	Aus- und Einfädelungstreifen	1 : 100
6	6/2 T	Verbindungsrampen Q 2	1 : 50
7	7/1 T	Lageplan	1 : 1000
7	7/2 T	Bauwerksverzeichnis	-
		<u>Höhenpläne:</u>	
8	8/1	Ausfahrtsrampe i. R. Bodenseestraße (B 2)	1 : 1.000/100
8	8/2	Einfahrtsrampe i. R. München	1 : 1.000/100

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
12.1 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil	-
12.2		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (Legende)	-
12.2		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 1.000
12.3		Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 1.000
12.3	1 T	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 1.000
12.3	2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 1.000
13		Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	-
13.1		Wassertechnische Berechnungen	-
14.1	1 T	Grunderwerbsplan	1 : 1.000
14.2.1. T		Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Aubing	-
14.2.2. T		Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Gräfelfing	-

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und tragen das Datum vom 25.07.2003. Die Änderungen vom 08.07.2004, die sich aus dem Anhörungsverfahren und aus dem Erörterungstermin ergeben haben, wurden in die Planunterlagen eingearbeitet und rot gekennzeichnet.

Die Unterlagen 11 T (Schalltechnische Untersuchungen) und 16 (Unterlagen zur UVP) sowie die durch die Planänderung überholten Unterlagen sind 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 E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern, 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.

Die Schutzzone des Niederspannungskabels (beiderseits je 0,5 m zur Leitungsachse), insbesondere die dort bestehenden Bepflanzungsbeschränkungen, sind zu beachten.

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

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

- 3.1.3. Der Forstverwaltung Gotzing (Landeshauptstadt München, Kommunalreferat – Forsthaus Gotzing) damit Detailabstimmungen hinsichtlich des Schutzes der betroffenen Waldgebiete erfolgen können.

### **3.2. Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**

- 3.2.1. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) während des Baus haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist.

- 3.2.2. Grundwassermessstellen bzw. Entnahmebrunnen, die stauende Bodenschichten durchstoßen, sind so auszubauen, dass alle Trennschichten zwischen Grundwasserstockwerken dauerhaft erhalten bleiben. Werden sie wieder aufgelassen, sind sie, wie auch Bohrungen, so zu verfüllen, dass die Funktion aller Trennschichten erhalten bleibt. Die ordnungsgemäße Herstellung bzw. Verfüllung ist durch fachkundiges Personal zu überwachen und zu bescheinigen.

- 3.2.3. Durch Bohrungen dürfen keine Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen werden. Bohrgerät muss entsprechend beschaffen und sauber sein.

- 3.2.4. Bei Aushubmaßnahmen ist darauf zu achten, ob verunreinigtes Erdreich angetroffen wird. In diesem Fall ist das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München bzw. das Landratsamt München unverzüglich zu verständigen. Verunreinigtes Aushubmaterial ist gewässerunschädlich zu entsorgen oder zu verwerten.

### **3.3. Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**

- 3.3.1. Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 BayNatSchG Befreiung von den Verboten des Art. 13e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.

- 3.3.2. Die in den Planunterlagen 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) 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. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

- 3.3.3. Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.

- 3.3.4. Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

- 3.3.5. Der erforderliche Rodungsumfang, insbesondere die genaue Rodungstiefe in den Bestand des geschützten Landschaftsbestandteils "Neuaubinger Wäldchen" ist vor Ort vor Beginn der Arbeiten von der ökologischen Baubetreuung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München und der zuständigen



Forstbehörde abzustimmen. Möglichkeiten einer Minimierung der Rodungsfläche im Bestand des Neuaubinger Wäldchens sind vor Ort nochmals im Detail zu prüfen.

3.3.6. Im Zuge der Ausführungsplanung ist die Ausgestaltung der Ausgleichsflächen eng mit der Gestaltung der Ausgleichsflächen für den Bebauungsplan Freiham Süd einschließlich Gleislager Neuaubing und für den im Bau befindlichen Westabschnitt der A 99 abzustimmen.

3.3.7. Der Bauzaun ist im Bereich des Neuaubinger Wäldchens mit flächig wirksamen Sichtschutzblenden zu versehen. Die Baustraße ist in diesem Bereich bei trockener Witterung zum Schutz vor Staubentwicklung feucht zu halten.

3.3.8. Es ist sicherzustellen, dass das Waldstück nördlich der A 96 (Ausgleichsmaßnahme A3) nach naturschutzfachlichen Kriterien im Hinblick auf die Ergänzungsfunktion für das Neuaubinger Wäldchen und für die Lebewesen des Gleislagers Neuaubing sachgerecht bewirtschaftet wird.

### **3.4. Verkehrslärmschutz**

3.4.1. Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{StrO}}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

### **3.5. Landwirtschaft**

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

3.5.2. 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.

3.5.3. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen 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.

3.5.4. Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

### **3.6. Militärische Belange**

3.6.1. Beim Bau des Halbanschlusses ist das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 des BMVBW "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS)" zu beachten.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1. Gegenstand / Zweck**

Der Bundesrepublik Deutschland – Bundesfernstraßenverwaltung - wird nach Maßgabe der hier festgesetzten Auflagen die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG) für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser gem. § 3 Abs. 1 Nr. 5 WHG durch Versickern von Niederschlagswasser von den Fahrbahnen über Versickermulden erteilt.

### **4.2. Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen, insbesondere die Unterlagen 7 T und 13, zugrunde.

### **4.3. Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

- 4.3.1. Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -Auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 4.3.2. Die Anlagen zur Regenwasserbeseitigung sind entsprechend den Regeln der Technik (z.B. ATV-DVWK-Regelwerk A 138 und M153) auszuführen.
- 4.3.3. In die Anlagen darf nur Regenwasser eingeleitet werden. Eine Einleitung von Abwässern (z.B. Reinigungswässer aus Unterführungsbauwerken) ist nicht zulässig.
- 4.3.4. Durch verunreinigte Bodenzonen darf nicht versickert werden. Gegebenenfalls ist verunreinigtes Material vor der Herstellung von Versickerungsanlagen zu beseitigen oder auszutauschen.

### **5. Entscheidungen über Einwendungen**

Die 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 Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

### **6. Hinweise zu den freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen**

Die in den Planunterlagen dargestellten Landschaftswälle nördlich und südlich der A 96 (Ifd. Nrn. 10 und 11 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2 T) sind Bestandteil der Planfeststellung, sie stellen jedoch eine freiwillige Leistung des Vorhabensträgers dar, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Im Hinblick auf die dafür benötigten Grundstücke entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss keine enteignungsrechtliche Vorwirkung.

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst auch die Errichtung von Lärmschutzwänden mit einer Höhe von bis zu 3,0 m nördlich der BAB A 96 von Str-km 164,500 bis Str-km 165,034 und von bis zu 2,0 m Höhe südlich der BAB A 96 von Str-km 164,800 bis Str-km 165,034 auf den geplanten Landschaftswällen. Einzelheiten, wie insbesondere die Kostentragung, die Eigentumsverhältnisse und die Unterhaltslast, richten sich nach der zwischen dem Vorhabensträger und der Gemeinde Gräfelfing abzuschließenden Vereinbarung.

Eine Abschrift der getroffenen Vereinbarung ist vor Beginn entsprechender Bauarbeiten der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

### **7. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden gegebenenfalls gesondert in Rechnung gestellt.

## **B. Sachverhalt**

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

Das Vorhaben umfasst den Neubau einer Anschlussstelle an die A 96 Lindau – München zwischen den Anschlussstellen Germering und Gräfelfing bei km 164,105. Es handelt sich um einen Halbanchluss, bei dem das Ausfahren von der A 96 bzw. das Einfahren in die A 96 nur aus bzw. in Richtung München (Osten) möglich ist.

Unmittelbar westlich der neuen Anschlussstelle liegt das geplante Autobahndreieck A 96/A 99, das den bereits planfestgestellten Westabschnitt des Autobahnringes München mit der A 96 verbinden soll. Die neue Anschlussstelle an die A 96, die Weiterführung der Verbindungsspanne bis zur Bodenseestraße (B 2) und die Weiterführung der Bodenseestraße zur neuen Anschlussstelle B 2 alt an die A 99 stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Siedlungsmaßnahme Freiham, für die die Landeshauptstadt München derzeit die Bauleitpläne aufstellt. Dieses Verfahren soll noch 2004 abgeschlossen werden.

Der vorliegende Streckenabschnitt der Autobahn Lindau – München wurde im Jahre 1972 dem Verkehr übergeben. Die A 96 weist im Ausbauabschnitt einen 6-streifigen Querschnitt auf. An die vorhandenen Richtungsfahrbahnen wird ein Einfädelsstreifen mit 350 m Länge und ein Ausfädelsstreifen mit 250 m Länge angebaut. Die neu zu errichtenden Anschlussstellenrampen haben eine Gesamtlänge von ca. 1.550 m. Die A 96 liegt im Bereich der Baumaßnahme geländegleich bzw. im Einschnitt. Die Zufahrtsrampe in Richtung München wird mittels eines Brückenbauwerks über die A 96 überführt. Die Streckencharakteristik der A 96 bleibt unverändert. Die planfestgestellte Maßnahme umfasst lediglich den Bau des Halbanchlusses an die A 96. Die Verbindung mit dem Straßennetz des Siedlungsgebietes Freiham erfolgt über einen Kreisverkehrsplatz, der Bestandteil des derzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 1619a "Freiham Süd" der Landeshauptstadt München ist. Der Planfeststellungsabschnitt beginnt unmittelbar nach diesem Kreisverkehr und endet vor dem Gräfelfinger Tunnel bei Str-km 165,034 (A 96). Mit dem Bau des Halbanchlusses an die A 96 sind auch Veränderungen im nachgeordneten Wegenetz verbunden.

In Folge des Baus des Halbanchlusses werden keine Immissionsgrenzwerte überschritten. Dennoch werden auf Wunsch der Landeshauptstadt München entlang der A 96 beiderseits Landschaftswälle errichtet. Dabei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Vorhabensträgers, auf die kein Anspruch besteht. Die Höhe dieser Wälle beträgt nördlich der A 96 2,5 m über Fahrbahnoberkante bzw. 2,5 m über bestehender Walloberkante vor dem Gräfelfinger Tunnel und südlich der A 96 4 m über Fahrbahnoberkante bzw. 4 m über Geländeoberkante vor dem Gräfelfinger Tunnel. Auf diese Wälle werden gemäß einer mit der Gemeinde Gräfelfing abzuschließenden Vereinbarung Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 3,0 m aufgesetzt.

Die Straßenentwässerung erfolgt so weit wie möglich breitflächig über die Böschungen oder über Versickermulden. Im Bereich des Überführungsbauwerks anfallendes Oberflächenwasser wird in Straßenabläufen gesammelt und außerhalb der Widerlagerflügel an den beiden Bauwerksenden über Raubettgerinne zu Mulden am Böschungsfuß abgegeben, wo es verdunstet und versickert. Im Bereich der neuen Landschaftswälle wird das Wasser ebenfalls in Mulden gesammelt, in denen es verdunstet und über die belebte Bodenzone versickert.

Wegen der unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sind umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, mit denen die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts gesichert, das Landschaftsbild neu gestaltet und die Erholungsnutzung gewährleistet wird. Insbesondere erfolgen umfangreiche Neuaufforstungen.

## **2. Vorgängige Planungsstufen**

### **2.1. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen**

Die Maßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat dem Halbanschluss Freiham grundsätzlich zugestimmt. Der Vorentwurf vom 15.02.1996 hat am 13.05.1998 den Gesehen-Vermerk des Bundesministers erhalten.

### **2.2. Bauleitplanung**

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat in seiner Vollversammlung am 03.07.2003 beschlossen, für das Gebiet beiderseits der Bodenseestraße (B 2) , nördlich der A96 München – Lindau und östlich der A 99 West den Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und unter Teiländerung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 67 b einen neuen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1916 aufzustellen. Die Baurechtsschaffung für die Siedlungsmaßnahme Freiham soll aufgrund der Dringlichkeit der Anforderungen zeitlich so abgestimmt sein, das mit Inbetriebnahme der A 99 (West) zum Jahresende 2005 erste Bauabschnitte realisiert sein können. In der Zeit vom 02.06.2003 bis 02.07.2003 fand zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Teilbereich IV/16 sowie zur Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1916a eine frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB statt. Der entsprechende Billigungsbeschluss soll noch 2004 gefasst werden.

Bereits am 29.01.2003 hatte die Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München die Vorprojektsgenehmigung für den Halbanschluss an die A 96 München – Lindau als Bestandteil der Planung für Freiham erteilt.

Die ursprüngliche Planung für die Siedlungsmaßnahme Freiham stammt bereits aus dem Jahre 1989.

## **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 12.08.2003 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den Neubau einer zusätzlichen Anschlussstelle an die A 96 östlich des künftigen Autobahndreiecks A 99/A 96 bei km 164,105 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 15.09.2003 bis 15.10.2003 bei der Landeshauptstadt München und in der Zeit vom 19.09.2003 bis 20.10.2003 bei der Gemeinde Gräfelfing nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der auslegenden Stadt oder Gemeinde oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 29.10.2003 (Landeshauptstadt München) bzw. 03.11.2003 (Gemeinde Gräfelfing) schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Landeshauptstadt München
- Gemeinde Gräfelfing
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Straßenbauamt München

- Direktion für Ländliche Entwicklung
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Forstdirektion Oberbayern – Schwaben
- Bayer. Forstamt München
- Vermessungsamt München
- Amt für Landwirtschaft Ebersberg/München
- Bayer. Bauernverband
- SWM – Versorgungs GmbH
- DB Services Immobilien GmbH
- E.ON Netz GmbH TK-Service München
- E.ON Netz GmbH Netzzentrum Dachau
- E.ON Bayern AG
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e.V.
- Landesverband Bayern der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine

sowie der höheren Naturschutzbehörde und der höheren Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern.

Es wurden zwei private Einwendungen erhoben.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Diese Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 30.03.2004 in München bei der Autobahndirektion Südbayern erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwendungsführer wurden hiervon benachrichtigt; im übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und der abgegebenen Stellungnahmen hat der Vorhabensträger die Planunterlagen überarbeitet. Die Änderungen betreffen im wesentlichen Anpassungen der Grunderwerbsunterlagen infolge einer geringfügig abgesenkten Gradienten der Ausfahrtsrampe des Halbanschlusses und der Verbreiterung der geplanten Landschaftswälle, die nachrichtliche Darstellung von Lärmschutzwänden auf den Wällen sowie die neue Ausgleichsmaßnahme W 3. Der aktuelle Stand der Bauleitplanung der Landeshauptstadt München wurde eingearbeitet. Die geänderten Unterlagen datieren vom 08.07.2004 und sind durch den Zusatz "T" hinter der Blattnummer bzw. Seitenzahl kenntlich gemacht. Die einzelnen Änderungen erfolgten in der Schriftfarbe Rot. Aus Gründen der Vereinfachung wurden sie in die

nachrichtlich beigefügte Unterlage 16 nicht eingearbeitet, da sie nicht zu neuen, bisher nicht untersuchten erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen. Der Verlust von Waldbeständen ist in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) bereits ausführlich behandelt.

Die betroffenen Grundstückseigentümer wurden vom Vorhabensträger über die erhöhte Flächeninanspruchnahme informiert und haben dieser zugestimmt (vgl. Stellungnahme der Bäckerinnung München vom 21.06.2004, Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH vom 18.06.2004, Stellungnahme der Gemeinde Gräfelfing vom 02.07.2004, Stellungnahme der Landeshauptstadt München vom 16.08.2004). Im übrigen war ein ergänzendes Anhörungsverfahren nicht mehr notwendig, da keine neuen, stärkeren oder wesentlich veränderten Betroffenheiten erkennbar waren bzw. Forderungen von Einwendungsführern Rechnung getragen wurde.

## **C. Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht 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 von Oberbayern jedoch auch über die Erteilung dieser Erlaubnis im Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

#### **1.2. Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i.V.m. § 3e Abs. 1 Nr. 2 und § 3c Abs. 1 S. 1 und 3 UVPG i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich, da die Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 3c UVPG ergeben hat, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Diese UVP kann nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit gemäß § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3 b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

### **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **2.1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

##### **2.1.1. Beschreibung des Vorhabens**

Hinsichtlich der Beschreibung des Vorhabens wird auf die Darstellung unter Ziffer B.1. Bezug genommen. Für das gesamte Bauvorhaben werden in der gewählten Linienführung ca. 10,3 ha Fläche benötigt, davon

- ca. 1,6 ha für befestigte Flächen (Fahrbahnen, Wege, etc.)
- ca. 3,7 ha für unbefestigte Flächen (Böschungen, etc.)
- ca. 5,0 ha für naturschutz- und waldrechtliche Ausgleichsmaßnahmen.

##### **2.1.2. Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens**

Im Auftrag der Landeshauptstadt München hat das Büro Dr. H. M. Schober, Freising, eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erarbeitet (UVS vom Januar 2003). Das Untersuchungsgebiet der Studie bildet einen ca. 500 m bis 600 m breiten Korridor beiderseits des geplanten Halbanschlusses. Es endet im Nordwesten ca. 100 m hinter der Planfeststellungsgrenze und wird im Osten durch den Gräfelfinger Tunnel begrenzt. Für die im Rahmen des Schutzgutes "Mensch" untersuchte Störung der

Nachtruhe wurde auch die südlich etwas außerhalb des Plangebietes liegende Klinik des Deutschen Ordens einbezogen.

Das Planungsgebiet ist Teil der Münchner Ebene (naturräumliche Haupteinheit 051), einem Teil der Isar-Inn-Schotterplatte. Diese Ebene wurde durch Schmelzwasser der letzten Eiszeit nach Norden hin mit Niederterrassenschotter überdeckt. Der Schotterkörper fungiert als großräumiger Speicher für das Grundwasser, welches im Untersuchungsgebiet ca. 9 – 12 m unter der Oberfläche ansteht. Über den somit nicht vom Grundwasser beeinflussten Schottern haben sich flachgründige Ackerpararendzinen und Parabraunerden geringer bis mittlerer Entwicklungstiefe gebildet. Das Kleinklima wird geprägt durch landwirtschaftliche Fluren und Wälder als Kalt- und Reinluftentstehungsgebiete. Als potentielle natürliche Vegetation wären Eichen-Hainbuchenwälder anzutreffen. Im Untersuchungsraum befinden sich die Landschaftsschutzgebiete "Planegger Holz" (Landkreis München) und "Waldstück an der Stadtgrenze südlich Freiham" (Stadt München), sowie der geschützte Landschaftsbestandteil "Neuaubinger Wäldchen".

Die reale Vegetation wird größtenteils von der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung bestimmt. Der überwiegende Teil des Planungsgebietes gehört zum Nordrand des Kreuzlinger Forstes bzw. des Planegger Holzes. Großflächig ausgeräumte Ackerfluren ragen im Nordwesten in das Planungsgebiet. Kleinräumiger strukturierte Äcker kennzeichnen die Rodungsinselfen südlich der A 96. Gärten zeigen am Ostrand des Planungsgebietes den Siedlungsrand von Lochham an. Südlich der A 96 umgibt eine Parkanlage eine im Wald gelegene Klinik des Deutschen Ordens. Die Waldflächen sind überwiegend mit Nadelhölzern (meist Fichte, kleinflächig auch Kiefer) bestockt. Große Teilflächen entwickeln sich nach Windwurfschäden zu Laub- und Mischwaldbeständen. Zu den kulturellen und naturschutzfachlichen Besonderheiten der Waldbestände der Münchner Ebene zählt der mittelwaldartige Laubwaldrest des Neuaubinger Wäldchens.

Das Planungsgebiet liegt am Rand des sich derzeit ebenfalls in der Planung befindlichen Siedlungsgebietes Freiham (Wohnen und Gewerbe). Derzeit zählt es zum noch nicht bebauten Außenbereich der Landeshauptstadt München. Stadtrandbebauung mit Einzelhäusern und Gärten ragt am Ostrand in das Planungsgebiet. Im Wald südlich der A 96 befindet sich als Einzelbauwerk eine Klinik des Deutschen Ordens. Dominierende Verkehrsader ist die in West-Ost-Richtung verlaufende A 96. Sie wird von zwei Erschließungsstraßen, der Josef-Schöfer-Straße und der Maria-Eich-Straße, gequert. Daneben durchziehen Wirtschafts-, Rad- und Wanderwege den Wald im Planungsgebiet. Westlich des Planungsgebietes trifft die A 96 auf die derzeit im Bau befindliche A 99 West.

Der Regionalplan der Region München (14) definiert Teile des Planungsgebietes als Teil des regionalen Grünzugs "Starnberger See-Ostufer/Würmtal" und als Teil des Erholungsgebietes "Kreuzlinger Forst", in welchem die Erholungsfunktion der Wälder ausgebaut werden soll. Im Wald funktionsplan sind die bewaldeten Bereiche als Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung festgesetzt.

Die Wege im Planungsgebiet werden intensiv von Radfahrern, Spaziergängern und Joggern genutzt, insbesondere in den bewaldeten Bereichen. Ein Umweltwanderweg (Teil eines großen Rundwanderwegs um Aubing) erstreckt sich laut Umweltatlas der Stadt München am Nordrand des Kreuzlinger Forstes und führt über den Westrand des ehemaligen Gleislagers Neuaubing nach Norden Richtung Langwieder Bach. An die Klinik des Deutschen Ordens ist eine nicht öffentliche Parkanlage angegliedert.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholungseignung sind im Planungsgebiet vor allem durch die bestehende A 96 mit einem sehr hohen Verkehrsaufkommen (Verkehrszählung im Jahre 2000: 70.869 Kfz/Tag) vorhanden. Beeinträchtigungen der natürlichen Ressourcen ergeben sich ferner durch die großflächige und intensive ackerbauliche Nutzung im Bereich des Freihamer Feldes. Sie führte zur Verarmung an naturnahen Kleinstrukturen und zu



erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensräume und des Funktionsgefüges für Pflanzen und Tiere sowie von Boden und Wasser durch Stoffeinträge, Lebensraumverkleinerung und Isolation.

### **2.1.3. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen, Schutzmaßnahmen**

Bei der Planung wurden die Anforderungen der Umweltfachgesetze, insbesondere des Bundesimmissionsschutzgesetzes, der Wasser- und Naturschutzgesetze, beachtet.

Auf die Belange von Tieren und Pflanzen wird durch den Verzicht auf Abflachungen und Ausrundungen der Dammböschungen zur Begrenzung der Flächeninanspruchnahme von Waldbeständen, die Rodung außerhalb der Brutzeit der Vögel und nach örtlichen Angaben im Rahmen der ökologischen Baubetreuung, den Schutz angrenzender Biotopflächen durch Bauzäune in Absprache mit der ökologischen Baubetreuung, den Schutz direkt an die Baustelle angrenzender Gehölzbestände vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen während der Bauzeit durch Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 sowie Waldrandunterpflanzungen mit standortheimischen Sträuchern und Laubbäumen 2. und 3. Ordnung bis in eine Tiefe von ca. 10 m zur Stabilisierung des Waldrandes Rücksicht genommen. Als weitere Maßnahmen sind die Gestaltung von Böschungen nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien und die verstärkte Pflanzung dichter Gehölzbestände an Böschungen als Überfliegerhilfen vorgesehen.

Auswirkungen auf den Boden werden durch die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und den RAS-LP 2 reduziert.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt im Wesentlichen durch die Versickerung des Fahrbahnwassers über fahrbahnbegleitende Flächen, um eine Verminderung von Qualität und Quantität des Grundwassers zu verhindern. Das von den Fahrbahnen abfließende Wasser wird über trassenbegleitende Bankette, Böschungen und Versickermulden in den Schotteruntergrund geleitet. Die Mulden werden mit einer rund 30 cm dicken Oberbodenschicht ausgeführt, damit das abfließende Wasser über die Passage durch die belebte Bodenschicht gereinigt wird. Die Sicherheitsvorschriften zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen gemäß RAS-LP 2 werden eingehalten.

Das Schutzgut "Landschaft" wird vor Veränderungen des Landschaftsbildes durch die Gestaltung der Böschungen nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien und die landschaftsgerechte Einbindung der Straße durch entsprechende Gestaltung von Verschnittflächen so weit als möglich geschützt.

Mit dem Bau des Halbanschlusses ist die Verlegung eines trassenbegleitenden Feldweges verbunden. Zur Minimierung der Versiegelungswirkung wird der neue Weg mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke hergestellt. Durch die geplante Baumaßnahme wird die nördlich der A 96 verlaufende Wegeverbindung aus den Siedlungsgebieten bzw. vom ehemaligen Gleislager Neuaubing zum Gut Freiham (Ausflugsgaststätte) unterbrochen. Ein Ersatz ist in diesem Fall nicht vorgesehen, da die angrenzenden Lebensräume in diesem Bereich aus naturschutzfachlichen Gründen vom generellen Erholungsdruck am Stadtrand entlastet werden sollen.

Der genaue Umfang und die detaillierte Gestaltung der Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12) beschrieben.

Eine zusätzliche Reduzierung der Lärm- und Schadstoffimmissionen auf erholungsbedeutsame Waldflächen wird durch die Landschaftswälle beiderseits der A 96 erreicht. Dabei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des

Vorhabensträgers, die nach den gesetzlichen Vorgaben nicht erforderlich sind, da in Folge des Baus des Halbanschlusses Freiham keine Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

#### **2.1.4. Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen**

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, der 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, Schadstoffemissionen, 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 in unterschiedlichem 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 Unterbrechung von Funktionsbeziehungen für die Fauna).

##### **2.1.4.1. Schutzgut Mensch**

Für das Schutzgut "Mensch" wurden zwei Schutzziele ("Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse" und "Erhaltung von Flächen für die Naherholung, Ferienerholung und sonstige Freizeitgestaltung") definiert und untersucht, anhand derer die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Schutzgut am deutlichsten darstellbar sind.

Teilbereich Wohnen:

Das Schutzziel Wohnen wurde anhand der Störung der Nachtruhe durch Verkehrslärm und anhand der Veränderung der lufthygienischen Verhältnisse für Siedlungen behandelt.

Beim Untersuchungsgegenstand "Störung der Nachtruhe durch Verkehrslärm" erfolgte keine Bewertung der einzelnen betroffenen Wohnflächen. Es bestehen jedoch je nach Flächennutzung unterschiedliche Grenzwerte, die gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV einzuhalten sind.

Wohngebiete (Einzelhausbebauung mit Gärten) liegen am Ost- und Nordostrand des Planungsgebietes. Eine Klinik mit Parkanlage des Deutschen Ordens liegt südlich etwas außerhalb des Planungsgebietes. Diese Bereiche sind bereits jetzt hohen Belastungen durch den Verkehrslärm der bestehenden A 96 ausgesetzt. Die Werte für die Lärmbelastung nachts im Prognose-Nullfall (Situation im Jahr 2015 ohne bauliche Veränderungen am bestehenden Straßennetz) ordnen die Wohngebiete den Lärmzonen II ( $> 49 \text{ dB(A)} \leq 54 \text{ dB(A)}$ ) bis IV ( $> 59 \text{ dB(A)}$ ) zu.

Zum Untersuchungsgegenstand "Veränderung der lufthygienischen Verhältnisse für Siedlungen" ist festzustellen, dass wegen der im Raum München insgesamt sehr häufigen Winde aus westlichen Richtungen das Planungsgebiet im Luv der Stadt liegt. Die vorhandenen Acker- und Waldflächen sind Teil eines Netzes von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten und regionalen Grünzügen, die wesentlich zur Frischluftzufuhr in das Stadtgebiet beitragen. Auch der Wald funktionsplan der Region 14 misst dem Wald im Planungsgebiet besondere Bedeutung für den Klimaschutz bei. Der Verlauf der A 96 und der im Bau befindlichen A 99 stellt eine beträchtliche Vorbelastung dar, entwertet jedoch die Frischluftzufuhr aus dem Kreuzlinger Forst nicht völlig.

Die geplanten Baumaßnahmen führen im überwiegenden Teil des Planungsgebietes nur zu geringen Veränderungen der Lärmbelastung. Im Vergleich des Planungsfalls mit dem Prognose-Nullfall ergeben sich rechnerisch hinsichtlich der flächenmäßigen Zuordnung zu den Lärmzonen keine erheblichen Veränderungen für Wohnbereiche. Die Erhöhung der Lärmbelastung beträgt maximal 0,4 dB(A). Zu stärkeren Veränderungen der Lärmsituation kommt es lediglich entlang des 200 m langen Abschnitts der Verbindungsspanne nördlich der A 96. Dort erhöht sich der Lärm von Lärmzone II auf Lärmzone III ( $> 54 \text{ dB(A)} \leq 59 \text{ dB(A)}$ ) und IV. Von diesem Lärmzuwachs sind jedoch keine bestehenden Wohngebiete betroffen.

Aufgrund des Abstandes der bestehenden Siedlungsflächen zur geplanten Straße und wegen der Abschirmung durch die vorhandenen Waldflächen wird der Bau des Halbanschlusses trotz der damit zusammenhängenden Erhöhung des Verkehrsaufkommens um bis zu 17.800 Kfz/Tag im Jahr 2015 in den Siedlungsbereichen des Planungsgebietes die Belastung der Luft mit Schadstoffen nur unerheblich erhöhen. Diese zusätzliche Belastung ist im Vergleich mit den Vorbelastungen durch die Autobahnen A 96 und A 99 und mit den zu erwartenden Behinderungen des Luftaustausches durch das geplante Siedlungsgebiet Freiham als nachrangig einzustufen. Im Übrigen führen auch die geplanten freiwilligen Lärmschutzwälle und -Wände zu einer weiteren Reduzierung der Schadstoffmissionen.

Teilbereich Erholen:

Das Schutzziel "Erholen" wurde hinsichtlich zweier Untersuchungsgegenstände ("Störung von Erholungsflächen durch Schallauswirkung" und "Beeinträchtigung von Wegeverbindungen") behandelt.

Berücksichtigt und bewertet wurde hier der Aspekt der Erholungseignung der Landschaft, die tatsächliche Erholungsnutzung im Planungsgebiet sowie deren Intensität und Empfindlichkeit im Hinblick auf den Straßenlärm.

Qualitätsmerkmale sind die landschaftliche Ausstattung, die Nähe zu Siedlungsgebieten, die Dichte der Erholungsinfrastruktur, die Erreichbarkeit, die überregionale Bedeutung und die Vorbelastung durch andere Nutzungen.

Für die Beurteilung der straßen- und verkehrsbedingten Auswirkungen auf die Erholungsbelange wurden die Lärmbe- und Entlastungen als wesentlicher Indikator herangezogen. Durch den Bau des Halbanschlusses (einschließlich der geplanten Landschaftswälle) verändert sich der für die Erholung im Planungsgebiet relevante Lärmwert für die Waldbereiche nördlich der A 96 nur unerheblich. Auch südlich der A 96 treten keine erheblichen Auswirkungen auf. Die Hauptveränderungen ergeben sich im Bereich der für die Erholung nur gering geeigneten Ackerflächen nördlich der A 96. Damit ist die Be- oder Entlastung für die Erholungseignung durch Schallauswirkung im Planungsgebiet als insgesamt unerheblich einzustufen.

Durch die geplante Baumaßnahme wird die nördlich der A 96 verlaufende Wegeverbindung aus den Siedlungsgebieten bzw. vom ehemaligen Gleislager Neuaubing zum Gut Freiham (Ausflugsgaststätte) durchschnitten. Die weiteren Wegeverbindungen sind von dem geplanten Halbanschluss nicht erheblich betroffen.

#### 2.1.4.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen

Für das Schutzgut "Tiere und Pflanzen" wurde das Schutzziel "Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt sowie Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume (Biotope) und ihrer sonstigen Lebensbedingungen" untersucht. Das Schutzziel wird hinsichtlich zweier Untersuchungsgegenstände ("Lebensraumverluste durch Überbauung und Beeinträchtigung von Lebensräumen" und "Zerschneidung und Beeinträchtigung der vorhandenen Funktionsbeziehungen") behandelt.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme von Flora und Fauna sind Grundlage für die Ermittlung und Bewertung der Lebensräume im Planungsgebiet. Ausgehend davon wurden die Lebensräume von Tier- und Pflanzenarten in fünf Wertstufen nach ihrem vorgefundenen Zustand auf Eigenschaften wie Naturnähe, Entwicklungsdauer, Artvorkommen, Flächengröße, Strukturvielfalt, Seltenheit und Vorbelastungen/Störungen untersucht und bewertet. Gleiches gilt für die empfindlichen und räumlich bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang von Linearstrukturen (Kriterium: Raumwirksamkeit). Die Bewertung erfolgte in Anlehnung an die Vorgaben des Arten- und Biotopschutzprogramms Bayern (Kategorien: landesweit, überregional/sehr hoch, regional/hoch und lokal/mittel bedeutsame Lebensräume). Bestände ohne einen Nachweis von bedeutsamen Artengruppen und sehr kleine Flächen wurden als Bestand mit allgemeiner ökologischer Bedeutung als gering bedeutsam eingestuft. Die Einstufung der einzelnen Bereiche des Planungsgebiets ergibt sich aus den Unterlagen zur UVP (Unterlage 16, Seite 10 f.).

Der Bau des Halbanschlusses führt durch Überbauung und Emissionen zu Verlusten und Beeinträchtigungen von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere. Entsprechend der Bedeutung dieser Lebensräume kommt es zu folgenden Auswirkungen:

Mittlere Belastungen erfolgen durch Versiegelung und Überbauung des geschützten Landschaftsbestandteils "Neuaubinger Wäldchen" innerhalb des Vorbelastungskorridors entlang der A 96 sowie durch Versiegelung, Überbauung und Isolation von Rohbodensukzessionsflächen und Forstflächen außerhalb des Vorbelastungskorridors. Die geplante Trasse verläuft weitgehend innerhalb des Vorbelastungskorridors. Es überwiegen daher sehr geringe und geringe zusätzliche Belastungen. Hohe Belastungen treten nicht auf.

Die planfestgestellte Baumaßnahme verstärkt die bereits bestehenden, von der A 96 ausgehenden Zerschneidungseffekte für Waldarten im Bereich des Kreuzlinger Forstes. Darüber hinaus führt sie zu weiteren Zerschneidungs- und Trenneffekten. Die mittel bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der Böschungen der A 96 (Waldrandsituation, örtlich bedeutsamer Ausbreitungs- und Wanderkorridor für lichtliebende Arten innerhalb des Kreuzlinger Forstes) werden durch den Baubetrieb temporär gestört bzw. unterbrochen. Die partiellen Funktionsverluste können jedoch durch entsprechende Gestaltung der autobahnbegleitenden Landschaftswälle nach kurzer Entwicklungszeit wieder ausgeglichen werden.

Die mittel bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang des Waldrandes des Neuaubinger Wäldchens (Ausbreitungs- und Wanderkorridor für Licht- und Wärme liebende Arten zwischen Mager- und Trockenstandorten westlich des Halbanschlusses und dem wichtigsten Lieferbiotop im Gebiet, dem ehemaligen Gleislager Neuaubing) werden durch die Baumaßnahme zerschnitten, was zum Funktionsverlust dieser Linearstruktur führt. Eine Minimierung dieser Beeinträchtigung mittels eines Durchlasses oder einer Brücke ist in diesem Fall mit vertretbarem Aufwand nicht möglich. Der Bau des Halbanschlusses führt damit – insbesondere im Zusammenwirken mit den Baumaßnahmen zum geplanten Gewerbegebiet Freiham – zu einer verstärkten Isolation der Mager- und Trockenstandorte im ehemaligen Gleislager. Die Kompensationsmaßnahmen zielen daher u.a. darauf ab, das Lebensraumangebot für Arten trocken-warmer

Lebensräume zu verbessern und den Biotopverbund für diese Artengruppe ausgehend vom Lieferbiotop im ehemaligen Gleislager Neuaubing zu stärken.

#### 2.1.4.3. Schutzgut Boden

Als Schutzziel wurde die "Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und Vermeidung nachteiliger Einwirkungen auf den Boden" definiert. Hierfür wurde der Verlust der Bodenfunktion durch Versiegelung und Überbauung untersucht. Betroffene Umweltbestandteile sind die Bodenfunktionen im überbauten Trassenbereich. Weitere Funktionen des Bodens wurden innerhalb des Schutzgutes "Tiere und Pflanzen" berücksichtigt.

Im Hinblick auf die Bodenfunktionen allgemein ist folgende Unterscheidung der Böden relevant: Hoch zu bewerten sind gewachsene Böden mit einem mehr oder weniger ursprünglichen Bodenaufbau und den damit zusammenhängenden Bodenfunktionen (Waldflächen, landwirtschaftliche Nutzflächen, Biotopflächen, sonstige Grünflächen). Ohne Bewertung bleiben stark veränderte oder nicht mehr vorhandene Böden (Deponien, Verkehrs- und Siedlungsflächen).

Die Böden im Planungsgebiet sind überwiegend gewachsene Böden mit mehr oder weniger ursprünglichem Bodenaufbau. Etwa 45 % der Flächen werden forstwirtschaftlich, etwa 22 % landwirtschaftlich genutzt. Nicht oder nur extensiv genutzte Böden sind mit einem Anteil von 20 % vertreten (v.a. Aufschüttung nördlich der A 96, ehemaliges Gleislager Neuaubing, Abschiebungsfläche westlich des Gleislagers). Die verbleibenden Böden sind durch Verkehrs- oder Siedlungsflächen größtenteils versiegelt oder verändert und erfüllen somit keine der ursprünglichen Bodenfunktionen mehr. Altlastenverdachtsflächen sind nicht bekannt.

Als wesentliche Folge von zu errichtenden Verkehrsflächen können auftreten ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss als Folge der Versiegelung, die Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -Reliefs und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung. Durch die Versiegelung wird in die Regelungsfunktionen, die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen des Bodens eingegriffen.

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

Durch die geplante Straßenbaumaßnahme entstehen entlang der gesamten Strecke Belastungen durch die Versiegelung oder Überbauung gewachsener Böden (v.a. Waldflächen und landwirtschaftliche Nutzflächen, in geringem Umfang Straßenbegleitflächen). Der Verlust von Boden wurde durch die Ermittlung der betroffenen Flächen folgendermaßen quantifiziert:

- Versiegelung gewachsener Böden 0,8 ha
- Überbauung gewachsener Böden 2,7 ha
- Versiegelung stark veränderter Böden 0,8 ha

Die Überbauung stark veränderter Böden (Straßennebenflächen mit 1 ha) wurde dabei nicht als erhebliche Auswirkung eingestuft.

#### 2.1.4.4. Schutzgut Wasser (Grundwasser)

Während des Betriebes werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickereinrichtungen. Dabei ist hinsichtlich möglicher Grundwasserbelastungen zu berücksichtigen, dass die darüber liegenden Bodenschichten eine gewisse Filterwirkung haben und Schadstoffe zurückhalten oder binden.

Die Aussagen für das untersuchte Schutzziel "Reinhaltung und Erhaltung der Eigenschaften der Gewässer (Grundwasser)" erfolgen nur für den Teilbereich

Grundwasser hinsichtlich des Untersuchungsgegenstandes "Gefährdung von Grundwasservorkommen durch Eintrag von Schadstoffen", da Oberflächengewässer im Planungsgebiet nicht vorhanden sind. Schutzgebiete nach WHG finden sich im Bereich der Straßenbaumaßnahme ebenfalls nicht, daher wurde die Empfindlichkeit der obersten Grundwasservorkommen gegenüber Schadstoffeintrag infolge von Unfällen in Abhängigkeit von der Sickerdauer (und damit einer möglichen Sanierbarkeit) bewertet. Diese ist wiederum abhängig von der Filter- und Pufferfähigkeit der Deckschichten (bestimmt durch deren geologische Eigenschaften) und der Mächtigkeit der Deckschichten (Grundwasserflurabstand). Bestehende Vorbelastungen des Grundwassers durch Straßen, Siedlungen und intensive landwirtschaftliche Nutzung wurden in der Bewertung berücksichtigt.

Unter Zugrundelegung der vorhandenen hohen bis mittleren Durchlässigkeiten der Deckschichten (kf-Werte 4–6) beträgt die Sickerdauer bei einem durchschnittlichen Grundwasserflurabstand von 9 – 12 m im Bereich der geplanten Baumaßnahme minimal 3 bis maximal 25 Tage. Damit besitzen die Grundwasservorkommen im Planungsgebiet eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen. Eine Ausnahme bilden der Kreuzlinger Forst und die Oberbodenabtragungsfläche westlich des ehemaligen Gleislagers Neuaubing. Die für die Grundwasserqualität grundsätzlich neutrale Nutzung als Waldgebiet bedingt im Kreuzlinger Forst auch bei großem Flurabstand und mittleren Durchlässigkeiten eine mittlere Grundwassersensibilität. Im Bereich der Abschiebungsfläche führte das Entfernen der filternden Oberbodenschicht zu einer erhöhten Empfindlichkeit.

Der geplante Halbanschluss verläuft überwiegend in Dammlage. Die Emissionsorte (Versickerflächen) für den Gesamtbereich des Vorhabens kommen damit zwischen 9 und 12 m über dem Grundwasserhöchststand zu liegen. Daraus folgt, dass potentiell wassergefährdende Stoffe erst nach mehr als 3 Tagen in das Grundwasser gelangen würden. Für die geplante Baumaßnahme wird daher insgesamt von einer geringen Gefährdung der Grundwasservorkommen ausgegangen.

#### 2.1.4.5. Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie meteorologische Bedingungen, fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich (siehe auch C.3.3.4.2.).

Da Groß- und Lokalklima durch den Bau einer Straße höchstens sehr langfristig und indirekt (Energieverbrauch, Schadstoffausstoß) beeinträchtigt und verändert werden, erfolgt in der UVP diesbezüglich keine Bearbeitung.

Wesentliche Bestandfunktionen der lufthygienischen Situation wurden innerhalb der Schutzgüter "Mensch", "Tiere und Pflanzen" und "Sachgüter" behandelt. Zielvorstellung für das Lokalklima und die Lufthygiene ist der Erhalt der Gebiete, in denen frische und saubere Luft entsteht und gefiltert wird, sowie der Frischluftschneisen, die diese Luft weiterleiten, um so die Belastungen des Naturhaushalts durch Luftschadstoffe so weit wie möglich zu vermeiden, den Luftaustausch zwischen Kaltluft- und Warmluftgebieten zu gewährleisten und die Luftbelastung in Siedlungs- und Gewerbegebieten zu reduzieren. Von Bedeutung sind vor allem die klimatischen Merkmale, die in direkter Beziehung zu den Ansprüchen des Menschen stehen. Entscheidend ist dabei die Fähigkeit von Teilräumen, über lokale und regionale Luftaustauschprozesse und raumstrukturelle Gegebenheiten lufthygienischen Belastungen entgegenzuwirken, sie zu verhindern oder zu vermindern. Diese Untersuchungen wurden im Schutzgut "Mensch" durch das Schutzziel "Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse" behandelt. Im Rahmen des

Untersuchungsgegenstandes "Veränderung der lufthygienischen Verhältnisse" wurden die für den Menschen bedeutsamen Funktionen der Luft und des Klimas und die Auswirkungen des Straßenbaus hierauf ermittelt. Innerhalb des Schutzgutes "Tiere und Pflanzen" wurde im Schutzziel "Schutz der Lebensgemeinschaften und Lebensräume wildwachsender Pflanzen und wildlebender Tiere" die Beeinträchtigung für die an die Straße angrenzenden Lebensräume untersucht und bewertet. Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das Schutzgut "Luft und Klima" fanden schließlich Eingang in die Untersuchungen zum Schutzgut "Sachgüter" im Rahmen der Schutzziele "Erhalt des Waldes und seiner Funktionen" und "Erhaltung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion".

Im Ergebnis sind die Beeinträchtigungen des Schutzgutes "Luft und Klima" durchgehend als gering und damit nicht erheblich einzustufen.

#### 2.1.4.6. Schutzgut Landschaft

Das untersuchte Schutzziel lautet "Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft". Es wurde hinsichtlich des Untersuchungsgegenstandes "Veränderung des Landschaftsbildes durch technische Bauwerke" behandelt. Erhoben wurden Landschaftsbildeinheiten mit in sich gleichartigen Erscheinungsformen nach den Kriterien Morphologie, Strukturreichtum, Naturnähe und Flächennutzung einschließlich der Vorbelastungen.

Die Landschaft nördlich der A 96 wird durch Ackerfluren geprägt. Sie zeichnet sich durch offene Feldfluren ohne landschaftsbildprägende Strukturen und ohne gravierende Vorbelastungen sowie durch eine relativ große Sichtweite aus. Stark befahrene Straßen sowie die Aufschüttung nördlich der A 96 wurden als erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes eingestuft.

Die Waldflächen im Planungsgebiet bilden eine eigene Landschaftsbildeinheit. Sie wirken als raumbildende Elemente, welche die oben beschriebenen Landschaftsausschnitte einrahmen. Die kleinflächige Nutzung im Bereich der Rohdungsinseln führte zur Ausbildung gliedernder Randstrukturen und Grenzlinien wie Waldrändern und Rainen.

Der Stadtrand von München und Gräfelfing wird im Planungsgebiet von Einzelhausbebauung mit Gärten geprägt. Er bildet mit naturnahen Hecken an den Gartenrändern einen fließenden Übergang zum anschließenden Wald. Die weitläufige, im Wald gelegene Parkanlage der Klinik des Deutschen Ordens unterscheidet sich in ihrem Charakter von dem durch dichtere Bebauung geprägten Stadtrand.

Die stärksten Belastungen durch die geplante Baumaßnahme treten im Bereich der Brücke über die A 96 auf. Das neue Bauwerk und die angrenzenden Dammabschnitte bleiben von der freien Landschaft aus Richtung Westen teilweise (z.B. von der Freihamer Allee aus) als neues technisches Element in der Landschaft sichtbar.

Die Wall-Wand-Kombinationen stellen mit einer Höhe von bis zu 6 m südlich der A 96 starke Belastungen dar. Eine Einsehbarkeit der Wälle ist wegen der Waldbestände jedoch nur in kleinen Landschaftsausschnitten gegeben. Nördlich der A 96 liegen die Belastungen durch die Landschaftswälle aufgrund der geringeren Dammhöhen in der Regel auf mittlerer Stufe.

Ebenfalls mittlere Belastungen des Landschaftsbildes durch technische Bauwerke treten in der freien Landschaft zwischen A 96 und dem Bauende innerhalb des geplanten Siedlungsgebietes Freiham auf, da hier im Gegensatz zu den Waldbereichen eine höhere Einsehbarkeit der geplanten Straßenbauwerke gegeben ist.

#### 2.1.4.7. Schutzgut Kulturgüter

Als Schutzziel wurde die "Erhaltung von Denkmälern" untersucht. Untersuchungsgegenstand ist der "Verlust von Denkmälern durch die geplante Baumaßnahme". Hierunter fallen Baudenkmäler, Bodendenkmäler, Naturdenkmäler und geologisch schutzwürdige Objekte.

Für das Planungsgebiet wurden keine Baudenkmäler, Naturdenkmäler oder geologisch schutzwürdige Objekte festgestellt. Ein vorgeschichtlicher Siedlungsplatz ragt westlich des ehemaligen Gleislagers Neuaubing in das Planungsgebiet. Das Bodendenkmal wurde jedoch bereits im Vorfeld der geplanten Maßnahmen genauen Untersuchungen durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (LfD) unterzogen, schützenswerte Bestände und Objekte des Denkmals wurden gesichert und dokumentiert. Das Schutzgut "Kulturgüter" wird daher durch den Bau des Halbanschlusses Freiham nicht beeinträchtigt.

#### 2.1.4.8. Schutzgut Sachgüter

Für das Schutzgut "Sachgüter" wurden die Schutzziele "Sicherung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion" und "Erhaltung des Waldes und Sicherung seiner Funktionen" definiert.

Auswirkungen des Vorhabens sind durch die Überbauung und Beeinträchtigung von Vorbehaltsflächen für umwelterhebliche Nutzungen gekennzeichnet. Auswirkungen auf die Nutzung von Trinkwasser sind beim Schutzgut Wasser behandelt. Die Bestimmung des Wertes von Sachgütern erfolgte durch die Übernahme regionalplanerischer Festsetzungen und die Analyse der regionalen Bedeutung von Sachgütern im Planungsgebiet.

Dieses ist laut Regionalplan der Region München (14) südlich der A 96 Teil des Regionalen Grünzuges "Starnberger See – Ostufer/Würmtal". Im Bereich des Kreuzlinger Forstes ist das Planungsgebiet Teil des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes "Wälder im Münchener Süden". Der Kreuzlinger Forst ist zudem durch den Regionalplan als Erholungsgebiet festgelegt.

Alle Waldflächen des Planungsgebietes sind im Waldfunktionsplan mit besonderen Funktionen belegt. Sie besitzen besondere Bedeutung für den Klima- und Immissionsschutz sowie den Lärmschutz (der überwiegende Teil der Waldflächen), für die Erholung (v.a. die östliche Hälfte der Waldflächen), für den Wasserschutz (Waldfläche nördlich der A 96 am Ostrand des Planungsgebietes) und für den Schutz von Verkehrswegen (entlang der A 96). Die Waldflächen sind bis auf eine Teilfläche im Geschützten Landschaftsbestandteil "Neuauvinger Wäldchen" als Bannwald (Art. 11 BayWaldG) ausgewiesen.

Der geplante Halbanschluss verläuft nördlich der A 96 durch landwirtschaftliche Nutzflächen. Dort werden ca. 0,6 ha Ackerstandorte mit hoher natürlicher Ertragsfähigkeit versiegelt und überbaut.

An Waldfläche (fast ausschließlich Bannwald) gehen ca. 2,88 ha durch Versiegelung und Überbauung verloren. Der Waldverlust wird durch die Neuanlage von Waldflächen auf ca. 4,44 ha kompensiert.

#### 2.1.4.9. Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den behandelten Schutzgütern wurden im Hinblick auf die Auswirkungen und Belastungen durch die geplante Straße aufgezeigt. Durch die Auswahl der Schutzziele und insbesondere der Untersuchungsgegenstände sind die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern weitgehend abgedeckt. Durch diese Wechselwirkungen können sich aber Synergieeffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern ergeben, die bei einer Einzelbetrachtung der Schutzgüter nicht ablesbar sind. So kann sich dadurch eine neue Entscheidungserheblichkeit für die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme



ergeben. Wechselwirkungen, die durch Schutzmaßnahmen (z.B. Landschaftswälle) verursacht werden, können zu Problemverschiebungen zwischen den Schutzgütern führen; Maßnahmen, die zu einer Minimierung der Belastungen bei einem Schutzgut führen, können bei einem anderen Schutzgut zu höheren Belastungen führen.

Im einzelnen wurden die Wechselwirkungen wie folgt eingearbeitet:

#### 2.1.4.9.1. Lärmimmissionen

Die Lärmimmissionen die hinsichtlich der Be- und Entlastung für die Wohnqualität untersucht wurden, haben ebenso Auswirkungen auf die biotischen Schutzgüter.

Die mögliche Lärmbelastung spielt innerhalb der Auswirkungen einer Straßenbaumaßnahme eine so bedeutende Rolle, dass diesem Aspekt für jedes der betroffenen Schutzgüter über die Auswahl des Untersuchungsgegenstandes Rechnung getragen wurde. Lärmimmissionen wurden beim Schutzgut "Mensch" hinsichtlich der Störung der Nachtruhe und der Störung von Erholungsflächen durch Verkehrslärm eingearbeitet. Beim Schutzgut "Tiere und Pflanzen" wurden sie mit anderen Auswirkungen zusammengefasst und in der Ausweisung von Belastungskorridoren berücksichtigt.

Für die Trasse ergeben sich als Wechselwirkungen für das Schutzgut "Tiere und Pflanzen" aufgrund der langen Abschnitte in den Waldbereichen hohe Belastungen für die Tierwelt durch Lärm. Durch die Festlegung der Breite des Belastungskorridors in Abhängigkeit von der Empfindlichkeit der betroffenen Arten und Lebensräume im Schutzgut "Tiere und Pflanzen" sind diese möglichen Wechselwirkungen mit abgedeckt. Mit der Analyse der Wechselwirkungen ergaben sich daher keine neuen Erheblichkeiten; die Ergebnisse der Untersuchungen in den einzelnen Schutzgütern wurden bestätigt.

#### 2.1.4.9.2. Versiegelung von Flächen

Die Versiegelung von Boden wirkt sich aufgrund der vielfältigen Verflechtungen dieses Schutzgutes mit anderen abiotischen und biotischen Ressourcen auch auf die übrigen Schutzgüter aus. Der Aspekt der Versiegelung spielte im Rahmen der UVP eine so bedeutende Rolle, dass er für jedes der betroffenen Schutzgüter separat dargestellt wurde.

Der Verlust von Boden wurde im Schutzgut "Boden" behandelt. Der Verlust von Grundwasserneubildungsflächen fand Eingang in die Betrachtung hinsichtlich des Schutzgutes "Wasser". Der Verlust an land- und forstwirtschaftlicher Produktionsfläche wurde beim Schutzgut "Sachgüter" untersucht. Durch den geplanten Halbanschluss ergeben sich Belastungen durch Wechselwirkungen auf die genannten Schutzgüter, da großteils bisher unversiegelter Boden verbraucht wird.

Diese Aspekte wurden im Rahmen der Einzeluntersuchungen hinsichtlich der Wahl der Untersuchungsgegenstände berücksichtigt und in den genannten Schutzgütern hinreichend genau dargestellt, so dass sich durch die Synergieeffekte keine neuen Erheblichkeiten ergeben.

#### 2.1.4.9.3. Vorübergehende Absenkung des Grundwassers

Beim Bau des Halbanschlusses an die A 96 ist eine derartige Veränderung des Grundwasserspiegels nicht vorgesehen. Somit sind hier keine Auswirkungen auf andere Schutzgüter zu erwarten.

#### 2.1.4.9.4. Verlust und Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme hat Auswirkungen auf biotische Bereiche, auf das Landschaftsbild und damit auch auf die Erholungsqualität des Raumes. Diese Aspekte der Veränderung der vorhandenen Strukturen und Landschaftselemente

spielen als Umweltauswirkung auf die untersuchten Schutzgüter eine so bedeutende Rolle, dass sie bei dem jeweiligen Schutzgut dargestellt wurden.

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Lebensraumstrukturen- und Elementen wirkt sich im Schutzgut "Tiere und Pflanzen" aus. Verlust und Beeinträchtigung von raumwirksamen Strukturen und Landschaftselementen haben Folgen für das Schutzgut "Landschaft". Der Verlust und die Beeinträchtigung von erholungswirksamen Strukturen und Elementen der Landschaft verursacht Wechselwirkungen hinsichtlich des Schutzgutes "Mensch".

Diese Wechselwirkungen sind bei der Wahl der Untersuchungsgegenstände ausreichend berücksichtigt, so dass sich keine neuen Erheblichkeiten ergeben.

#### 2.1.4.9.5. Wechselwirkungen aufgrund von Schutzmaßnahmen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG können neben den oben genannten auch durch bestimmte Schutzmaßnahmen ausgelöst werden, die zu Problemverschiebungen führen. Als zweite Betrachtungsebene wurde daher eine medienübergreifende Gesamtbewertung der Wechselwirkungen durchgeführt.

Die Anlage von Ausgleichsflächen für Tiere und Pflanzen erfolgt in der Regel auf landwirtschaftlich genutzten Böden. Durch die Veränderung der Nutzungsart wird in Teilflächen (geplante Magerrasenstreifen) auch der Bodenaufbau verändert. Der bisherige Bodenaufbau wird einer Neubildung (Sukzession) unterzogen, was zu Auswirkungen auf das Schutzgut Boden führt.

Als Wechselwirkung mit dem Schutzgut "Sachgüter" (Sicherung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion) ergibt sich aufgrund der flächigen Inanspruchnahme insbesondere von Waldbeständen im Planungsgebiet ein hoher Flächenbedarf für die Ausgleichsmaßnahmen und Waldneugründungen (ca. 4,6 ha). Diese Maßnahmen werden weitgehend auf Schotterböden durchgeführt, die für die landwirtschaftliche Nutzung meist durchschnittliche Erzeugungsbedingungen aufweisen.

Die Anlage von Landschaftswällen mit Lärmschutzwänden nördlich und südlich der BAB A 96 führt zu Auswirkungen hinsichtlich des Flächenverbrauchs (Waldverluste) und des Landschaftsbildes (optische Beeinträchtigung).

#### 2.1.5. **Ausgleichsmaßnahmen**

Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in die vorgefundene Bestandssituation bei Flora und Fauna, deren Biotope und die abiotischen Standortfaktoren ist im Sinne des Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG ausgleichbar. Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Mit dem Bau des Halbanschlusses Freiham entsteht ein Ausgleichsflächenbedarf in Höhe von ca. 1,57 ha.

Waldbestände sind auf einer Fläche von ca. 2,88 ha betroffen (fast ausschließlich Bannwald), so dass bei Zugrundelegung eines Ausgleichsfaktors von 1 : 1 bzw. 1 : 1,5 Ersatzaufforstungen in einem Umfang von ca. 4,32 ha erforderlich sind. Wegen der Doppelfunktion einer Teilfläche (Ausgleich nach Naturschutz- und Waldrecht auf ca. 1,2 ha) ist eine Waldneuschaffung auf ca. 3,6 ha zusätzlich zu den naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die Gesamtfläche der Ausgleichsmaßnahmen nach Naturschutz- und Waldrecht beträgt ca. 5,03 ha.

Begründung, Art und Umfang dieser Maßnahmen gehen im einzelnen aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) hervor.

#### 2.1.6. **Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen**

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudie war das planfestgestellte Vorhaben. Zusätzlich wurde als Alternative neben der gewählten Überführung der

Verbindungsrampe in Richtung München auch eine Unterführung unter der A 96 untersucht. Hinsichtlich der Umweltauswirkungen ergeben sich durch diese Planungsvariante jedoch keine Vorteile.

#### Schutzgut "Menschen" – Lärmschutz (Wohnen und Erholung)

Bei einer Tieflage der Verbindungsrampe unter der A 96 sind keine nennenswerten Verbesserungen der Lärmimmissionswerte für die südlich angrenzenden Bereiche zu erwarten. In einer Entfernung von ca. 100 bis 200 m von der Straße ergeben sich nur geringste Pegeländerungen von max. 0,2 dB(A), im Nahbereich (20 m Abstand) sind die Lärmauswirkungen der Tieflage sogar ungünstiger zu beurteilen. Wegen der weitaus höheren Emissionen des Verkehrs auf der A 96 haben die Lärmauswirkungen des geplanten Halbanschlusses ohnehin keinen nennenswerten Einfluss auf die Gesamtlärmsituation.

#### Schutzgüter "Tiere und Pflanzen" und "Boden" sowie "Sachgüter"

Eine Trassierung in Tieflage hätte wegen der notwendigen Einschnittsböschungen der auf die Unterführung zuführenden Rampen keine geringere Flächeninanspruchnahme zur Folge. Dementsprechend wären auch mit dieser Planungsvariante erhebliche Flächenverluste insbesondere in den Waldbereichen südlich und nördlich der A 96 verbunden.

#### Schutzgut "Wasser"

Für eine Unterführung der Verbindungsrampe in Richtung München unter der A 96 wäre eine ca. 130 m lange Grundwasserwanne notwendig. Aus Sicht des Schutzgutes "Wasser" wäre zum einen eine mögliche Beeinträchtigung der Grundwasserverhältnisse (Grundwasserwanne quer zur Grundwasserfließrichtung) und zum anderen eine potentiell höhere Gefährdung der Grundwasserqualität durch punktuelle Versickerung (Versickerungsanlage für im Bereich der Grundwasserwanne und der anschließenden Rampen anfallendes Straßenoberflächenwasser) zu besorgen.

#### Schutzgut "Landschaft"

Bei einer Tieflage könnte das Brückenbauwerk über die A 96 entfallen. Die vorgesehenen Landschaftswälle mit aufgesetzten Lärmschutzwänden beiderseits der A 96 würden jedoch in ähnlicher Form angelegt werden, so dass auch bei dieser Planungsvariante das Landschaftsbild ähnlich stark beeinträchtigt würde.

Für die Schutzgüter "Klima/Luft" sowie "Kulturgüter" ergeben sich keine erheblichen Unterschiede hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen.

### 2.1.6.3. Ergebnis

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die gewählte Planungsvariante in der Gesamtschau der Umweltbelange die vergleichsweise günstigste Lösung ist und sich keine weitere Variante aus Gründen der Umweltverträglichkeit aufdrängt. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 92/95, UPR 1995, 445). Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5/95, DVBl 1996, 677).

Die in der UVS ebenfalls dargestellte Variante einer Verbindungsspanne in östlicher Lage, angrenzend an das ehemalige DB-Ausbesserungswerk Neuaubing mit einem Halbanschlusses an die A 96 auf Höhe km 164,306, betrifft nicht das planfestgestellte Vorhaben, sondern die Bauleitplanung für die Siedlungsmaßnahme

Freiham, an der sich der Halbanschluss orientieren muss. Diese Variante wurde vor allem aus naturschutzfachlichen Gründen von der Landeshauptstadt München nicht weiter verfolgt (vgl. C.3.3.2.) und kommt daher auch für den Halbanschluss nicht mehr in Betracht.

## 2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C 4/94, UPR 1995, 391).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoprüfung. Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf die Darstellung in den Unterlagen zur UVP (Unterlage 16, S. 15 f.) verwiesen. Die Untersuchungs- und Bewertungsmethoden der UVS entsprechen den gesetzlichen Anforderungen, dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft sowie der derzeit üblichen Verfahrensweise und sind sachgerecht. Dies gilt auch für die Erhebungstiefe und die Auswahl der Untersuchungsgegenstände. Hinsichtlich der Vollständigkeit der UVP bestehen keine Bedenken. § 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 UVPG, Art. 78b Nr. 1 und Art. 78c Satz 1 BayVwVfG verlangen die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens. Nicht notwendig ist dagegen die im Anhörungsverfahren geforderte Erfassung sämtlicher Umweltauswirkungen, soweit sie die Erheblichkeitsschwelle nicht erreichen. Die Frage der Erheblichkeit bestimmt sich dabei nach Qualität und Quantität der Auswirkungen. Die UVP erfolgt vorhabensbezogen. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Insgesamt gesehen verursacht die planfestgestellte Baumaßnahme schwerpunktmäßig Umweltauswirkungen hinsichtlich der Versiegelung von ca. 1,6 ha Boden (Bedeutung für alle Schutzgüter und Wechselwirkungen mit allen Schutzgütern).

Auswirkungen ergeben sich auch für den Geschützten Landschaftsbestandteil "Neuaubinger Wäldchen". Die Richtungsfahrbahn des Halbanschlusses aus Richtung München verläuft zunächst parallel zur A 96 und weicht erst im westlichen Bereich von der vorhandenen Autobahn ab. Durch diese Bündelung können die Auswirkungen zwar nicht vollständig vermieden, jedoch zumindest erheblich vermindert werden, da sie vorrangig vorbelastete Bereiche treffen. Es verbleiben erhebliche Belastungen für die Schutzgüter "Tiere und Pflanzen" (Überbauung von ca. 0,8 ha schützenswerten Mischwaldbeständen sowie Verkehrsemissionen) und "Landschaft" (zusätzliche technische Elemente in der ebenen Landschaft).

Betroffen sind auch die Wälder im Kreuzlinger Forst. Durch den Flächenbedarf für die Baumaßnahme und die Verschiebung der Grundstücksgrenze der Straßenbauverwaltung werden autobahnahe Waldflächen, die größtenteils als Bannwald ausgewiesen sind, im Umfang von ca. 2,88 ha gerodet oder verlieren ihren Status als Bannwald. In den Waldbereichen südlich der A 96 wird die Einfädelungsspur direkt an die bestehende Autobahn angebaut, so dass durch die Bündelung keine weitere Zerschneidung der Waldbestände eintritt.

Schließlich ist mit dem Bau des Halbanschlusses die Zerschneidung von funktionalen biotischen Beziehungen entlang des Waldrandes des Neuaubinger Wäldchens (Funktionsbeziehungen zwischen den Lebensräumen im ehemaligen Gleislager Neuaubing und nördlich entlang der A 96) verbunden. Die Isolation der bedeutenden Magerstandorte des ehemaligen Gleislagers wird – auch in Verbindung mit dem geplanten Siedlungsgebiet Freiham – weiter verstärkt.

Mit den vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz und Minimierungsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen auf ein ausgleichbares Maß im Sinne der Naturschutzgesetze reduziert werden. Im Hinblick auf die Schutzgüter des BImSchG sind keine Maßnahmen erforderlich.

Das geplante Bauvorhaben soll in einer für Erholung, Landschaftsbild und Klima bedeutsamen, offenen Landschaft am Rande des Siedlungsschwerpunktes München verwirklicht werden. Überregional oder landesweit bedeutsame Lebensräume von Pflanzen und Tieren sind nicht unmittelbar betroffen. Der Untersuchungsraum ist durch die A 96 und die im Bau befindliche A 99 West bereits vorbelastet. Weitere Belastungen werden sich durch die geplante Baumaßnahme Freiham ergeben. Vor diesem Bewertungshintergrund kann festgestellt werden, dass bei der Realisierung des Halbanschlusses an die A 96 nur Umweltauswirkungen unterhalb der Schwelle der regionalen Bedeutsamkeit zu erwarten sind.

### **3. Materiell-rechtliche Würdigung**

#### **3.1. Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

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

#### **3.2. Planrechtfertigung**

Eine hoheitliche Planung findet ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sie ist vielmehr für die konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig. Für die Planrechtfertigung ist jedoch nur zu verlangen, dass das fragliche Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes, vernünftigerweise geboten ist; unausweichlich erforderlich muss es nicht sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C 4.94). Ein Vorhaben scheitert an der mangelnden Planrechtfertigung als einer rechtlichen Planungsschranke nur dann, wenn es sinnvoll oder zweckmäßig unterbleiben kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.05.1988, Az. 4 C 26.84, NVwZ 1989, 64).

Der Halbanschluss Freiham erfüllt, wie im folgenden dargestellt wird, diese Anforderungen an die Planrechtfertigung und ist damit erforderlich.

Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Das planfestgestellte Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. auch Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 8 u. 11). Es beachtet die zwingend geltenden Rechtssätze für Bundesautobahnen.

Die künftige Verkehrsbelastung wurde in der Verkehrsuntersuchung "Halbanschluss Freiham" von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 18.03.2001, aktualisiert am 23.08.2002 und ergänzt am 29.03.2004, ermittelt. Danach ergibt sich für das Prognosejahr 2015 auf der A 96 östlich von Freiham ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 115.300 Kfz/24 h und westlich von Freiham von 97.600 Kfz/24 h. Der LKW-Anteil beträgt 4,9 % tags und 10 % nachts. Für die Rampen des Halbanschlusses wird bei gleichen LKW- Anteilen ein DTV von jeweils 8.900 Kfz/24 h prognostiziert.

Der Halbanschluss dient der Erschließung des geplanten Siedlungsgebietes Freiham. Bereits dessen erster Bauabschnitt südlich der Bodenseestraße verursacht durch die Schaffung von ca. 120 Wohneinheiten und ca. 7.700 Arbeitsplätzen (nach Abschluss der gesamten Siedlungsmaßnahme Freiham je ca. 10.000 Wohneinheiten und Arbeitsplätze) einen Ziel- und Quellverkehr, der eine leistungsfähige Anbindung auch an die A 96 erfordert. Über das vorhandene Straßennetz (Bodenseestraße, Freihamer Weg, Germeringer Weg, land- und forstwirtschaftliche Wege) ist die geplante Siedlungsmaßnahme nicht ausreichend zu erschließen und an das überörtliche Straßennetz anzubinden. Auch der geplante Anschluss an die A 99 West allein reicht dazu nicht aus. Dieses Ergebnis wird von der ergänzenden Verkehrsuntersuchung vom 29.03.2004 bestätigt, die davon ausgeht, dass der Halbanschluss bereits für die Erschließung nur des Baugebietes Freiham-Süd unverzichtbar ist. Er weist bereits bei dieser Ausbaustufe im Prognosejahr 2015 eine Belastung von 14.500 Kfz/24 h (Endzustand: 17.800 Kfz/24 h) auf. Für die Bodenseestraße wird trotz Bau des Halbanschlusses eine Belastung von 30.300 Kfz/24 h erwartet. Die geplante Autobahnanschlussstelle der Bodenseestraße an der

A 99 und die Bodenseestraße selbst können nach dieser Untersuchung die Zusatzbelastung infolge der 7.700 Arbeitsplätze und des großflächigen Einzelhandels nicht ohne den planfestgestellten Halbanschluss bewältigen. Auch der von der Regierung von Oberbayern genehmigte Entwurf des geänderten Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Teilbereich IV/16 der Landeshauptstadt München sieht vor, dass der Bau des Halbanschlusses Voraussetzung für eine Bebauung von Freiham ist.

Die Baumaßnahme verfolgt daneben in verkehrsplanerischer Hinsicht das Ziel, durch die Lenkung der überörtlichen Verkehrsströme die B 2 (Bodenseestraße) und den Stadtteil Pasing von derartigem Verkehr zu entlasten. Gleichzeitig wird die überregionale Verkehrsanbindung verbessert.

Der Neubau des Halbanschlusses an die A 96 gewährleistet auch die wirtschaftliche Entwicklung des Gewerbegebietes Freiham, das unter anderem als Standort für großflächige Einzelhandelsunternehmen vorgesehen ist. Mit dem neuen Halbanschluss sollen die starken Spitzenverkehre im Zu- und Abfluss bewältigt werden. Die Verbindungsspanne zwischen der B 2 und der A 96 mit dem Halbanschluss bewältigt die komplexe verkehrliche Situation im Planungsraum und bildet die zentrale Verkehrsachse für das neue Gewerbegebiet.

Soweit die Notwendigkeit der Baumaßnahme im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten statt dessen gefördert werden. Diese Argumentation verkennt den Charakter der straßenrechtlichen Planfeststellung als Verfahren zur Zulassung eines konkreten Straßenbauprojektes. Diskussionen über die allgemeine Verkehrspolitik können in diesem Verfahren nicht geführt werden.

Ebenso wenig kann die Frage, ob für die Errichtung eines Gewerbegebietes in Freiham ein Bedarf besteht, im vorliegenden Planfeststellungsverfahren geklärt werden. Die Siedlungsmaßnahme Freiham beruht auf einer Entscheidung der Landeshauptstadt München im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit. Einwände gegen die städtebauliche Erforderlichkeit sind im Aufstellungsverfahren für die entsprechenden Bauleitpläne geltend zu machen. Gegenstand der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist nur das konkrete Straßenbauprojekt. Der Vorhabensträger hat sich dabei an der vorgefundenen verfestigten Planung der Landeshauptstadt München zu orientieren. Für diese Bauleitplanung soll der Billigungsbeschluss noch 2004 gefasst werden.

Die Frage der Finanzierung des Vorhabens ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, solange nicht die Finanzierbarkeit innerhalb der maximalen Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses von 10 Jahren (§ 17 Abs. 7 S. 1 FStrG) ausgeschlossen ist und damit die Planrechtfertigung entfällt (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, Az. 4 A 12/98). Dass solche Probleme hier auftreten könnten, ist nicht ersichtlich, zumal die Landeshauptstadt München als Kostenträger für den Halbanschluss einen Beginn der Bebauung in Freiham bereits 2005 anstrebt (vgl. Erläuterungsbericht (Unterlage 1), S. 8).

### **3.3. Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

#### **3.3.1. Raumordnerische und städteplanerische Entwicklungsziele**

Die Baumaßnahme entspricht den Erfordernissen der Raumordnung. 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 einem weiträumigen Flächenstaat wie Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen. Es entspricht insbesondere dem raumordnerischen Entwicklungsziel, die

Bundesautobahnen leistungsfähig auszubauen, um den Verkehr zu bündeln und ein Ausweichen auf das nachgeordnete Straßennetz möglichst zu verhindern.

Gemäß Begründung zu Ziffer B V 5.5 des Regionalplanes der Region München soll der motorisierte Individualverkehr in verstärktem Maße vom feinverastelten regionalen Erschließungsnetz auf die Hauptverkehrsverbindungen gelenkt werden. Eine verstärkte Nutzung der Bundesautobahnen im Regionalverkehr soll zur Abnahme des motorisierten Individualverkehrs im nachgeordneten Straßennetz beitragen.

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 1983 der Landeshauptstadt München ist die Verbindungsspanne zwischen der B 2 und der A 96 mit einem Halbanschluss an die A 96 als geplante überörtliche Verbindungsstraße enthalten. Gleiches gilt für den Vorentwurf zum neuen VEP 2004.

Der derzeit geltende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung für den Gesamtbereich des Entwicklungsgebietes Freiham beruht im Wesentlichen auf den Ergebnissen der hier im Zeitraum von 1989 bis 1998 durchgeführten Aktualisierung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich IV – Münchner Westen. Infolge der angespannten Lage auf dem Gewerbesektor war die Planung Freiham mit neuem Flächenbedarf in größerem Umfang konfrontiert. Die Fortschreibung des Zentrenkonzepts 1999 sah Freiham als potentiellen Fachmarktstandort vor. Am 19.09.2002 beschloss der Stadtrat die Entwicklung eines Life-Science-Parks im Gewerbegebiet Freiham. Da eine Integration dieser Gewerbeflächen in die bestehende städtebauliche Konzeption aufgrund erheblicher verkehrs- und immissionsschutztechnischer Probleme nicht möglich war, wurde die Lösung in einer planerischen Neukonzeption gesucht. Neben einschneidenden Änderungen in der Nutzungsstruktur stellte die Verschiebung der Verbindungsspanne aus der Randlage im Osten in eine Westlage eine wichtige Maßnahme dar, um die komplexe verkehrliche Situation bewältigen zu können und die vorrangige Funktion der Verbindungsspanne als zentrale Verkehrsachse inklusive einer Trasse für eine mögliche künftige Stadt-Umland-Bahn in weitgehend direkter Verbindung vom Halbanschluss bis an die Bodenseestraße–West sicherzustellen. An der im damals geltenden Flächennutzungsplan dargestellten verschwenkten Führung der Bodenseestraße als Hauptverkehrserschließung des Siedlungsgebietes Freiham–Süd mit einem östlich gelegenen Halbanschluss an die BAB A 96 konnte nicht mehr festgehalten werden. Aufgrund der Überarbeitung des Strukturkonzepts und Änderungen in der Nutzungsverteilung sowie der internen Erschließungskonzeption musste eine entsprechende Anpassung erfolgen. Der Billigungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1916a soll noch 2004 gefasst werden.

Darüber hinaus wurde für die Errichtung der großflächigen Einzelhandelsbetriebe auf den Sondergebietsflächen in Freiham ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, das am 11.11.2003 mit einer positiven landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen wurde.

### 3.3.2. Planungsvarianten

Wie aus den oben dargelegten Gründen bereits ersichtlich, wäre mit einem Verzicht auf den Bau des Halbanschlusses Freiham ("Nullvariante") den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese Nullvariante gewählt werden müsste.

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

Variante 1 (Bau eines Halbanschlusses an die A 96 auf Höhe km 164,306 in Hochlage) stellt die Planung aus dem Jahr 1996 dar. Das Siedlungsgebiet Freiham



sollte entsprechend dem damals geltenden Flächennutzungsplan mit einem Halbanschluss in Hochlage (Brücke mit Ein- und Ausfahrtsrampen) an die A 96 angebunden werden.

Durch die zwischenzeitlich erfolgte Änderung des Flächennutzungsplanes ist das Siedlungsprojekt Freiham und folglich auch der Halbanschluss in dieser Form nicht mehr zu verwirklichen. Die ursprünglich Lage der Verbindungsspanne konnte aufgrund der Nähe zum Biotop M-317 (Biotop nach Art. 13d BayNatSchG im Bereich des ehemaligen Gleislagers Neuaubing) nicht aufrecht erhalten werden, da sie mit schwerwiegenden Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden gewesen wäre. Die Variante 1 bindet an die künftig vorgesehene Verkehrskonzeption der Verbindungsspanne zwischen der A 96 und der Bodenseestraße (B 2) nicht mehr an und wurde daher nicht weiter verfolgt.

Bei der Variante 2 (Bau eines Halbanschlusses an die A 96 auf Höhe km 164,105 in Hochlage; Planfeststellungstrasse) wurde der Halbanschluss im Vergleich zur Variante 1 um rund 200 m Richtung Westen verlegt, so dass nunmehr das Siedlungsprojekt Freiham in seiner geänderten Lage erschlossen wird. Der Halbanschluss ist bei Variante 2 in Hochlage mit einer Brücke vorgesehen. Die Ein- und Ausfahrtsrampen beginnen bzw. enden an gleicher Stelle wie bei Variante 1, um einen Mindestabstand zum Autobahndreieck A 99/A 96 zu gewährleisten.

Die Variante 3 (Bau eines Halbanschlusses an die A 96 auf Höhe km 164,105 in Tieflage) entspricht in ihrer Lage der Variante 2. Es erfolgt jedoch die Anbindung an die A 96 in Tieflage, also mit einer Führung der Einfahrtsrampe in Richtung München unterhalb der bestehenden Autobahn. Die A 96 wird mit einem Tunnel (Länge ca. 130 m, Breite 10 m) in 8 m Tiefe unterquert, wobei die Ein- und Ausfahrtsrampen mittels Stütz- und Flügelwänden angebunden werden. Für den Betrieb wären umfangreiche Einrichtungen wie Rampen, Beleuchtung, Brandmelder, Notrufanlagen, Tunnelfunk und USV-Anlagen erforderlich. Die Herstellung würde in zwei Bauabschnitten unter der Annahme erfolgen, dass der Verkehr auf der A 96 aufrechterhalten wird. Dafür müsste jeweils eine Richtungsfahrbahn der A 96 gesperrt und der Verkehr mittels Provisorien umgeleitet werden.

Die Variante 3 wurde nicht weiter verfolgt, da sie gewichtige Nachteile mit sich bringt. Sie verursacht erhebliche Mehrkosten beim Bau sowie hohe laufende Betriebskosten. Die eingeschränkte Sicht beeinträchtigt die Verkehrssicherheit, die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit gestaltet sich schwierig und es müssten stärkere Eingriffe in den Landschaftsraum für die Umfahrungen erfolgen.

Demgegenüber fallen die Vorteile kaum ins Gewicht, da für die umliegende mindestens 0,7 km vom geplanten Halbanschluss entfernte Wohnnutzung keine spürbare Verminderung des Lärms zu erwarten ist (vgl. C.2.1.6.2.).

Als zusätzliche Alternative ist im Verfahren noch die Forderung nach einem Ausbau der B 2 (Bodenseestraße) derart, dass der gesamte Verkehr in das Gewerbegebiet und aus dem Gewerbegebiet über diese Anbindung auf die A 99 geführt werden kann, erhoben worden. Auf den Bau des Halbanschlusses an die A 96 soll damit verzichtet werden.

Diese Variante ist gegenüber der Planfeststellungstrasse nicht als vorzugswürdig einzustufen. Sie würde zwar das unmittelbare Planungsgebiet entlasten, jedoch dafür an anderer Stelle zu Neuversiegelungen und sonstigen verkehrsbedingten Beeinträchtigungen führen. Die B 2 ist bereits heute hohen Verkehrsbelastungen ausgesetzt und kann den von der Siedlungsmaßnahme verursachten zusätzlichen Verkehr nicht mehr störungsfrei aufnehmen (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 29.03.2004). Zudem kann über die alleinige Anbindung an die A 99 das geplante Siedlungsgebiet Freiham nicht ausreichend an das überregionale Wegenetz angeschlossen werden (vgl. Ziffer C.3.2.2.). Der Bau des Halbanschlusses vermeidet einen sonst erforderlichen Umweg von bis zu 1,5

km und die damit verbundenen aus dem Ziel- und Quellverkehr des Gewerbegebietes resultierenden auf die Anlieger einwirkenden Immissionen.

Da bereits nach den entsprechenden Grobanalysen feststeht, dass keine der ausgeschiedenen Planungsvarianten gegenüber der gewählten Linie eindeutig vorzugswürdig ist, konnte auf weitergehende Untersuchungen verzichtet werden. Die Form der Anschlussstelle wurde so gewählt, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und die Eingriffe in Natur- und Landschaft soweit wie möglich reduziert werden können. Unter Abwägung auch der verkehrs- und bautechnischen Belange sowie im Hinblick auf die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung des Planungsgebietes ist nicht ersichtlich, dass sich eine der nicht weiterverfolgten Planungsvarianten gegenüber der Planfeststellungsstrasse als günstiger aufdrängen würde.

### 3.3.2. Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Bindungen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen bestehen nicht, da der Halbanschluss Freiham dort nicht enthalten ist. Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Die nachstehend dargestellten Ausbaucharakteristika sind für die erwartete Verkehrsbelastung des Halbanschlusses auch im Hinblick auf die Entwicklung des Siedlungsgebietes Freiham ausreichend, aber auch erforderlich, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und die Verkehrsverflechtungen sicher abwickeln zu können. Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

#### Linienführung:

Für den Halbanschluss werden zwei neue Verbindungsrampen gebaut, die beide für eine Entwurfsgeschwindigkeit  $V_e = 60$  km/h trassiert wurden. Der Einfädelsstreifen in Richtung München musste über die gem. RAL-K-2, Ziffer 5.4 mindestens erforderliche Länge von 250 m hinaus auf 350 m verlängert werden, da sich nur so eine ausreichende Verflechtung mit dem durchgehenden Verkehr erreichen lässt. Die Linienführung ist weitgehend durch die Zwangspunkte des Planungsraums vorgegeben. Der Halbanschluss soll einen Mindestabstand zum Autobahnkreuz A 99/A 96 einhalten. Gleichzeitig muss er sich an der künftig vorgesehenen Verbindungsspanne zwischen der B 2 (Bodenseestraße) und der A 96 sowie an der Lage des geplanten Siedlungsgebietes Freiham ausrichten. Die Einzelheiten der Trassierung sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 15) dargestellt. Mit den gewählten Entwurfselementen sind die nach den Richtlinien AH-RAL-K-2 Tabelle 2 geforderten Mindestwerte eingehalten. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in landwirtschaftliche Belange werden auf das unumgängliche Maß beschränkt. Die durch die Anschlussstelle überbauten Wege werden den neuen Verhältnissen angepasst bzw. entfallen ersatzlos. Eine grundlegende Neuordnung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes ist nicht erforderlich.

#### Gradienten:

Die A 96 liegt im gesamten Bereich der Baumaßnahme geländegleich bzw. im Einschnitt. Der Ausfädelsstreifen weist eine geringe Dammlage von 0,5 m bis 1,5 m auf. Der Einfädelsstreifen wird mittels eines Zweifeldbrückenbauwerks in einer Höhe von bis zu 6 m über die A 96 geführt. Die gewählte Höhenlage erlaubt eine soweit als möglich geländegleiche Anlage der Fahrstreifen. Die Überführung des

Einfädelsstreifens in Richtung München ist unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und der Beschränkung der Eingriffe in den Landschaftsraum einer Unterführung unter der A 96 vorzuziehen.

Querschnitt:

Die A 96 weist im Ausbauabschnitt einen 6-streifigen Querschnitt auf. Die beiden Fahrbahnen sind jeweils 15,50 m breit. Für das Ein- und Ausfädeln des Verkehrs auf den Verbindungsrampen des Halbanchlusses werden an die durchgehenden Fahrbahnen Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren mit einer Breite von jeweils 3,50 m angebaut. Die Breite des Randstreifens beträgt 0,50 m. Die zweiseitigen Verbindungsrampen werden mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m zuzüglich Randstreifen von 0,50 m ausgeführt. Diese Ausgestaltung der anzubauenden Fahrstreifen bzw. der neuen Verbindungsrampen ist entsprechend der Verkehrsbelastung dimensioniert und entspricht den technischen Anforderungen.

Die Geometrie der Verkehrsanlagen gewährleistet eine Befahrbarkeit mit dem militärischen Schwerlasttransporter 56 und erfüllt damit eine entsprechende Forderung der Wehrbereichsverwaltung Süd.

### 3.3.3. 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 in Folge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

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

### 3.3.4.1. Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

#### 3.3.4.1.1. § 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. Eine Führung des Einfädelsstreifens in Richtung München unter der A 96 bringt gegenüber der planfestgestellten Überführungslösung keine spürbare Verminderung des Lärms für die 0,7 km entfernte Wohnbebauung.

Für die Befestigung wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von – 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 verwendet.

#### 3.3.4.1.2. Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (RLS-90)" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

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

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

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

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich. So mag zwar nach Ansicht des Landesamtes für Umweltschutz eine Tagesisophonie von 50 dB(A) im Hinblick auf das Schutzgut Erholung wünschenswert sein, zu entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen kann der Vorhabensträger mangels Rechtsgrundlage jedoch nicht verpflichtet werden.

#### 3.3.4.1.3. Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit dem der Planung zu Grunde liegenden prognostizierten DTV berechnet. Die Prognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, die auf der A 96 westlich des künftigen Autobahnkreuzes A 99/A 96 eine Verkehrsmenge von 86.700 Kfz/24 h, im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz und dem neuen Halbanschluss von 97.600 Kfz/24 h, östlich des neuen Halbanschlusses von 115.300 Kfz/24 h und auf den Rampen des Halbanschlusses von 17.800 Kfz/24 h (8.900 Kfz/24 h pro Rampe) im Prognosejahr 2015 ergibt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Einbezogen ist eine Verkehrszählung aus dem Jahre 2000. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten, insbesondere mit der im Bau befindlichen A 99, und mit der geplanten städtebaulichen Entwicklung in Freiham sind berücksichtigt. An der Sachkunde des Gutachters bestehen keine Zweifel.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind schlüssig und stehen im Einklang mit früheren Prognosen. Die im Anhörungsverfahren angesprochenen Zahlen von 63.000 Kfz/24 h östlich und 68.000 Kfz/24 h westlich Freiam auf der A 96 stammen nicht aus der Verkehrsprognose A 99 West für das Jahr 2010 sondern aus der in der Verkehrsuntersuchung von 1997 ebenfalls enthaltenen Darstellung der geänderten Verteilung des Verkehrs infolge des Baus der A 99 (Belastungsspinne A 96, B 2, Anlage 10 b zur Verkehrsuntersuchung A 99 Autobahnring München – A 99 West – vom 04.04.1997). Die Verkehrsprognose 1997 geht für das Jahr 2010 auf der A 96 von einem DTV von 90.600 Kfz/24 h westlich und 102.900 Kfz/24 h östlich von Freiam aus.

Die angesetzten LKW-Anteile von 4,9 % tags und 10,0 % nachts sind nachvollziehbar. Der Halbanschluss Freiam soll einen Bereich mit hohem PKW-Aufkommen (Möbelmarkt, Bau- und Gartenmarkt, Biotechnik) sowie ein großes Wohngebiet erschließen. Die im Anhörungsverfahren angeführten Werte auf der A 9 bei Fröttmaning sind höher, weil diese Autobahn eine andere Verkehrsfunktion aufweist. Sie bindet das Fernstraßennetz mit seinem Ziel- und Quellverkehr München – auch im Güterverkehr – an die Landeshauptstadt an. Die dortigen Güterverkehrsanteile eignen sich daher nicht als Vergleichsbasis.

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Zum Vorteil der Betroffenen wird dabei, unabhängig von der tatsächlichen Lage, stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt.

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

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

#### 3.3.4.1.4. Ergebnis

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

Eine solche wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn:

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

Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich trotz der Anlage von neuen Verkehrsflächen nicht um einen Straßenneubau, sondern um die Änderung eines bestehenden Verkehrsweges. Der Bau des Halbanschlusses Freiham stellt zwar nach der VLärmSchR 97 (Teil C. VI, 10.1, Abs. 2) einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Diese Änderung ist jedoch nicht als wesentlich im Sinne der oben genannten Voraussetzungen der 16. BImSchV anzusehen. Erforderlich für die Einordnung als wesentliche Änderung ist die Erweiterung um durchgehende Fahrstreifen. Damit ist der gesamte Streckenabschnitt zwischen zwei Verknüpfungen mit einer nicht nur untergeordneten Verkehrsbedeutung gemeint. Diese Definition trifft auf die im Zuge des planfestgestellten Vorhabens zu errichtenden Fahrbahnen jedoch nicht zu, da sich diese auf den Bereich der Anschlussstelle beschränken, sich also nicht zwischen zwei Verknüpfungen befinden, sondern innerhalb einer solchen. An die vorhandene A 96 werden lediglich Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen angebaut, die ebenfalls keine durchgehenden Fahrstreifen darstellen.

Da sich die Erhöhung der Beurteilungspegel durch die Baumaßnahme auf max. 0,4 dB(A) beläuft und Pegel von 70/60 dB(A) bei Tag/Nacht nicht erreicht werden, besteht auch unter diesem Aspekt kein Anspruch auf Maßnahmen zum Lärmschutz. Berechnungen wurden durchgeführt für mehrere Anwesen in der Sämmanstraße, für die Klinik des Deutschen Ordens und für den Wohnblock Nord. Dabei ergaben sich ohne Berücksichtigung der geplanten freiwilligen Landschaftswälle und Lärmschutzwände maximal Bewertungspegel von 61, 7 dB(A) tags und 56, 4 dB(A) nachts. Im Zuge des Verfahrens wurden zusätzliche Berechnungen für fünf Anwesen nördlich der BAB A 96 im Südwesten der Gemeinde Gräfelfing durchgeführt. Die höchsten Immissionswerte betragen dort 63,0 dB(A) tags und 58,2 dB(A) nachts. Für die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen im einzelnen wird auf die Unterlage 11 T (Ergebnistabelle Planfeststellung) Bezug genommen.

Die Frage, ob sich ein Lärmschutzanspruch aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Bau der B 12 (neu) bzw. aus im Laufe des dortigen Verfahrens gemachten Zusagen ergibt, ist nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003).

Zwar ist auch eine Erhöhung des Lärmpegels unterhalb der Schwelle der maßgeblichen Grenzwerte abwägungserheblich, bei der vorliegenden minimalen zusätzlichen Lärmbelastung ändert jedoch diese Überlegung nichts an dem Ergebnis, dass die von der planfestgestellten Baumaßnahme ausgehenden Beeinträchtigungen im Hinblick auf deren Erforderlichkeit und die bestehende Vorbelastung im Planungsgebiet zumutbar sind.

Die Landschaftswälle entlang der A 96 sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses, stellen jedoch eine freiwillige Leistung des Vorhabensträgers dar. Sie sind insbesondere auch im Hinblick auf den Schutz erholungsbedeutsamer Waldflächen nach den gesetzlichen Vorgaben nicht erforderlich. Sie konnten aber in die Planfeststellung einbezogen werden, da Einwände gegen diese Lärmschutzanlagen im Verfahren nicht vorgebracht wurden.

Für die zur Errichtung der Wälle benötigten Flächen besteht keine enteignungsrechtliche Vorwirkung. Die entsprechenden Grundstücksteile sind im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2.1 und 14.2.2) in Klammern hinter der zu erwerbenden Fläche aufgeführt. Der Vorhabensträger ist auch grundsätzlich nicht verpflichtet, auf den geplanten Landschaftswällen Lärmschutzwände aufzubringen, da, wie dargestellt, kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. In Umsetzung einer entsprechenden Vereinbarung mit der Gemeinde Gräfelfing können jedoch als Bestandteil dieser Planfeststellung nördlich der A 96 im Bereich von Str-km 164,500 bis Str-km 165,034 und südlich der A 96 im Bereich von Str-km 164,800 bis Str-km 165,034 auf den Landschaftswällen solche Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 3,0 m nördlich und bis zu 2,0 m südlich der Autobahn errichtet werden. Die Einzelheiten, insbesondere hinsichtlich Kosten, Eigentumsverhältnissen und Unterhalt der Lärmschutzanlagen, werden in der abzuschließenden Vereinbarung geregelt. Eventuell erforderliche Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses haben jedoch in dem dafür vorgesehenen Verfahren zu erfolgen (Art. 76 BayVwVfG). Durch die Regelung im Vereinbarungsweg bleiben keine Belange unberücksichtigt. Die möglichen Auswirkungen auf die Umwelt und die sonstigen entscheidungserheblichen Belange sind aufgrund der festgelegten Höchstwerte für Länge und Höhe der Lärmschutzwände ausreichend vorhersehbar und zusammen mit denen der Straße behandelt. Rechte Dritter werden nicht beeinträchtigt, da die Landschaftswälle und damit auch die Lärmschutzwände nur errichtet werden dürfen, wenn die dafür erforderlichen Grundstücke dem Vorhabensträger zur Verfügung stehen, bzw. die entsprechenden Grundstückseigentümer den Bau zugestimmt haben. Einwände gegen die Lärmschutzanlagen wurden im Verfahren nicht vorgebracht. Die wegen des zusätzlichen Waldverlustes infolge der Verbreiterung der Dammkrone der Landschaftswälle erforderlichen waldrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgen auf dem Grundstück FINr. 3514 der Gemarkung Aubing im Rahmen einer Neuaufforstung auf einer Fläche von ca. 4.200 m<sup>2</sup>. Dieser Ausgleichsmaßnahme haben die Unteren Naturschutzbehörden der Landeshauptstadt München und des Landkreises München sowie das Forstamt München fachlich zugestimmt (vgl. Besprechungsvermerk vom 12.08.2004, Stellungnahme des Forstamtes München vom 06.08.2004).

#### 3.3.4.2. Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Eine vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz durchgeführte Abschätzung der verkehrsbedingt zu erwartenden Immissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02) hat ergeben, dass bei Ansatz der prognostizierten Verkehrsmengen nicht davon auszugehen ist, dass im Planfeststellungsabschnitt aufgrund von Kfz-Abgasen an den nächstgelegenen Anwesen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 22. BImSchV sowie der 23. BImSchV erreicht oder überschritten werden.

Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet.

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

#### 3.3.5. Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 3.3.5.1. Verbote / Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen. Die für die Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen u.ä. erforderliche Befreiung von den Verboten des Art. 13e BayNatSchG kann hier durch die Planfeststellungsbehörde nach Art. 49 Abs.1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls und mangels Alternativen erteilt werden. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Maßgeblich in die Entscheidung mit eingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff angemessen ausgeglichen wird.

Der Neubau des Halbanschlusses Freiham beeinträchtigt das Landschaftsschutzgebiet "Planegger Holz" (Verordnung des Landkreises München über das Landschaftsschutzgebiet Planegger Holz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.12.1976). Unter Berücksichtigung der hierfür vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kann gem. § 5 der Landschaftsschutzgebietsverordnung i.V.m. Art. 49 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Art. 49 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG) eine Ausnahme von den Verboten nach § 3 Abs. 1 der Landschaftsschutzgebietsverordnung zugelassen werden.

Zudem ist das Landschaftsschutzgebiet "Waldstück an der Stadtgrenze südlich Freiham" (§ 2 Abs. 1 Buchst. d) der Landschaftsschutzverordnung der Landeshauptstadt München vom 09.10.1964) vom Bau des geplanten Halbanschlusses betroffen. Nach § 5 Abs. 1 Landschaftsschutzverordnung wird vorliegend im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses (Art. 49 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG) gemäß Art 49 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG eine Ausnahme von den Verboten des § 3 Abs. 1 der Landschaftsschutzverordnung zugelassen.

Die Maßnahme berührt teilweise den räumlichen Geltungsbereich der Verordnung der Landeshauptstadt München über den Schutz des "Neuaußinger Wäldchens" in München-Neuaußing (Biotop Nr. M-174) als Landschaftsbestandteil vom 07.05.1993. Gemäß § 5 Abs. 1 der Landschaftsbestandteilsverordnung in Verbindung mit Art. 49 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG wird im vorliegenden Fall im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses (Art. 49 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG) von den Verboten der Landschaftsbestandteilsverordnung Befreiung erteilt.

Hinsichtlich aller betroffenen Schutzgebiete gilt, dass unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten ist, als die naturschutzrechtlichen Anforderungen an den Erhalt des betroffenen Bestandes. Dies ergibt sich aus den oben gemachten Ausführungen zur Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme. Maßgeblich in die Abwägung miteingeflossen ist dabei die Tatsache, dass der Eingriff angemessen ausgeglichen wird.



### Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 20 ff.) und in der Unterlage 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) 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, Beschluss vom 21.03.1996, Az. 7 B 164/95, NuR 1996, 522), sie haben aber besonderes Gewicht im Rahmen des Interessenausgleichs (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44/87, NVwZ 1991, 364). Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I 2003, S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die Landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante, wie etwa eine Unterführung des Einfädungsstreifens in Richtung München unter der A 96, noch durch anderweitigen zumutbaren Aufwand weiter verringern. Dass eine alleinige Erschließung des geplanten Siedlungsgebietes Freiham über die B 2 (Bodenseestraße) und die A 99 nicht in Betracht kommt, wurde oben unter Ziffer C.3.3.2.2. bereits dargestellt. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) und im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 22 ff.) beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

#### 3.3.5.2. Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung

Das Vorhaben berührt keinen gemeldeten FFH-Gebiete oder Europäische Vogelschutzgebiete. Eine Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 49a Abs. 1 BayNatSchG war daher nicht erforderlich.

#### 3.3.5.3. Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 3.3.5.3.1. Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6a 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. 6a 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 Maße 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 die für den Eingriff sprechenden Gründe des Gemeinwohls besonders schwer wiegen. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden. Dieses Entscheidungsprogramm des BayNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44/87, BVerwGE 85, 348). 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 (Art. 6 Abs. 3 BayNatSchG).

#### 3.3.5.3.2. Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992, Az. 4 A 4/92, 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. 6a 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. 6a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante).

Gemäß dem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen, dargestellt im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1 T) und im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T), verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

#### 3.3.5.3.3. Ausgleichsmaßnahmen

Wie in Unterlage 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 28 ff.) und im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T, S. 24 ff.) dargestellt ist, verbleiben trotz der vorgesehenen Minimierungs- und Schutzmaßnahmen insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts:

Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts ergeben sich hinsichtlich der mittel bis hoch bedeutsamen Flächen des Neuaubinger Wäldchens durch die Versiegelung, Überbauung, Zerschneidung und Beeinträchtigung von Waldflächen sowie mageren Altgrasfluren. Geringe bis mittlere Bedeutung haben die Bereiche des Kreuzlinger Forstes nördlich und südlich der A 96. An Lebensräumen mit geringer Bedeutung sind die Parkanlage der Klinik des Deutschen Ordens und

die Rohbodensukzessionsfläche südwestlich der Überführung der Josef-Schöfer-Straße durch Überbauung und Versiegelung sowie die vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit betroffen.

Beeinträchtigung des landschaftlichen Funktionsgefüges:

Es erfolgt eine Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen zwischen Mager- und Trockenstandorten westlich des Halbanschlusses und dem ehemaligen Gleislager Neuaubing (mittlere Bedeutung) durch die Zerschneidung und damit erhebliche Beeinträchtigung des Austausch- und Wanderkorridors entlang des Neuaubinger Wäldchens. Gleiches gilt für die Eingriffe in die Funktionsbeziehungen entlang der Böschungen südlich der A 96 (mittlere Bedeutung).

Beeinträchtigung von Flächen mit Bedeutung für abiotische Schutzgüter:

Hinsichtlich des Schutzgutes "Boden" sind Flächen mit mittlerer bis hoher Empfindlichkeit und/oder hohem abiotischen Standortpotential betroffen. Es kommt zum Verlust von bisher land- und forstwirtschaftlich oder als Straßennebenflächen genutzten Böden und ihrer Funktion durch Versiegelung sowie einer Beeinträchtigung unbelasteter Waldböden durch Einträge verkehrsbedingter Emissionen.

Das Schutzgut "Wasser" ist auf Flächen mit mittlerer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag betroffen. Das Gefährdungspotential für das Grundwasser (geringe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag) durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle) steigt geringfügig an.

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie von Erholung und Naturgenuss:

Die verkehrsbedingten Auswirkungen (Lärm, optische Unruhe) nehmen in einem Gebiet mit hoher Erholungsintensität sowie regionaler Bedeutung für die Erholung zu. Es kommt zu einer Verstärkung der künstlichen Überprägung der Landschaft durch Einbringung weiterer technischer Elemente, insbesondere durch das Brückenbauwerk über die A 96. Aus der Rodung straßennaher Gehölzbestände im Baubereich folgt eine optische Beeinträchtigung in der vorbelasteten Landschaft.

Beeinträchtigung von Lebensräumen streng geschützter Arten:

Im Untersuchungsgebiet kommen mit dem Mäusebussard, dem Grünspecht und der Zauneidechse drei streng geschützte Arten vor.

Der Lebensraum der Zauneidechse im ehemaligen Gleislager Neuaubing ist durch die geplante Baumaßnahme nicht unmittelbar betroffen. Da die Art bisher westlich des geplanten Halbanschlusses nicht festgestellt wurde, werden auch keine bekannten Funktionsbeziehungen beeinträchtigt. Im Bereich der geplanten Ausgleichsmaßnahmen werden die Lebensraumbedingungen für die Zauneidechse außerhalb des ehemaligen Gleislagers verbessert.

Nachweise von Mäusebussard und Grünspecht liegen aus dem Neuaubinger Wäldchen vor. Beim Mäusebussard kann eine Gefährdung durch die Ausbaumaßnahme aufgrund der bekannten Lebensraumsprüche bzw. der hohen ökologischen Flexibilität ausgeschlossen werden. Auch beim Grünspecht ist trotz der Versiegelung, Überbauung und Zerschneidung von Teilen am Westrand des Neuaubinger Wäldchens eine Gefährdung des Bestandes nicht zu befürchten, zumal durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen der Lebensraum des Grünspechts im Anschluss an das Neuaubinger Wäldchen vergrößert wird. Lebensräume des Grünspechts südlich der A 96 werden durch die geplante Baumaßnahme nicht berührt.

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4/92, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36/96, 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. 6a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -Inhalt, -Methode und -Schwerpunkte sind zutreffend festgelegt. Die örtliche Bestandssituation wird auch im Hinblick auf bestehende Vorbelastungen korrekt und differenziert bewertet. Der Untersuchungsraum umfasst alle relevanten Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und die Erholungseignung. Es steht nicht im Widerspruch zu den Prinzipien des Umweltrechts, dass in vorbelasteten Bereichen zu Gunsten von unbelasteten Räumen Vorhaben gebündelt werden, solange dadurch keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte überschritten werden. Naturschutzrechtliche Eingriffe, die von der Siedlungsmaßnahme Freiham verursacht werden, sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung, sondern müssen in die Planung für dieses Projekt einfließen.

Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den von den Staatsministerien des Inneren und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben vom 21.06.1993 (Gemeinsame Grundsätze) in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Abschläge für die Lage innerhalb der Vorbelastungszone gem. Grundsatz 1.4, 5 und 6 der Gemeinsamen Grundsätze sind zutreffend ermittelt. Der Forderung, für die Berechnung der Ausgleichsflächen zusätzlich den Leitfaden zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung analog heranzuziehen, kann nicht entsprochen werden. Mit den Gemeinsamen Grundsätzen liegt ein Regelwerk vor, das auf die Besonderheiten des Straßenbaus abgestimmt ist und eine Anleitung zur Ermittlung der naturschutzrechtlichen Kompensationserfordernisse darstellt. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil vom 01.11.2001, Az. 4 A 13.99). Im Hinblick auf die von der Landeshauptstadt München verwendeten Faktoren von 2 bis 3 für schlecht regenerierbare Biotope ist anzumerken, dass die Stadt im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit nicht an die Gemeinsamen Grundsätze gebunden ist, sondern eigene Richtwerte erlassen kann. Im übrigen sieht auch der Landschaftspflegerische Begleitplan insoweit einen Ausgleichsfaktor vom 2,0 vor, der sich lediglich wegen der Lage der betroffenen Flächen innerhalb der Vorbelastungszone der BAB A96 auf den Faktor 1,5 verringert (Grundsatz 1.4 der Gemeinsamen Grundsätze).

Soweit im Anhörungsverfahren gefordert wurde, über das nach den rechtlichen Anforderungen hinausgehende Maß Ausgleichsflächen anzulegen, kann dies vom Vorhabensträger nicht verlangt werden, da das gesetzliche Ausgleichserfordernis mit den geplanten Maßnahmen bereits erfüllt ist.

Eine Erhöhung des Ausgleichsflächenerfordernisses ergibt sich entgegen der im Anhörungsverfahren gestellten Forderung auch nicht aus der Tatsache, dass ein Teil der Ausgleichsfläche gleichzeitig waldrechtlichen Maßnahmen dient. Der nach Waldrecht erforderliche Ausgleich kann, wie in den Planunterlagen vorgesehen, auf

den naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarf angerechnet werden, da die entsprechenden Flächen geeignet sind, beide Funktionen zu erfüllen.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Die durch den Bau des Halbanschlusses Freiham bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft sind in vollem Umfang ausgleichbar, so dass Ersatzmaßnahmen nicht erforderlich sind.

Mit der Landschaftspflegerischen Begleitplanung soll in den vom Eingriff betroffenen Landschaftsräumen ein funktionaler Ausgleich erreicht werden. Die hierfür notwendigen Ausgleichsmaßnahmen sehen entsprechend den Flächenverlusten die Neuschaffung der einzelnen überbauten und randlich beeinträchtigten Biotoptypen und eine Vergrößerung und qualitative Aufwertung der betroffenen Lebensräume vor. Es wird die Lage und Gestaltung der Flächen innerhalb eines Gesamtkonzeptes angestrebt, das durch die Schaffung ökologisch wirksamer Ausgleichsflächen zu einer Neuorganisation des landschaftlichen Gefüges führt. Dabei wird ein funktionierender Lebensraumverbund wiederhergestellt bzw. aufgebaut. Auf diese Weise soll nicht nur einzelnen Tier- oder Pflanzenindividuen, sondern zusammenhängenden Lebensgemeinschaften und auf Komplexlebensräume angewiesenen Tierpopulationen das Überleben ermöglicht werden.

Teil des Ausgleichsmaßnahmenkonzeptes ist die Einbindung des Baukörpers in den Landschaftsraum zur landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie zur Sicherung der Erholungseignung. Dazu ist es erforderlich, dass die Ausgleichsflächen im räumlichen Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen liegen. Der Bereich, in dem Ausgleichsmaßnahmen in Betracht kommen, wird durch den Standort des planfestgestellten Vorhabens und der geplanten Siedlungsmaßnahme Freiham vorbestimmt. Die Ausgleichsmaßnahmen wurden in Abstimmung mit dieser Planung (Bebauungs- und Grünordnungsplan) so angeordnet, dass die gewünschten Funktionen sowohl der Siedlungs- als auch der Ausgleichsflächen erfüllt werden können.

Die ausgewählten Flächen eignen sich wegen des räumlichen Bezugs zum Eingriffsort, der Lage in der Nachbarschaft hochwertiger Lieferbiotope und der Möglichkeit, gleichzeitig das Landschaftsbild aufzuwerten, besonders zur Kompensation der baubedingten Beeinträchtigungen. Die angestrebten Ausgleichsfunktionen werden durch die Verbindung mit den walddrechtlich notwendigen Ersatzaufforstungen weiter unterstützt und verstärkt. Die jeweiligen Flächen sollen dabei mehrere Ausgleichsfunktionen übernehmen. Die Maßnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts werden daher so gestaltet, dass sie auch zur Aufwertung des Landschaftsbildes beitragen (Grundsatz 8 der Gemeinsamen Grundsätze). Darüber hinaus erfüllen die Maßnahmen, die aus den biotischen Erfordernissen (Schutzgut "Pflanzen und Tiere") hergeleitet sind, auch Ausgleichsfunktionen für die abiotischen Schutzgüter (Grundsatz 11 der Gemeinsamen Grundsätze).

Generell müssen spezielle Zielsetzungen für die Kompensation von Eingriffen in die Arten- und Biotopausstattung und zur Neuorganisation des ökologischen Funktionsgefüges beachtet werden. So soll die Anlage der Ausgleichsmaßnahmen möglichst auf Standorten mit hohem ökologischem Entwicklungspotential erfolgen, damit durch die speziellen Standortbedingungen die Entstehung der angestrebten Lebensräume ermöglicht und gegebenenfalls beschleunigt wird. Ziel ist auch die Anlage der Ausgleichsmaßnahmen auf derzeit intensiv genutzten Flächen mit geringer Lebensraumfunktion. Schließlich sollen die Ausgleichsmaßnahmen an bestehende Lebensraumkomplexe, die als Lieferbiotope für die Wiederbesiedelung durch Pflanzen und Tiere fungieren, angebunden werden. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen berücksichtigen dabei in ausreichendem

Maße die Ziele der übrigen Fachpläne wie des Arten- und Biotopschutzprogramms, der Bauleitplanung für die Siedlungsmaßnahme Freiham und des Waldfunktionsplanes.

Im Einzelnen ergeben sich folgende Ausgleichsmaßnahmen, die auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12) dargestellt sind:

Entlang der Ersatzaufforstung am Nordrand des Kreuzlinger Forstes werden Magerrasenstreifen angelegt, die mit autochthonem Saatgut angesät werden. Ähnlich wird im Rahmen der Ersatzaufforstung entlang des Westrandes des Neuaubinger Wäldchens vorgegangen. Zusätzlich erfolgt hier die Anlage eines Waldlebensraumes mit lichter Bestandsstruktur. In die Gestaltung dieser Flächen werden die Ausgleichsmaßnahmen zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes integriert.

Die Maßnahmen zum Ausgleich der Landschaftsbildbeeinträchtigungen sind nach Art und Lage erforderlich und geeignet, um die technische Überprägung der Landschaft durch die Baumaßnahme auszugleichen. Die für die Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen sind aufwertungsfähig und aufwertungsbedürftig. Durch das Vorhaben werden großteils bereits stark vorbelastete Lebensräume in Anspruch genommen (v.a. Äcker, Bodendeponien). Besondere faunistische Funktionsbeziehungen oder sonstige Auswirkungen auf das Landschaftliche Funktionsgefüge konnten in diesen Bereichen im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung nicht nachgewiesen werden und sind aufgrund der dargestellten Vorbelastung auch nicht zu erwarten. Daher lassen sich im vorliegenden Fall dem zerstörten Bestand gleichwertige Funktionen auch im straßennahen Bereich realisieren.

Die im Zuge der Tektur vom 08.07.2004 veränderten Landschaftswälle (Verbreiterung der Dammkrone für den Bau von Lärmschutzwänden) führen zu einem zusätzlichen Waldverlust von ca. 0,20 ha. Wegen der in der ursprünglichen Planung enthaltenen Überkompensation des Ausgleichserfordernisses mit 0,207 ha sind hierfür jedoch keine zusätzlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich (zum waldrechtlichen Ausgleichserfordernis vgl. Ziffer C.3.3.9.2.).

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH, Beschluss vom 24.01.1992, Az. 8 CS 91.01233 u.a., BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29/95, UPR 1997, 36). Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen. Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 14 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).

Die Forderung der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München, im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G 1 abschnittsweise auf ca. 30 m Länge Magerstandorte ohne Oberboden auf allen Rampenflächen anzulegen, kann nur teilweise erfüllt werden. Das Landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept sieht ausgedehnte Rohbodenanteile zur Entwicklung von Magerstandorten auf den Straßenböschungen vor. Die geplanten Sukzessionsflächen werden mit keiner bzw. einer sehr geringen Oberbodenandeckung versehen, die nicht im Widerspruch zu dem Kompensationsziel der Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 steht. Die auf den Landschaftswällen vorgesehene Bepflanzung macht eine gewisse Oberbodenandeckung unumgänglich. Auf diese Bepflanzung kann im Hinblick auf die Gestaltung des Landschaftsbildes nicht verzichtet werden.

Der Zufahrtskorridor für Baufahrzeuge parallel zur Josef-Schöfer-Straße kann nicht unmittelbar entlang des Böschungsfußes gelegt werden, da in diesem Fall die Befahrbarkeit für Baufahrzeuge (180°-Wendemanöver) nicht gewährleistet wäre.

Eine Renaturierung des Weges westlich und östlich des geplanten Brückenbauwerkes (Ifd. Nr. 3 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7 T) nach Abschluss der Bauarbeiten ist derzeit nicht möglich, da dieser Weg zur Erschließung des Grundstücks FINr. 3542 der Gemarkung Aubing erforderlich ist.

Die durch das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Flächen liegen weitgehend außerhalb des Regionalen Grünzugs "Starnberger See-Ostufer/Würmtal". Gesonderte Kompensationsmaßnahmen sind in dieser Hinsicht nicht erforderlich.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A.3.4. dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die durch sie verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sein werden, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

### 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.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Das Entwässerungssystem der bestehenden A 96 wird im Planungsabschnitt nicht verändert. Bestehende oder geplante Wassergewinnungsgebiete sind nicht berührt.

Das Grundwasser steht ausweislich der für dieses Projekt durchgeführten Baugrunduntersuchungen in einer Tiefe von 9 m bis 12 m unter Gelände an und ist daher vom Bau des Halbanschlusses nicht unmittelbar betroffen.

#### 3.3.6.2. Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zufließt, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen.

Die Einleitung über Sickermulden ist gemäß § 2 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 Nummer 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A.4.1. des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattung kann gemäß §§ 7, 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A.4.3. angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i.V.m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Landeshauptstadt München als zuständige Untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt (vgl. Stellungnahme vom 06.11.2003).

### 3.3.7. Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht 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 (Anschneidungen 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 Ausgleichs- und Gestaltungsflächen werden rund 8,6 ha Fläche benötigt. 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 Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst. Die Erschließung der Grundstücke ist jedenfalls sichergestellt.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe wurden im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht.

### 3.3.8. Kommunale Belange

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München sieht im Planungsgebiet des Halbanschlusses die Siedlungsmaßnahme Freiham vor. Diese Planung wird durch den Bau des Halbanschlusses nicht beeinträchtigt, die Baumaßnahme dient vielmehr der Erschließung dieses Gebietes.

Die bauliche Entwicklung der Stadt Germering wird durch das Straßenbauvorhaben nicht berührt.

Der Forderung der Gemeinde Gräfelfing, den Spritzschutz auf dem Bauwerk 01 (Überführung der Einfahrtsrampe vom Gewerbegebiet zur A 96) so auszuführen, dass er sich in die anschließenden Geländegegebenheiten einfügt, wird ausweislich der Planunterlagen entsprochen.

### 3.3.9. Sonstige öffentliche Belange

#### 3.3.9.1. 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 Auflagen unter Ziffer A.3.1. wird verwiesen.

Die von der E.ON Bayern AG geforderte Vorlage von Plänen für Bau- und Bepflanzungsvorhaben zur Stellungnahme (vgl. Stellungnahme der E.ON Bayern AG vom 23.10.2003) wurde nicht als Auflage in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Bauvorhaben im Bereich der Schutzzone, die Bestandteil der Planunterlagen sind, werden mit diesem Bescheid genehmigt, andere Baumaßnahmen sind im Zusammenhang mit dieser Planfeststellung nicht zulässig. Soweit sich aus den festgestellten Plänen ein Abstimmungsbedarf mit der E.ON



Bayern AG ergibt, hatte diese Gelegenheit, ihre Belange im Einzelnen im Rahmen der Anhörung geltend zu machen. Durch die Auflagen unter Ziffer A.3.1.1. ist den Interessen des Leitungsträgers ausreichend Rechnung getragen. Sie gewährleisten, dass die erforderlichen Änderungen an den Stromleitungen in Abstimmung mit der E.ON Bayern AG durchgeführt werden und dass diese Leitungen durch Bepflanzungsmaßnahmen o.ä. nicht beeinträchtigt werden.

### 3.3.9.2. Schutz des Waldes

Durch die geplante Baumaßnahme werden Waldflächen im Sinne des BayWaldG in einem Umfang von insgesamt 2,883 ha (überwiegend Bannwald mit 2,877 ha, sonstiger Wald mit 0,006 ha) durch Verkehrsflächen und Böschungen dauerhaft überbaut. Diese Waldflächen werden in Abstimmung mit der zuständigen Forstbehörde im Verhältnis 1:1,5 (Bannwald) bzw. 1:1 (sonstiger Wald) neu angelegt. Aus diesen Berechnungsansätzen ergibt sich insgesamt ein waldrechtlicher Ausgleichsbedarf von 4,322 ha. Vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommene Waldflächen werden nach deren Ende zur Schaffung eines neuen Waldmantels wieder mit standortgerechten Gehölzen bepflanzt. Insoweit ist daher kein Ausgleich zu schaffen.

Die Erlaubnis zur Rodung der erforderlichen Flächen (Art. 9 BayWaldG) ist von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses erfasst (vgl. Art. 9 Abs. 8 BayWaldG). Die Rodung wird aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen. Es erfolgt eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende bzw. sogar über diese hinausgehende Ersatzaufforstung. Im Rahmen der Waldneuschaffungsmaßnahmen (Maßnahmen W 1 – W 3, A 3, vgl. Unterlagen 12 T) werden auf vier Teilflächen insgesamt 4,442 ha Wald auf bisher teilweise landwirtschaftlich genutzten Flächen neu begründet. Die Erholungsfunktion des Waldes wird unter Einbeziehung dieser Ersatzaufforstungen nicht geschmälert.

Die im Rahmen der Tektur vom 08.07.2004 in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommene Ersatzaufforstung "W 3" nordöstlich des künftigen Autobahndreiecks A 96/A 99 schließt sich direkt an eine bereits planfestgestellte Ausgleichsfläche für den Westabschnitt der A 99 (vgl. Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 18.06.1999, Az. 225.2-43541 A 99-9) an. Diese Fläche ist auch im Bebauungsplanentwurf Nr. 1916a "Siedlungsschwerpunkt Freiham (Süd)" der Landeshauptstadt München enthalten, dort aber wegen bereits ausreichender Flächenausweisungen für den Ausgleich der Eingriffe in Natur, Landschaft und Wald nicht erforderlich. Die Fläche steht somit für das Ausgleichskonzept zum Halbanschluss Freiham zur Verfügung. Aus Gründen der Vereinfachung bleibt sie im Bebauungsplanentwurf nachrichtlich enthalten. Dort wird in den Plänen und in der Begründung auf die Zuordnung zum hiesigen Planfeststellungsverfahren hingewiesen.

Den im Anhörungsverfahren geäußerten Bedenken hinsichtlich der waldrechtlichen Maßnahmen ist nicht zu folgen:

Die für Ersatzaufforstungen vorgesehenen Flächen sind für diesen Zweck geeignet. In großen Teilbereichen der Kompensationsflächen liegen derzeit noch Bodenmieten, die abgetragen werden müssen. Da es sich in diesen Bereichen um kurzlebige Biotope bzw. Pionierstadien handelt, die einer Weiterverwendung des Bodens ohnehin zum Opfer fallen würden, steht der derzeitige Bestand einer Verwertung der Flächen für Ersatzaufforstungen nicht entgegen. Die für die waldrechtlichen Maßnahmen vorgesehenen Flächen fallen auch nicht unter Art. 2 Abs. 2 Nr. 2 BayWaldG, da sie als vorübergehende Oberbodendeponie kein bei ordnungsgemäßer und nachhaltiger Waldbewirtschaftung im Hinblick auf Lage, Größe und Zweckbestimmung typisches Erscheinungsbild zeigen (vgl. Klose/Orf, Forstrecht, § 2, Rn. 25) und daher nicht dem Wald dienen.

Die Neuaufforstungsmaßnahme W 1 entspricht den Anforderungen des Art. 9 Abs. 6 Nr. 2 Satz 2 BayWaldG. Sie grenzt an den Nordrand des Kreuzlinger Forstes und damit an den vorhandenen Bannwald an.

Die dauerhafte Waldeigenschaft der im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 3 vorgesehenen Pflanzungen ist sichergestellt. Zwar wird die Fläche nicht vollständig aufgeforstet, sondern zwei gehölzfreie Inseln angelegt, die sich jedoch ebenfalls zu Wald entwickeln werden, da eine besondere Pflege zur Offenhaltung nicht vorgesehen ist. Die in der Maßnahmenbeschreibung (S. 15 des Anhangs zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 12.1 T)) vorgesehene Mahd beschränkt sich auf die Randbereiche der Ausgleichsfläche.

#### 3.3.9.3. Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes werden durch die Baumaßnahme nicht berührt (vgl. C.2.1.4.7).

#### 3.3.9.4. Jagd

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12) vorgesehenen Einschränkungen der Jagd auf den Ausgleichsflächen sind unter Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange erforderlich und verhältnismäßig. Sie betreffen nur die Jagd im weiteren Sinne (Fütterung, Jagdeinrichtungen). Die eigentumsrechtlich geschützte Jagd im engeren Sinne (Nachstellen, Fangen, Töten und Aneignen von Wild) wird davon nicht berührt. Die Einschränkungen müssen erfolgen, um die im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Ziele (relativ ungestörte Magerrasenbiotope mit Vernetzungsfunktion für wildlebende Tiere und Pflanzen) zu erreichen. Sie sollen eine Störung und Beunruhigung von wildlebenden Tieren sowie einen Nährstoffeintrag infolge von Fütterungen verhindern.

### 3.4. Private Einwendungen

#### 3.4.1. Allgemeine Bemerkungen zu Einwendungen

Die Entscheidung, auch bei Abschluss des Verfahrens noch nicht erledigte Einwendungen zurückzuweisen, stützt sich im wesentlichen auf die unter den einzelnen Gesichtspunkten der Beschlussbegründung bereits dargelegten Überlegungen. Soweit sich nicht schon aus diesen Ausführungen ergibt, dass den Einwendungen unter Beachtung aller relevanten Belange nicht stattgegeben werden kann, wird dies im Folgenden dargelegt.

#### 3.4.2. Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 0,57 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann ein 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. Im vorliegenden Fall ist ein landwirtschaftlich genutztes Grundstück in Privateigentum betroffen. Bei diesem Grundstück beläuft sich die in Anspruch zu nehmende Fläche jedoch lediglich auf ca. 0,41 % der gesamten Grundstücksfläche, so dass eine Existenzgefährdung durch den Grundverlust ausgeschlossen werden kann. 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.

#### 3.4.3. 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, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39/95, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

#### 3.4.4. Ersatzlandbereitstellung

Die Planfeststellungsbehörde muss nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, Az. 4 C 34/79, NJW 1981, 241 und BVerwG, Urteil vom 05.11.1997, Az. 11 A 54/96, UPR 1998, 149). Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Enteignungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. 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.

#### 3.4.5. Einzelne Einwender

##### 3.4.5.1. Eigentümerin des Grundstücks FINr. 582 (Gemarkung Gräfelting)

Die Eigentümerin erhebt Einwendungen gegen die Inanspruchnahme ihres Grundeigentums. Zusätzlich befürchtet sie Wert- und Mietminderungen infolge zusätzlicher Lärmbelastungen.

Aus dem Grundstück FINr. 582 der Gemarkung Gräfelting werden 4.390 m<sup>2</sup> dauerhaft benötigt. Davon entfallen 2.240 m<sup>2</sup> auf den geplanten freiwilligen Landschaftswall südlich der A 96. Insoweit kommt dem Planfeststellungsbeschluss keine enteignungsrechtliche Vorwirkung zu, da diese Lärmschutzmaßnahme nach der 16. BImSchV nicht erforderlich ist. Für die übrigen Flächen ist wegen der Zwangspunkte der existierenden Verkehrswege und den Anforderungen, die im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu stellen sind, eine weniger belastende Trassenführung mit zumutbarem Aufwand nicht realisierbar. Die Grundinanspruchnahme führt nicht zu einer Existenzgefährdung und ist unter Beachtung der für das Vorhaben sprechenden Belange hinzunehmen. Eine zusätzliche Lärmbelastung entsteht nicht. Der Immissionspegel am maßgeblichen Gebäude nimmt am Tag sogar um 0,1 dB(A) ab. Die geplanten freiwilligen

Lärmschutzanlagen an der A 96 bewirken eine weitere Verbesserung der Lärmsituation auf dem betroffenen Grundstück, so dass wirtschaftliche Nachteile nicht zu erwarten sind.

3.4.5.2. Eigentümerin des Grundstücks FINr. 3542/2 (Gemarkung Aubing)

Die dauerhafte Inanspruchnahme aus diesem Grundstück beträgt 1.130 m<sup>2</sup>. Darin enthalten sind 830 m<sup>2</sup> für die Errichtung der Landschaftswälle, die von der Enteignungsrechtlichen Vorwirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht erfasst sind. Eine flächensparendere Trassierung des Halbanschlusses ist mit verhältnismäßigem Aufwand nicht zu erreichen. Die diesbezügliche Grundinanspruchnahme ist erforderlich und zumutbar. Der Vorhabensträger hat im Übrigen zugesagt, sich um einen freihändigen Erwerb der betroffenen Fläche zu bemühen.

3.4.5.3. Weitere Betroffene

Es wurde auch die Betroffenheit von Grundstückseigentümern, die keine Einwendungen erhoben haben, berücksichtigt und in die Abwägungsentscheidung mit einbezogen. Eine Reduzierung oder Vermeidung der Grundinanspruchnahme ist in keinem Fall möglich, ohne dass dabei gleichzeitig andere Belange, die als vorrangig bewertet werden, nachteilig berührt würden.

**3.5. Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau des Halbanschlusses Freiham 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 auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption ungünstiger beurteilt.

**3.6. Widmung**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG, Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, erfolgen die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG und BayStrWG in einem eigenen Verfahren.

**4. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 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 Auslegung des Plans**

Je eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie einer Ausfertigung der festgestellten Planunterlagen wird in der Landeshauptstadt München und in der Gemeinde Gräfelfing zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 13.09.2004  
Regierung von Oberbayern

Kahle  
Regierungsrätin z.A.