

Aktenzeichen: 225.5-43541 A99-013



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**A 99 Autobahnring München
Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim
km 33,820 bis km 35,135**

München, 24.11.2004

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung

1.	Feststellung des Plans	7
2.	<u>Festgestellte Planunterlagen</u>	7
3.	<u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u>	8
3.1	Unterrichtungspflichten.....	8
3.2	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	9
3.3	Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.4	Lärmschutz	9
3.5	Landwirtschaft.....	9
3.6	Sonstige Nebenbestimmungen.....	10
4.	<u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>	12
4.1	Gegenstand / Zweck.....	12
4.2	Plan.....	12
4.3	Erlaubnisbedingungen und -auflagen.....	13
5.	<u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	13
6.	<u>Kostenentscheidung</u>	13

B Sachverhalt

1.	<u>Beschreibung des Vorhabens</u>	14
2.	<u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	14

C Entscheidungsgründe

1.	<u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	17
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	17
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	17
2.	<u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u>	18
2.1	Beschreibung des Vorhabens.....	18
2.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	18
2.3	Vorhabensvarianten.....	19
2.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltauswirkungen	20

2.5	Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen	20
2.6	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	26
3.	<u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	28
3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	28
3.2	Planrechtfertigung	28
3.2.1	Notwendigkeit des Vorhabens, Planungsziele.....	28
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	29
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	29
3.3.2	Planungsvarianten	29
3.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)	29
3.3.4	Immissionsschutz / Bodenschutz.....	30
3.3.4.1	Verkehrslärmschutz	30
3.3.4.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.	30
3.3.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	30
3.3.4.1.3	Verkehrslärberechnung	31
3.3.4.1.4	Ergebnis.....	32
3.3.4.2	Schadstoffbelastung	32
3.3.4.2.1	Allgemeines	32
3.3.4.2.2	Prüfung der Schadstoffbelastung	32
3.3.4.3	Bodenschutz	33
3.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	33
3.3.5.1	Verbote / Öffentlicher Belang.....	33
3.3.5.2	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	34
3.3.5.2.1	Eingriffsregelung.....	34
3.3.5.2.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	34
3.3.5.2.3	Ausgleichsmaßnahmen	35
3.3.6	Gewässerschutz	36
3.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	36
3.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	37
3.3.7	Belange des technischen Umweltschutzes.....	37
3.3.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	38
3.3.9	Kommunale Belange	38
3.3.9.1	Gemeinde Aschheim.....	38
3.3.9.2	Gemeinde Kirchheim	39
3.3.10	Denkmalschutz	40
3.3.11	Sonstige öffentliche Belange	41
3.3.11.1	Träger von Versorgungsleitungen.....	41
3.3.11.2	Militärische Belange.....	41

3.4 Private Belange	42
3.4.1 Flächenverlust	42
3.4.2 Umwege.....	42
3.4.3 Nachteile durch Bepflanzung.....	42
3.5 Gesamtergebnis	42
3.6 Straßenrechtliche Verfügungen	42
4. <u>Kostenentscheidung</u>	43
<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	43
<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>	43

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 225.5-43541 A99-013

**Vollzug des FStrG;
A 99 Autobahnring München
Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim
km 33,820 bis km 35,135**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim an der A 99 mit den aus Ziffer 3 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und lilafarbenen Eintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte	1:25.000
3 T Bl. 1	Übersichtslageplan	1:5.000
6 T Bl. 1	Straßenquerschnitt, Rampen	1:50
6 Bl. 2	Straßenquerschnitt, Verflechtungsfahrbahn	1:50
7.1 T Bl. 1	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis	1:1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	-
8 Bl. 1	Höhenplan, NW-Rampen	1:1.000 / 100
8 Bl. 2	Höhenplan, SO-Rampen	1:1.000 / 100
12.0	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht -	-
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktplan	1:5.000
12.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Lageplan der land-	1:1.000

	schaftspflegerischen Maßnahmen	
14.1 T Bl. 1	Grunderwerbsplan	1:1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen tragen das Datum vom 30.06.2003. Die Tektur vom 11.10.2004 wurde in die Unterlagen 1, 3 T Bl. 1, 6 T Bl. 1, 7.1 T Bl. 1, 7.2, 14.1 T Bl. 1 und 14.2 eingearbeitet.

Die Unterlagen 11.1 (Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen), 11.2 (Ergebnistabelle), 11.3 (Lageplan zum Schallschutz), 13.1 (Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen) und 16 (Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, der COLT Telecom GmbH, der E.ON Netz GmbH TK-Service München sowie der Siemens Infigate GmbH, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG und der E.ON Netz GmbH, 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 sowie die E.ON Netz GmbH zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind.

- 3.1.3 Dem Zweckverband Wasserversorgung Zornedinger Gruppe, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Ein Bauzeitenplan ist dem Zweckverband Wasserversorgung Zornedinger Gruppe zuzusenden.

- 3.1.4 Der Stadtwerke München-Versorgungs GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.5 Der OMV Deutschland GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

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

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben,

Knochen- und Metallfunde) der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass das Lagern und Abfüllen von Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln und sonstigen wassergefährdenden Stoffen so durchgeführt wird, dass jegliche Verunreinigung des Bodens bzw. des Grundwassers zuverlässig verhindert wird. Bindemittel ist in ausreichender Menge auf der Baustelle vorzuhalten.

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. 13 e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist. Gehölze und Einzelbäume dürfen nur im Winterhalbjahr außerhalb der Brut- und Nistzeiten gerodet werden.

3.3.2 Die in den Planunterlagen 12.0 und 12.2 dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

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

Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

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

3.4 Lärmschutz

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

3.5 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.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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 darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

3.6.1 Militärische Belange

Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) und die Schleppkurve des Schwerlasttransporters 56 sind zu beachten.

3.6.2 Mineralölfernleitung der OMV Deutschland GmbH

3.6.2.1 Die Ausführung der Maßnahme hat entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den anerkannten Regeln der Technik, insbesondere der „Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten – RFF“ zu erfolgen.

3.6.2.2 Vor Baubeginn ist der exakte Verlauf der Pipeline und des Steuerkabels durch Ortung oder Suchschlitze im Maßnahmenbereich zu ermitteln und für den Zeitraum der Bauarbeiten dauerhaft zu markieren.

3.6.2.3 Die Arbeiten im Schutzstreifenbereich dürfen nur im Beisein eines Beauftragten der Fa. OMV Deutschland GmbH ausgeführt werden. Den Anweisungen des Beauftragten ist unbedingt Folge zu leisten, um Schäden an der Leitungsanlage zu vermeiden. Der Schutzstreifen beträgt 6 m und wird von der Leitungssachse jeweils 3 m nach rechts und links gemessen.

3.6.2.4 Die Art und die Verdichtungskraft der Verdichtungsgeräte, die im Schutzstreifenbereich eingesetzt werden, sind mit dem Sachverständigen des TÜV Süddeutschland abzustimmen.

3.6.2.5 Das Überfahren der Rohrleitung mit schweren Baumaschinen außerhalb befestigter Verkehrsflächen ist nur mit geeigneten Schutzmaßnahmen gestattet. Diese müssen mit dem OMV-Beauftragten abgestimmt werden.

3.6.2.6 Das Ablagern von Baugerät, Baumaterial oder Aushub im Schutzstreifen der Leitung ist nicht zulässig.

3.6.2.7 Zum Schutz der Fernleitung im Bereich von Autobahn und Anschlussrampen gegen die von der Fahrbahn abkommenden Fahrzeuge sind vom bestehenden Schutzrohr im Bereich der Staatsstraße St 2082 bis 15 m vor Beginn der neuen Rampen im Süd-Ost-Quadranten Betonhalbschalen oder Betonplatten über der Rohrleitung zu verlegen. Zusätzlich dazu ist oberhalb der Betonfertigteile ein alterungsbeständiges Warnband mit dem Hinweis auf die Fernleitung zu verlegen. Die Verlegung von Betonhalbschalen oder –platten ist in den Abschnitten nicht erforderlich, in denen der Schutz der Fernleitung vor abkommenden Fahrzeugen bereits durch errichtete Lärmschutzanlagen sichergestellt ist.

3.6.2.8 Im Schutzstreifen der Fernleitung dürfen keine Gebäude errichtet, keine über die für die landwirtschaftliche Nutzung erforderliche Bodenbearbeitung hinausgehenden Erdarbeiten (mit Ausnahme der Bauarbeiten) durchgeführt, keine tiefwurzelnden Bäume oder Sträucher gepflanzt oder sonstige Einwirkungen, die den Betrieb der Pipeline gefährden, vorgenommen werden.

3.6.2.9 Das Überfahren der Rohrleitung außerhalb bestehender Wege ist nur mit Zustimmung des Beauftragten der OMV Deutschland GmbH zulässig und bedarf einer zusätzlichen Absicherung. Diese ist so auszuführen, dass zusätzliche Kräfte auf die Rohrleitung sicher verhindert werden. Dies gilt ebenso im Bereich parallel zur führenden Baustraßen.

3.6.2.10 Eventuell notwendige Grabarbeiten im Schutzstreifenbereich der Fernleitung sind in Handschachtung vorzunehmen. Abweichungen hiervon sind nur mit Zustimmung und in Anwesenheit des Beauftragten der OMV Deutschland GmbH zulässig. Die Leitung ist dazu genau auszuflocken.

- 3.6.2.11 Zum Aufbau des Straßenunterbaus dürfen im Bereich des Schutzstreifens der Fernleitung keine Rüttel- oder Vibrationswalzen zum Einsatz kommen. Statisch wirkende Bauwalzen dürfen nur bis zu einer Verdichtungskraft von 1,0 t eingesetzt werden.
- 3.6.2.12 Für das Aufstellen von Schildermasten, Leitplanken oder sonstiger Bauwerke im Schutzstreifen, die tiefer als 0,3 m im Erdreich gegründet werden, sind die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Mineralölferrleitung mit den Sachverständigen des Bayer. Landesamtes für Wasserwirtschaft und der TÜV Service Industrie GmbH abzustimmen.
- 3.6.2.13 Beginn und Ende der Bauarbeiten sind den Sachverständigen (Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft und TÜV Service Industrie GmbH) mitzuteilen.
- 3.6.2.14 Mit der Baumaßnahme darf erst nach Vorliegen einer rechtsverbindlich unterschriebenen Kreuzungsvereinbarung begonnen werden.
- 3.6.2.15 Vor Beginn jeglicher Bautätigkeiten im Bereich der Mineralölferrleitung ist mit dem Beauftragten der OMV Deutschland GmbH (Herrn A. Wimmer) eine Baustellenbegehung vorzunehmen, um den genauen Ablauf der Bauarbeiten besprechen zu können. Der Beauftragte ist mindestens 14 Tage vor Baubeginn anzufordern (Tel.: 08677/960-2695 oder -2305).
- 3.6.2.16 Werden Arbeiten an der Anlage der OMV Deutschland GmbH erforderlich, ist dem Leitungsträger Zutritt zu seiner Anlage zu ermöglichen. Soweit der Verkehr beeinträchtigt wird, ist hierzu eine Abstimmung mit der Autobahndirektion Südbayern erforderlich. Dies gilt nicht bei Gefahr in Verzug.
- 3.6.3 Mehrkosten für die Errichtung der gemeindlichen Lärmschutzanlage im Bereich der Anschlussstelle
- Etwaige Mehrkosten, die dadurch anfallen, dass die gemeindliche Lärmschutzanlage im Bereich der Anschlussstelle infolge des Ausbaus abweichend von der im Bebauungsplan Nr. 77 der Gemeinde Kirchheim dargestellten Lärmschutzanlage - jedoch mit einer gleichwertigen Lärmschutzwirkung - errichtet wird, hat die Bundesrepublik Deutschland zu tragen.
- 3.6.4 Deutsche Telekom AG
- 3.6.4.1 Vorhandene Telekommunikationsanlagen sind zu beachten und ggf. zu sichern. Bei Ausführung der Straßenbaumaßnahme einschließlich Anpflanzungen ist darauf zu achten, dass Beschädigungen hieran vermieden werden. Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG ist zu beachten.
- 3.6.4.2 Vor Ausführung der Baumaßnahme ist die genaue Lage der Telekommunikationsanlagen zu ermitteln. Hierzu sind Erkundigungen unter folgender Adresse einzuholen: Deutsche Telekom AG, T-Com, BBN 25, Wiegenfeldring 4, 85570 Markt Schwaben, Tel.: 089/6277-7116, Fax: -7149.
- 3.6.5 COLT Telecom GmbH
- 3.6.5.1 Der COLT Telecom GmbH ist vor Baubeginn eine Ortsbegehung zu ermöglichen.
- 3.6.5.2 Vor Baubeginn ist die Lage des COLT LWL im Beisein einer von der COLT Telecom GmbH beauftragten Person zu orten und zu markieren. Die Markierungen sind so zu sichern, dass sie während der gesamten Bauzeit nicht beschädigt werden können.
- 3.6.5.3 Sollte eine Umverlegung des COLT LWL erforderlich sein, benötigt die COLT Telecom GmbH hierfür eine Vorlaufzeit von mindestens 4 Monaten.
- 3.6.5.4 Das Überfahren des LWL mit schweren Fahrzeugen oder Baumaschinen ist nur nach Absprache mit einer von der COLT Telecom GmbH beauftragten Person erlaubt.
- 3.6.5.5 Das Ablagern von Baugerät, Baumaterial oder Aushub im Bereich der LWL-Trasse ist nicht zulässig.

3.6.5.6 Die Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaserversorgungsanlagen sind zu beachten.

3.6.5.7 Planänderungen sind der COLT Telecom GmbH sofort mitzuteilen.

3.6.5.8 Sobald ein Bauzeitenplan vorliegt, ist dieser der COLT Telecom zukommen zu lassen.

3.6.6 E.ON Bayern AG

3.6.6.1 Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.

3.6.6.2 Die Schutzzone des 20-kV-Kabels und der Niederspannungskabel (beiderseits je 0,5 m zur Trassenachse), insbesondere die dort bestehenden Bau- und Bepflanzungsbeschränkungen, sind zu beachten. Diesbezüglich sind Pläne für Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeder Art rechtzeitig mit der E.ON Bayern AG abzustimmen. Dies gilt insbesondere für Straßen- und Wegebaumaßnahmen, Ver- und Entsorgungsleitungen und Aufschüttungen.

3.6.7 E.ON Netz GmbH TK-Service München

Die Ortung des Fernmelde- und Signalkabels ist erforderlich. Hierzu ist 2 Wochen vor Beginn der Baumaßnahme ein Termin mit der E.ON Netz GmbH zu vereinbaren.

3.6.8 SWM-Versorgungs GmbH

3.6.8.1 Die Baumaßnahmen dürfen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch die Aufgrabungskontrolle der SWM-Versorgungs GmbH (Tel.: 089/2361-3178 oder -3171) begonnen werden.

3.6.8.2 Die vorhandene Überdeckung der Erdgasversorgungsanlagen darf sich durch bauliche Maßnahmen sowie Geländemodellierungen grundsätzlich nicht verändern.

3.6.8.3 Sofern die Maßnahme im Bereich der Entwässerungsmulde (Deckungsminderung um ca. 30 cm am tiefsten Punkt der Mulde) zur Minderdeckung der Erdgas-Hochdruckleitung führt, ist diese nach Absprache mit der Aufgrabungskontrolle der SWM-Versorgungs GmbH durch Schutzmaßnahmen zu sichern.

3.6.9 E.ON Netz GmbH

Die Schutzzonen des 110-kV-Kabels (beiderseits je 1 m zur Trassenachse für Bebauung und Aufgrabungen, je 2,5 m für Bepflanzungen) sind zu beachten.

3.6.10 Kreuzung A 99/St 2082

Abweichend vom Bauwerksverzeichnis sind die Kosten für die höhenfreie Kreuzung A 99/St 2082 mit zwei neuen Anschlüssen gemäß § 12 Abs. 3 FStrG von der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern anteilig zu tragen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 **Gegenstand / Zweck**

Der Bundesrepublik Deutschland – Straßenbauverwaltung - wird nach Maßgabe der hier festgesetzten Auflagen die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG, § 7 WHG) für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 5 WHG durch das Versickern von gesammeltem Niederschlagswasser erteilt.

4.2 **Plan**

Den Benutzungen liegen die festgestellten Planunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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

4.3.2 Die Mulden sind mit mindestens 30 cm Humus auszuführen und zu begrünen.

Hinweis: Um einer Verdichtung des Muldenbodens oder Erosionserscheinungen entgegenzuwirken und somit die Versickerungsleistung zu sichern, sind Versickerungsmulden unbedingt möglichst kurzfristig nach ihrer Herstellung einzusäen. Möglich ist auch die Verwendung von Fertigrasen.

4.3.3 Bei der Herstellung der Versickerungsanlagen (Mulden) sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

4.3.4 Der pH-Wert der oberen Bodenschicht der Versickerungsanlagen ist einmalig nach drei Jahren zu untersuchen.

4.3.5 Nach Fertigstellung der Versickerungsanlagen ist eine Bauabnahme gemäß Art. 69 BayWG durch einen Sachverständigen nach Art. 78 BayWG durchzuführen. Die Bestätigung des Sachverständigen ist spätestens 4 Wochen nach Baufertigstellung dem Landratsamt München und dem Wasserwirtschaftsamt München vorzulegen. Eine Bauabnahme ist nicht erforderlich, wenn die Bauoberleitung einem Beamten des höheren technischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde.

Hinweis: Eine Liste der privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft (PSW) kann über das Internet (www.bayern.de/lfw) oder beim Landesamt für Wasserwirtschaft bezogen werden.

4.3.6 Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit der Sickeranlagen zu gewährleisten.

4.3.7 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, so sind unverzüglich das Landratsamt München und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit den o.g. Behörden durchgeführt werden.

5. Entscheidungen über Einwendungen

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

6. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden ggf. gesondert in Rechnung gestellt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Vorhaben umfasst den Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim an der BAB A 99 (Autobahnring München) zwischen BAB-km 33+820 bis 35+135 von einem halben unsymmetrischen zu einem vollen Kleeblatt. Die Ausbaumaßnahme liegt im Landkreis München, die westseitige Erweiterung innerhalb des Gemeindegebietes Aschheim, die ostseitige Erweiterung innerhalb des Gemeindegebietes Kirchheim.

Die Anschlussstelle Kirchheim verknüpft die BAB A 99 mit der Staatsstraße St 2082, die eine bedeutende Verkehrsverbindung zwischen dem Raum Erding und der Landeshauptstadt München darstellt. Über die Anschlussstelle Kirchheim werden darüber hinaus die Gemeinde Kirchheim und das südliche Gemeindegebiet Aschheim mit dem dort befindlichen Gewerbegebiet, dem Sportpark und dem Frachtpostzentrum Aschheim unmittelbar an die Autobahn angeschlossen.

Der Planung liegen Regelquerschnitte gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Teil Planfreie Knotenpunkte (RAL-K-2, Ausgabe 1976) und den Aktuellen Hinweisen zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete (AH-RAL-K-2, Ausgabe 1993) zugrunde. Die Anschlussstelle wird durch die Anlage gegenläufig befahrbarer Rampen im Nord-West-Quadranten und im Süd-Ost-Quadranten zu einem vollen Kleeblatt ergänzt. Die bestehenden Anschlüsse der Rampen an der St 2082 in den Quadranten Süd-West und Nord-Ost werden umgebaut. Nach dem Ausbau der Anschlussstelle zum vollen Kleeblatt erfolgt die Zufahrt zur BAB A 99 ausschließlich rechtsabbiegend, die Ausfahrt von der BAB A 99 auf die St 2082 rechtseinbiegend. Linksabbiegebeziehungen auf der St 2082 entfallen. Die vorhandene Lichtsignalanlage wird entfernt. Durch Verflechtungsfahrstreifen zwischen den Anschlussrampen und durch außen liegende Fahrstreifenaddition bzw. -subtraktion auf der St 2082 wird eine rückstaufreie Verkehrsabwicklung begünstigt. Die Ein- und Ausfahrbereiche werden gemäß den geltenden Richtlinien unter weitgehender Nutzung des Bestandes angelegt. Die Mindestlängen der Verflechtungsstrecken sind eingehalten bzw. überschritten. Die bestehenden Schleifen- und Tangentialrampen werden einstreifig abmarkiert.

Die Fahrbahnen erhalten einseitiges Quergefälle in Abhängigkeit vom Kurvenverlauf. Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahnen wird bei Dammlage flächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet. Bei Einschnittslage fließt es über die Bankette in Sickermulden mit entsprechend ausgebildeter belebter Oberbodenzone. Für die Richtungsfahrbahnen der BAB A 99 bleibt das bestehende Entwässerungssystem aus Mulden, Drainagen und Versickerungsschächten erhalten.

Zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind landschaftspflegerische Maßnahmen in Form von Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Als Ausgleichsmaßnahmen für die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt im Bereich der Ismaninger Speicherseen zur Anlage eines Lebensraumkomplexes mit unterschiedlichen Standortqualitäten der Abtrag des Oberbodens und entsprechende Oberflächengestaltung. Durch die Schaffung feuchter Standorte werden feuchte Hochstaudenfluren und Schilfbestände angelegt. Gehölzpflanzungen dienen der optischen Einfassung und der Sicherung der Grenzen.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 30.06.2003 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den Ausbau der Anschlussstelle Kircheheim an der BAB A 99 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit

- vom 17.10.2003 bis 17.11.2003 bei der Gemeinde Aschheim,
- vom 08.10.2003 bis 07.11.2003 bei der Gemeinde Kirchheim

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

- 01.12.2003 bei der Gemeinde Aschheim,
- 21.11.2003 bei der Gemeinde Kirchheim.

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

- Gemeinde Aschheim
- Gemeinde Kirchheim
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Direktion für Ländliche Entwicklung
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Straßenbauamt München
- Landwirtschaftsamt Ebersberg/München
- Vermessungsamt München
- Polizeipräsidium Oberbayern
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Regierung von Oberbayern, SG 801 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 821 – Rechtsfragen des technischen Umweltschutzes, Wasser- und Abwasserabgabenrecht
- Regierung von Oberbayern, SG 830 – Höhere Naturschutzbehörde
- Bayerisches Landesamt für Wasserwirtschaft
- Bayerischer Bauernverband
- Telia International Carrier GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Siemens Infigate GmbH
- COLT Telecom GmbH
- E.ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH, TK-Service München
- Erdgas Südbayern GmbH
- Stadtwerke München GmbH
- SWM-Versorgungs GmbH
- Zweckverband Wasserversorgung Zornedinger Gruppe
- Zweckverband zur Abwasserbeseitigung München-Ost
- OMV Deutschland GmbH

- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- TÜV Service Industrie GmbH

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 05.07.2004 im Pfarrsaal St. Andreas in Kirchheim erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen erstellte die Autobahndirektion Südbayern die Tektur vom 11.10.2004 mit folgenden Änderungen:

- Entfall des öffentlichen Feld- und Waldweges entlang der Süd-Ost-Rampe auf den Fl.Nrn. 1035 und 1036, Gemarkung Kirchheim
- Nachrichtlicher Eintrag einer Sportanlage (Skatepark) der Gemeinde Kirchheim auf Fl.Nr. 1035, Gemarkung Kirchheim
- Redaktionelle Änderungen von Sparten
- Die Kostentragung zur Verlegung der Lärmschutzwand der Gemeinde Aschheim (BWV lfd. Nr. 4.1) erfolgt durch die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung

Der Wegfall des öffentlichen Feld- und Waldweges erfolgte aufgrund einer Forderung bzw. mit Einverständnis der Grundstücksbetroffenen. Mangels weiterer Betroffenen bedurfte es keiner weiteren Anhörung.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

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

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

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

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

Die Umweltverträglichkeitsprüfung kann nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Mangels geeigneter Vorhabensalternativen, die umweltverträglicher einzustufen wären, bedurfte es aus Sicht der Umwelt diesbezüglich keiner umfassenden Untersuchung. Der Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim orientiert sich am Bestand und an den verkehrlichen Bedürfnissen. Trassierung und Ausbauquerschnitt sind im Hinblick auf die Umweltauswirkungen optimiert. Eine Umweltverträglichkeitsstudie mit detaillierter Darstellung der Umweltauswirkungen möglicher Planungsvarianten ist nicht erforderlich, weil sich wegen der vorhandenen Zwangspunkte keine Varianten aufdrängen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Beschreibung des Vorhabens

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

2.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Planungsgebiet liegt gemäß der naturräumlichen Gliederung Deutschlands im Naturraum „051 Münchner Schotterebene“, einem Teil der Isar-Inn-Schotterplatten. Den geologischen Untergrund der ebenen Landschaft bildet die Molasse mit ihren kiesig-tonigen Ablagerungen. Topographisch präsentiert sich der Planungsraum als weitläufige Ebene, deren ältere Platten aus Decken- und Hochterrassenschotter während der letzten Eiszeit (Würmeiszeit) nach Norden fluviatil durch Schmelzwässer mit Niederterrassenschotter überdeckt wurden. Das Oberflächenrelief ist hierbei weitgehend unbewegt und war ursprünglich nur durch visuell kaum merkliche Rinnen, Mulden und Erhebungen strukturiert. Diese Strukturen wurden im Laufe der Zeit stark verwischt und durch künstliche Strukturen (Straßendämme, etc.) überdeckt.

Der größte Teil des Planungsraumes liegt gemäß der „Übersichtskarte der natürlichen Vegetationsgebiete von Bayern“ (SEIBERT 1968) im Vegetationsgebiet des Labkraut-Eichen-Hainbuchen-Waldes und geht im Norden des Planungsgebietes in den Wuchsbezirk des Erlen-Eschen-Auwaldes über. Dieser tritt hier auf, weil das Grundwasser unter der dünner werdenden Schotterschicht hoch ansteht und größeren Schwankungen ausgesetzt ist. Nach neueren Erkenntnissen gestaltet sich die Gesamtsituation allerdings um eine Stufe mesophiler. So dürfte die potentielle natürliche Vegetation der Schotterterrassen durchaus durch Buchenwälder, vermutlich Seggen-Buchenwälder oder Hainsimsen-Buchenwälder gebildet werden.

Die Landschaft des Planungsgebietes ist als strukturarm mit Wechsel zwischen städtischen und ländlichen Elementen zu charakterisieren. Die reale Vegetation spiegelt die Nutzung der Landschaft durch den Menschen wieder. Dabei weist das Gebiet einen äußerst geringen Anteil naturnaher, der ursprünglichen Vegetation entsprechender Biotope oder Vegetationselemente auf. Außerhalb der Siedlungen beherrschen landwirtschaftliche Feldfluren ohne nennenswerten Grünlandanteil das Erscheinungsbild. Reste naturnaher Vegetationsgesellschaften finden sich nur kleinflächig auf wirtschaftlich unrentablen Restflächen sowie entlang von Straßen und Wegen. Entlang der A 99 und der anderen größeren Straßen stocken begleitende Gehölzbestände unterschiedlichsten Alters, deren Erscheinungsbild sich von Gebüsch über Hecken bis hin zu Baumhecken mit dominanten Einzelbäumen erstreckt. Daneben finden sich artenarme Gras- und Krautfluren und Hochstaudenfluren meist nitrophiler Ausprägung. Im Siedlungsbereich wird das Bild von meist versiegelten Lager-, Park- und Verkehrsflächen dominiert. Auf den stark veränderten „Stadtstandorten“ finden sich Rasenflächen, Baumreihen und kleinere Heckenzeilen sowie ruderale Staudengesellschaften. Lediglich in der Parkanlage am Ostrand der Gewerbeflächen Aschheims im Übergangsbereich zur offenen Feldflur findet sich ein kleinflächiges Mosaik aus Gehölz- und Baumbeständen, Staudenfluren und mageren Grasfluren.

Das Planungsgebiet und sein weiteres Umfeld wird heute auf weiten Flächen durch landwirtschaftliche Nutzung, Siedlungs-, Gewerbe-, und Verkehrsflächen bestimmt. Dabei sind alle Teilräume stark durch menschliches Wirken bestimmt. Das Planungsgebiet unterliegt einer landwirtschaftlichen Ackernutzung. Ausgespart bleiben davon lediglich die verkehrsflächennahen Randflächen und der Grüngürtel (Parkanlagen) im Osten der Gemeinde Aschheim. Im Osten und Westen grenzen die Wohn- und Gewerbeflächen der Gemeinden Aschheim und Kirchheim an das Planungsgebiet an. Streusiedlungsflächen oder Einzelgehöfte sind nicht vorhanden. Eine Erwei-

terung der Gewerbeflächen Aschheims nach Osten zur BAB ist im Flächennutzungsplan festgesetzt. Das Planungsgebiet wird von der A 99 in Nord-Süd-Richtung und der St 2082 in Ost-West-Richtung durchschnitten. Im Nordteil quert ferner mit der Münchner/Erdinger Straße eine weitere größere Verkehrsader die BAB. Neben diesen übergeordneten Verkehrsachsen finden sich zahlreiche kleinere Straßen und Feldwege, die für die siedlungstechnische und landwirtschaftliche Erschließung sorgen. Geplant ist ferner die Verlegung der B 471 mit Verlauf im Westen der BAB A 99 sowie mit Anschlüssen an das bestehende Straßennetz. Die landwirtschaftlich genutzten Wege und die ländliche Landschaft eignen sich potentiell zur Feiabend-Erholung. Spezielle Erholungsflächen sind mit den Parkanlagen am Ostrand der Gewerbeflächen Aschheims vorhanden. Weitere derartige Flächen sind nach Erweiterung des Gewerbegebiets im Flächennutzungsplan ausgewiesen. Eine Skate-Anlage befindet sich im Südosten der Anschlussstelle.

Eine Vorbelastung geht zum einen von der bestehenden BAB A 99 sowie von den anderen größeren Verkehrsadern, der St 2082 und der Münchner/Erdinger Straße aus. Hiervon sind insbesondere zu nennen: Flächenversiegelung, Zerschneidung der Landschaft und mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope durch nutzungsbedingte Auswirkungen. Ferner führt die landwirtschaftliche Nutzung zu Belastungen der Gewässer und des Grundwassers (Austrag von Nährstoffen und Pflanzenschutzmitteln) und erschwert oder verhindert die Besiedelung durch anspruchsvolle und wertgebende Tierarten sowie an magere Sonderstandorte gebundene (naturraumtypische) Pflanzenarten.

Schutzgebiete nach Art. 7 bis 12 BayNatSchG oder nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG und/oder § 30 BNatSchG geschützte Strukturen und Vegetationseinheiten sind nicht vorhanden. Die vorhandenen Hecken, Feldgehölze und Gebüsche sowie die Gehölze des Straßenbegleitgrüns genießen gemäß Art. 13e BayNatSchG rechtlichen Schutz. Im Planungsgebiet liegt kein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 33 BNatSchG sowie gemäß Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992. Auch besonders geschützte Gebiete (Vogelschutzgebiete) gemäß Richtlinie 79/409/EWG vom 2. April 1979 sind nicht vorhanden. Im Planungsgebiet wurden im Rahmen der amtlichen Biotopkartierung keine Biotope erfasst. In der ausgeräumten Landschaft sind die Parkanlagen am Ortsrand Aschheims sowie ältere Gehölzbestände mit Großbäumen entlang der Verkehrswege von besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Als Bodendenkmäler sind westlich der BAB und beiderseits der St 2082 Siedlungen unbekannter Zeitstellung sowie Römische und Bajuwarische Grabstellen vorhanden und ausgewiesen. Diese kommen zum Teil bereits jetzt unter Straßen (St 2082, BAB A 99) und Gewerbeflächen zu liegen. Baudenkmäler mit kulturhistorischer Bedeutung sind nicht vorhanden. Nachweise bedeutsamer Pflanzenarten konnten nicht festgestellt werden. Als wertgebende Tierarten wurden außerhalb des Plangebietes die Feldlerche, die Schafstelze, die Schwarze Heidelibelle und der Schachbrettfalter nachgewiesen.

2.3 Vorhabensvarianten

Neben der festgestellten Lösung sind keine Alternativen ersichtlich, die umweltverträglicher einzustufen wären. Die gewählte Ausbauart orientiert sich an der bestehenden Autobahn und der Anschlussstelle. Ein bestandsorientierter Ausbau ist gegenüber einem Neubau aus dem Blickwinkel der Umweltvorsorge eindeutig als günstiger anzusehen, da die Baumaßnahmen vorwiegend im vorbelasteten Raum zu liegen kommt und Eingriffe in Grund und Boden damit auf das unumgängliche Maß beschränkt werden. Lage und Gradienten des geplanten Ausbaus sind somit durch die bestehende Anschlussstelle und die querende St 2082 festgelegt. Konfliktärmere Standorte im Nahbereich der bestehenden Anschlussstelle sind nicht vorhanden.

2.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Die wesentliche Maßnahme zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen liegt in der optimalen Wahl des Standortes. Lage und Gradienten des geplanten Neubaus der Auffahrten und der zugehörigen Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen sind durch die bestehende Anschlussstelle Kirchheim und die St 2082 weitgehend festgelegt. Nicht mehr benötigte Straßenflächen werden in allen Bauabschnitten rückgebaut und dem Naturhaushalt soweit möglich wieder zur Verfügung gestellt.

Während des Baubetriebs werden angrenzende Bestände und Lebensräume durch folgende Maßnahmen geschützt:

Der Arbeitsstreifen wird auf das notwendige Maß begrenzt, um angrenzende Vegetationsbestände möglichst zu erhalten. Die Anlage von Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten erfolgt außerhalb von Biotopflächen und schützenswerten Gehölzbeständen. Des Weiteren werden Gehölze und Bäume nur im Winterhalbjahr außerhalb der festgesetzten Laich-, Brut- und Nistzeiten (Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG) gerodet. Für zu erhaltende Gehölzbestände und Einzelbäume sind Schutzmaßnahmen nach DIN 18920 zur Vermeidung von Beschädigungen vorgesehen. Vorhandene und zu erhaltende Bestände mit ökologischer Funktion werden während der Baumaßnahme vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen durch entsprechende Maßnahmen geschützt.

Zur Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft und zum Ausgleich der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die technische Überprägung sind landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen (G1 bis G5) vorgesehen. Hierbei wird der Charakter der Landschaft erhalten bzw. neu gestaltet. Sie sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.0 und 12.2) dargestellt. Die neu entstehenden Straßennebenflächen werden durch standortgerechte Gehölzpflanzungen und Ansaaten landschaftsgerecht gestaltet. Hierbei werden Hecken und Einzelbäume gepflanzt, bestehende Gehölzbestände umgebaut sowie angerissene Gehölzbestände ergänzt und ihre Funktionsfähigkeit wiederhergestellt. Durch Anlage magerer Offenlandstandorte und der Ansaat mit entsprechendem Saatgut werden Sonderstandorte gefördert. Ziele der Maßnahmen sind die Einbindung der technischen Anlagen in die Landschaft, die Anreicherung des von der Baumaßnahme betroffenen Raumes mit prägenden Strukturen und extensiv genutzten Flächen und mageren Standorten, um gleichzeitig einen Ausgleich für Verluste und temporäre Inanspruchnahme für Straßennebenflächen zu leisten. Der Verkehrsraum und die Knotenpunkte sollen erkennbar gemacht und der Verkehr optisch geführt werden. Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen weisen einen Umfang von ca. 5,5 ha auf.

2.5 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

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

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

Als verkehrsbedingte Auswirkungen kommen in Betracht Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

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

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

2.5.1 Schutzgut Menschen

2.5.1.1 Wohnen

Schutzziel ist die Erhaltung gesunder Lebensverhältnisse durch Schutz der Wohnung und des Wohnumfeldes sowie der dazugehörigen Funktionsbeziehungen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat hinsichtlich der Wohnqualität und des Wohnumfeldes keine erheblichen Be- oder Entlastungen ergeben. Wohnflächen werden durch die Baumaßnahme nicht berührt.

2.5.1.2 Erholung und Freizeit

Auswirkungen auf die Erholungsnutzung werden durch den Verlust des Erlebniswertes von freier Landschaft gekennzeichnet. Bei der Bestimmung der Erholungsqualität wird dabei der potenzielle Erlebniswert von Natur und Landschaft ermittelt. Dabei spielen neben naturwissenschaftlichen Kriterien auch sozialwissenschaftliche und wahrnehmungspsychologische Momente eine wichtige Rolle. Der Wert der Erholungsflächen ergibt sich aus seiner Ausstattung mit erholungswirksamen Infrastruktureinrichtungen, seiner grundlegenden Erholungseignung aufgrund natürlicher Wirkfaktoren (z.B. Relief, Strukturen und Nutzungen), der An- oder Abwesenheit von Störeinflüssen und Vorbelastungen sowie der übergeordneten Festlegung erholungsrelevanter Flächen (z.B. im Regionalplan).

Aufgrund der mangelhaften Ausstattung des Gebietes mit erholungswirksamer Infrastruktur und der erheblichen Vorbelastung durch bestehende Hauptverkehrswege besitzt das Planungsgebiet nur eine geringe und lokal begrenzte Erholungsfunktion für die ansässige Bevölkerung. Neben den Parkanlagen am Rande des Gewerbegebietes Aschheim besitzen die landwirtschaftlich genutzten Wege Bedeutung als Rad- und Fußwege für die Erschließung der Landschaft, insbesondere für die Feierabenderholung; diese werden außerhalb der Vorbelastungsbänder mit mittel bewertet. Im Südosten der bestehenden Anschlussstelle wurde eine Skater-Anlage errichtet.

Trotz der zunehmenden technischen Überprägung sind erhebliche zusätzliche Mehrbelastungen aufgrund der Vorbelastungen und der insgesamt geringen Erholungseignung nicht zu erwarten.

2.5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

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

Das Planungsgebiet ist aus naturschutzfachlicher Sicht ein weitgehend homogener Raum. Gekennzeichnet wird es durch landwirtschaftliche Nutzflächen mit geringem Anteil gliedernder Strukturen und durch die BAB A 99 sowie weiteren Hauptverkehrswegen mit den sie begleitenden Gehölz- und Staudensäumen. In seiner Gesamtheit kommt dem Planungsgebiet nur geringe Bedeutung als Lebensraum zu. Nur sehr vereinzelt sind lokal bedeutsame Lebensräume zu finden. Die Gehölzbestände und Saumstrukturen entlang der Straßen erfüllen in der weitgehend ausgeräumten Landschaft trotz der straßenbedingten Vorbelastungen Funktionen als Lebensraum und als Rückzugsgebiet für weniger anspruchsvolle Arten der Kulturlandschaft. Insbesondere ältere, erst mittel- bis langfristig wiederherstellbare Gehölzflächen sind daher von lokaler Bedeutung.

Landwirtschaftliche Nutzflächen und Kleinstrukturen sowie Gehölze und Offenlandstandorte im Umfeld bestehender Verkehrswege werden durch Flächen- und Funktionsverluste unmittelbar beeinträchtigt. Bei den betroffenen Vegetationsbeständen handelt es sich um wiederherstellbare Lebensraumtypen mit kurzer bis mittlerer Entwicklungsdauer. Flächen, die den Anforderungen der amtlichen bayerischen Biotopkartierung entsprechen oder als Biotop erfasst wurden, sind nicht betroffen.

Hinsichtlich der Funktions- und Wechselbeziehungen wird das biotische Gefüge im untersuchten Gebiet durch die BAB A 99 unterbrochen. Weitere wesentliche Barrieren bilden die Staatsstraße St 2082 und die Münchner/Erdinger Straße. Eine gewisse lokale Verbundfunktion übernehmen die linearen Gehölz- und Saumbänder entlang der A 99 und der St 2082. Aufgrund der erheblichen mittelbaren Beeinträchtigungen besitzen jedoch auch sie überwiegend untergeordnete bis lokale Bedeutung. Aufgrund des Fehlens wertgebender Arten und Artengemeinschaften kommen leitlinienunabhängigen Funktionsbeziehungen keine erhebliche Bedeutung zu.

Die Austauschbeziehungen zwischen Lebensräumen und Populationen beiderseits der BAB A 99 sind bereits durch die bestehende BAB nachhaltig gestört bzw. unterbunden. Durch die Verbreiterung mittels Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifens kommt es daher zu keinen erheblichen Zerschneidungseffekten. Auch mit dem Neubau der Auffahrten im Bereich landwirtschaftlicher Nutzflächen sind keine erheblichen Zerschneidungseffekte verbunden.

Durch die Lage im Nahbereich an den verkehrsreichen Hauptverkehrsadern sind bereits erhebliche mittelbare Beeinträchtigungen vorhanden. Durch die geringfügige Verschiebung der Beeinträchtigungszone bzw. der Neubelastung bislang weitgehend unbelasteter Flächen im Bereich der neu zu errichtenden Anschlussbauwerke werden ausschließlich landwirtschaftliche Nutzflächen als Lebensräume mittelbar beeinträchtigt.

Schutzgebiete nach Art. 7 bis 12 BayNatSchG oder nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG und/oder § 30 BNatSchG geschützte Strukturen und Vegetationseinheiten sind ebenso wie Schutzgebiete des europäischen Netzes Natura 2000 im Sinne von § 33 BNatSchG sowie gemäß Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 bzw. gemäß Richtlinie des Rates 79/409/EWG vom 2. April 1979 nicht vorhanden. Vorkommen streng geschützter Arten (Arten nach Anhang A der Verordnung EG 338/97, nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG und nach § 1 BArtSchV) sind nicht bekannt.

2.5.3 Schutzgut Boden

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

Anlagebedingte Auswirkungen durch Überbauung und Versiegelung auf die Bodenfunktionen (beschleunigter Oberflächenabfluss, Zerstörung des natürlichen Boden-

aufbaus) und betriebsbedingte Auswirkungen auf die Regelungsfunktion (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion).

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

Überhöhte Gehalte an Blei und Kadmium in Böden und Aufwuchs haben nur die schmalen Streifen von 1 bis 2 m Breite beidseits von Straßen, und auch nur, soweit die Verkehrsbelastungen über 20.000 Kfz/Tag liegen. Weiter nach außen nimmt die Kontamination steil ab und ist bei Kadmium schon in 4 bis 6 m, bei Blei im Mittel ab 20 bis 25 m Entfernung, in den Böden nicht mehr unmittelbar mit dem Verkehr in Verbindung zu bringen. Im Aufwuchs lässt sich der Bleiausstoß neben hochbelasteten Autobahnen noch bis 50 m, neben anderen Straßen noch etwa bis 10 m nachweisen, Kadmium liegt schon ab 4 bis 6 m im Normalbereich. Die Blei- und Kadmi- umgehalte sinken mit zunehmender Bodentiefe. Es kommt hinzu, dass bleihaltige Kraftstoffe kaum noch verwendet werden.

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

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

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

Der geologische Untergrund besteht aus quartären, stark kalkhaltigen Niederterrassenschottern. Aus diesem Ausgangsmaterial haben sich die Böden des Planungsgebietes entwickelt. Typische Bodentypen sind flachgründige Pararendzinen und Parabraunerden, die bedingt durch den hohen Kalkgehalt der Ausgangsgesteine sehr kalkhaltig sind und die ursprünglich dominanten Bodentypen bilden. Heute überwiegen ackerbaulich überprägte Böden in der Feldflur (z.B. Ackerpararendzina) und anthropogen überformte Böden (z.B. durch Aufschüttungen) im Siedlungsraum und im Nahbereich größerer Straßen. Die Ertragsbedingungen sind als überwiegend günstig anzusehen. Nicht oder kaum kulturbeeinflusste Böden sind nicht vorhanden. Besondere Bodenbildungen sind nicht bekannt. Entlang der Hauptverkehrswege (A 99, St 2082) weisen die Böden verkehrsbedingte Vorbelastungen auf.

Das geplante Vorhaben erfolgt in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer bestehenden Bundesautobahn, vorwiegend auf intensiv landwirtschaftlich genutzten Böden. Daher sind durch die Baumaßnahmen keine besonderen Bodenbildungen und überwiegend erheblich vorbelastete Böden betroffen. Entscheidungserheblich ist somit die Versiegelung von Böden, da durch sie die Leistungsfähigkeit des Schutzgutes in ihren wesentlichen Funktionen erheblich beeinträchtigt oder unterbunden wird. Es werden Böden im Umfang von 2,168 ha versiegelt; davon entfallen 1,407 ha auf neu versiegelte Böden. Dem gegenüber steht eine Entsiegelung von 0,15 ha versiegelter Fläche, die nach Abschluss der Maßnahmen ihre Funktionen wieder erfüllen kann.

2.5.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Während des Betriebs der Straße werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich der Bankette und Straßenböschungen oder in Versicker- einrichtungen.

2.5.4.1 Oberflächengewässer

Durch das Vorhaben sind weder natürliche noch künstliche Oberflächengewässer betroffen.

2.5.4.2 Grundwasser

Hinsichtlich der Grundwasserbelastung ist Folgendes zu berücksichtigen: Bei einer flächigen Versickerung des Straßenoberflächenwassers über die Böschungen bzw. über Versickermulden ist zu erwarten, dass durch die Ausnutzung der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass die vom Oberflächenwasser mitgeführten Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge im Boden wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Weg zum Grundwasser verringert.

Rechtlich festgesetzte Trinkwasserschutzgebiete sind nicht vorhanden. Allerdings verfügt die Münchner Ebene über bedeutende Grundwasservorkommen, die der Trinkwasserversorgung dienen und dank deren Stabilität zu den Gunsträumen hinsichtlich der Wasserversorgung zählt. Der Grundwasserstrom verläuft auf einer wasserundurchlässigen Flinzschicht nach Nordosten. Unterhalb dieser Flinzschicht ist zudem gespanntes Tiefengrundwasser zu finden. Aufgrund der abnehmenden Dicke des Schotterkörpers verringern sich dabei die Grundwasserflurabstände nach Norden, so dass ehemals großflächige Niedermoore nördlich des Planungsgebietes (Erdinger Moos) entstanden. Der Grundwasserflurabstand liegt bei Höchststand zwischen 4 m und 5 m unter Flur. Die Wasserkapazität der Deckschichten ist als relativ gering anzusehen, so dass mit kurzen Sickerzeiten zu rechnen ist. Die Empfindlichkeit des oberflächennahen Grundwassers ist daher mit hoch, im Bereich erheblicher Vorbelastungen mit mittel anzusetzen.

Durch die Lage des Projektes in unmittelbarer Nachbarschaft zu verkehrsreichen Hauptverkehrsadern (A 99, St 2082) kann von einer Vorbelastung des Grundwassers ausgegangen werden. Beeinträchtigungen unbelasteter Grundwasserkörper können daher lediglich in geringem Ausmaß durch die Verschiebung des Belastungskorridors auftreten. Eine Sammlung des gering verschmutzten Straßenwassers findet in der Regel nicht statt. Das Straßenwasser wird über den belebten Bodenkörper der Böschungen, Sickermulden und angrenzende Grünflächen flächig versickert. Dadurch kann in diesen Bereichen der natürliche Wasserkreislauf weitgehend aufrechterhalten werden. Qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers in umwelt-erheblichem Ausmaße sind durch die Versickerung gering verschmutzter Straßenwässer nicht zu erwarten. Trotz der geringen Filterleistung der Böden und des relativ geringen Grundwasserflurabstandes ist durch das bau-, betriebs- und anlagebedingte Schadstoff- oder Salzaufkommen nicht mit einer Überschreitung umweltbedeutender Schwellenwerte im Grundwasser zu rechnen. Eine Beeinträchtigung der Grundwasserqualität ist allerdings wegen der verhältnismäßig geringen Flurabstände bei gleichzeitig schneller Versickerung im Bereich der schlecht speichernden Schotterböden nicht gänzlich auszuschließen. Erhebliche Änderungen zur bestehenden straßenbedingten Vorbelastung werden nicht erwartet. In Teilbereichen ist von einer deutlichen Überlagerung der vorhabensbedingten Auswirkungen durch bestehende Vorbelastungen (BAB A 99) auszugehen.

2.5.5 Schutzgut Luft und Klima

Schutzziele sind die Vermeidung von Luftverunreinigungen, die Erhaltung von Reinluftgebieten und des Bestandsklimas sowie der lokalklimatischen Regenerations- und Austauschfunktion.

Aufgrund des geringen Umfangs des Vorhabens sind hier nur lokalklimatische Auswirkungen zu betrachten. Zielsetzung für die lokalklimatischen Gegebenheiten ist die Erhaltung der Austauschbeziehungen über Kaltluftaustauschbahnen, über welche die Luft ab- bzw. zugeführt wird. Wesentlich erscheint der Erhalt von Kaltluftbahnen

und diffusen Kaltluftströmungen insbesondere im Hinblick auf die Versorgung der Siedlungsgebiete mit Frischluft. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass die Luftaustauschbeziehungen durch die Querung verkehrsreicher Straßen vorbelastet sind. Auffälligkeiten im Hinblick auf das Kleinklima sind mit Ausnahme der für den Münchner Raum regelmäßig auftretenden Inversionswetterlagen nicht bekannt. Auch spezielle Luftaustauschbahnen sind nicht vorhanden. Der Austausch erfolgt über die gesamte Fläche, wobei die bestehenden verkehrsreichen Hauptverkehrswege (A 99, St 2082, Münchner/Erdinger Straße) eine erhebliche Vorbelastung darstellen.

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust von ca. 0,798 ha Vegetationsbeständen mit Bedeutung für die Lufthygiene (Gehölzflächen). Erhöhte Belastungen durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe sind generell in der unmittelbaren Nachbarschaft zum Straßenkörper zu erwarten. Durch die dichte Bepflanzung kann eine gewisse Abschirmungswirkung unterstellt werden. Die Kaltluftaustauschbeziehungen sind bereits durch die bestehenden Verkehrswege erheblich vorbelastet. Eine erhebliche Beeinträchtigung klimahygienischer Wirkungsprozesse oder eine erhebliche Veränderung der klimahygienischen Rahmenbedingungen ist durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

2.5.6 Schutzgut Landschaft

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

Die Landschaft im Planungsgebiet präsentiert sich als weitläufige Ebene, in der wenige Einzelbestandteile das Bild beherrschen. Es gibt weder topographisch noch nutzungsbedingt ausgeprägte Grenzen, anhand derer das Planungsgebiet in einzelne Landschaftsbildeinheiten aufzuteilen wäre. Landschaftstypisch sind insbesondere die offenen, weiten Sichtbeziehungen, die sich aus Flächennutzung und Geländestruktur ergeben. Prägende Elemente sind einerseits die linearen Bänder der A 99 und der anderen Hauptverkehrswege und die (eingegrünt) Siedlungsränder, andererseits landschaftstypische Strukturelemente wie Hecken und Baumreihen. Während die ersten beiden den ursprünglichen Charakter der Landschaft überdecken und das Landschaftsbild anthropogen überformen, reichern die landschaftstypischen Elemente die Landschaft an und sorgen für ein gewisses natürliches Erscheinungsbild. Diese Strukturen besitzen daher hohe Bedeutung für das Landschaftsbild.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Vergrößerung der überbauten Flächen und den Verlust an landschaftsbildwirksamen Vegetationsstrukturen sind relativ begrenzt. Im gesamten Erweiterungsbereich wird das Landschaftsbild durch den Verlust prägender Strukturen, insbesondere der straßenbegleitenden Hecken und Baumreihen, beeinträchtigt und die technische Überprägung der Landschaft verstärkt. Im Einzelnen sind straßenbegleitende Gehölze oder Säume als landschaftsbildprägende oder -bereichernde Strukturen betroffen. Die dadurch entstehenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes besitzen keine Fernwirkung und sind nur lokal wirksam. Sie können durch eine angemessene Gestaltung und Eingrünung problemlos ausgeglichen werden. Erhebliche Beeinträchtigungen treten nicht auf.

2.5.7 Schutzgut Kulturgüter

Im Plangebiet sind Grabhügel und Siedlungsreste unbekannter Zeitstellung, die das Gelände jedoch wenig prägen, westlich der BAB A 99 vorhanden. Diese werden durch die Baumaßnahme teilweise überbaut. Kulturhistorisch bedeutsame Landschaftsteile sind nicht vorhanden.

2.5.8 Schutzgut sonstige Sachgüter

Im Rahmen der vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie hat der Vorhabensträger unter dem Schutzgut „sonstige Sachgüter“ neben Planungen Dritter die umweltgebundene Flächennutzung durch Landwirtschaft untersucht. Er geht dabei von der Leitlinie einer ressourcenschonenden Produktion unter Beachtung der möglichen Wohlfahrtswirkungen aus.

Schutzziel der Landwirtschaft ist der Erhalt einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittel- und Futtermittelproduktion. Der Planungsraum unterliegt großteils einer intensiven Ackernutzung. Alle Flächen werden aufgrund der günstigen Produktionsleistungen mit hoch bewertet. Durch die Baumaßnahme kommt es in geringem Umfang (ca. 2,04 ha) zum Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen mit überwiegend guten Ertragsbedingungen.

Über die in den Flächennutzungsplänen dargestellten Entwicklungsziele hinaus sind keine Tendenzen für eine Weiterentwicklung bekannt. Naturschutzrechtliche und wasserwirtschaftliche Planungen sind im Untersuchungsgebiet nicht bekannt.

2.5.9 Wechselwirkungen

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

Im Einzelnen wurden folgende Wechselwirkungen erfasst:

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

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

Die Flächeninanspruchnahme, insbesondere durch Versiegelung von Boden, wirkt sich aufgrund der vielfältigen Verflechtungen des Schutzgutes Boden mit anderen abiotischen und biotischen Ressourcen auch auf andere Schutzgüter wie Wasser, Tiere und Pflanzen, Landschaft und Menschen im Sinne des Verlustes an landwirtschaftlichen Produktionsflächen aus. Diese Wechselwirkungen haben wir bei der dortigen Beurteilung berücksichtigt.

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

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

2.6 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für

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

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

Insgesamt gibt es durch das planfestgestellte Vorhaben folgende Konfliktschwerpunkte:

Als nicht unerheblich ist die Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden und Wasser durch Neuversiegelung von Böden im Umfang von 1,407 ha zu werten. Die Bodenfunktionen gehen dadurch auf Dauer verloren. Des Weiteren wird der Boden betriebsbedingt mit Abgasen und sonstigen Schadstoffen belastet. Weiterer Schwerpunkt der Umweltauswirkungen ist die visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Die vorgenannten Umweltauswirkungen relativieren sich jedoch vor dem Hintergrund, dass der betroffene Landschaftsausschnitt durch die bestehende A 99 und die intensive landwirtschaftliche Nutzung erheblich vorbelastet ist. Die verbleibenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von rd. 0,137 ha im Sinne des BayNatSchG ausgeglichen. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ergibt sich vor allem aus dem Verlust von landschaftsbildbestimmenden Strukturen. Diese können durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt werden.

Hinsichtlich der sonstigen Schutzgüter sind die Umweltauswirkungen mangels ausgeprägter Qualitäten und aufgrund der bestehenden Vorbelastungen nicht als schwerwiegend einzustufen. Sie stellen demnach keine Konfliktschwerpunkte dar. Darüber hinaus werden die unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch die technische Gestaltung des Vorhabens soweit wie möglich und sinnvoll minimiert.

Eine Gefährdung des Grundwasservorkommens kann zwar wegen der geringen Filterleistung der Böden und des relativ geringen Grundwasserflurabstandes nicht ausgeschlossen werden. Eine gravierende Erhöhung des Gefährdungspotentials gegenüber dem bestehenden Zustand ist durch die planfestgestellten Maßnahmen jedoch nicht zu befürchten.

Eine Berücksichtigung von Wechselwirkungen führt in der Gesamtschau nicht zu erheblichen Änderungen der bei der Bewertung der Schutzgüter gefundenen Ergebnisse.

Insgesamt ist festzustellen, dass sich die Umweltbeeinträchtigungen, die durch den planfestgestellten Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim verursacht werden, in einem vertretbaren Rahmen bewegen und dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Notwendigkeit des Vorhabens, Planungsziele

Der Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim an der A 99 ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die planfestgestellten Maßnahmen sind erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen). Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

Das Verkehrsaufkommen auf der BAB A 99 ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen. Davon ist hauptsächlich der Ostabschnitt des Rings zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und dem Autobahnkreuz München-Süd betroffen. Insbesondere bei Großmessen auf dem Gelände der Neuen Messe München im Stadtteil Riem sind erhebliche Stauungen im Bereich des Autobahnkreuzes München-Ost zu verzeichnen. Während des morgendlichen Berufsverkehrs führt dies in Messezeiten häufig zum Zusammenbruch des Verkehrs.

Die St 2082 dient als Alternativroute zur Neuen Messe München. Ein Wechselwegweisungssystem auf der BAB A 99 lenkt im Bedarfsfall Fahrzeuge mit dem Ziel Messe an der Anschlussstelle Kirchheim von der A 99 auf die St 2082. Aufgrund der wenig leistungsfähigen lichtsignalgesteuerten Verkehrsbeziehung München-Nord – Messe kann die Kapazität der St 2082 derzeit nicht ausgenutzt und somit nur eine geringe Entlastung der A 99 erzielt werden. Zeitweise entsteht Rückstau bis auf die Rampe bzw. die Ausfahrspur.

Durch den Bau der Rampe im Nord-West-Quadranten wird der Messeverkehr zukünftig flüssig von der A 99 auf die St 2082 geleitet.

In den abendlichen Spitzenstunden staut sich der von Süden nach Kirchheim ausfahrende Verkehr auf der Rampe. Bei Messen verschärft sich die Situation durch den von der Messe über die St 2082 in Richtung Nürnberg/Stuttgart einfahrenden Verkehr.

Ein Rückstau bis auf die Rampe bzw. die Autobahn birgt ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko. Darüber hinaus muss die verkehrsabhängig gesteuerte Freischaltung des Standstreifens auf der A 99 bei Rückstau auf die Autobahn unverzüglich aufgehoben werden. Dies führt zu Einbrüchen der Leistungsfähigkeit und somit zu erheblichen Stauungen auf der durchgehenden Autobahn.

Mit dem Bau der Rampe im Süd-Ost-Quadranten entsteht eine direkte Fahrbeziehung von Süden nach Kirchheim. Ein Rückstau kann dadurch zukünftig vermieden und der Verkehr auf der A 99 bei Bedarf 8-streifig abgewickelt werden.

Die unter Ziff. C 3.3.4.1.3 dargestellten Verkehrszahlen für die Jahre 2000 und 2020 verdeutlichen, dass die flüssige Abwicklung des Verkehrs zukünftig nur mit dem geplanten Ausbau der Anschlussstelle über leistungsfähige Rampen gewährleistet werden kann.

Der Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass das Vorhaben gemessen an den oben dargestellten Planungszielen vernünftigerweise geboten ist, weil der vorhandene Bestand nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (§ 3 Abs. 1 FStrG). Die durch Leistungsengpässe verursachten Stauungen mit zusätzlichen Abgas- und Lärmemissionen werden reduziert.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen. Die Leistungsfähigkeit muss insbesondere auch an Knotenpunkten wie der Anschlussstelle Kirchheim gewährleistet sein.

Auch im Übrigen entspricht das festgestellte Vorhaben den Zielen des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP): Gemäß LEP, B V 1.1.1 sollen Verkehrswege möglichst sicheren Verkehr ermöglichen. Verkehrsengpässe sollen im bestehenden Straßennetz beseitigt werden (LEP, B V 1.4.2).

3.3.2 Planungsvarianten

Wie aus den oben dargelegten Gründen bereits ersichtlich, wäre mit einem Verzicht („Nullvariante“) auf den Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim an der A 99 den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden müsste.

Wie bereits dargestellt wurde (Ziff. C 2.3), kamen neben der planfestgestellten Variante keine Vorhabensalternativen in Betracht, die eine nähere Untersuchung hinsichtlich der Auswirkungen erforderlich gemacht hätten.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Gemäß dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot haben wir geprüft, ob das Vorhaben im Einzelnen den Anforderungen entspricht oder im Detail verbessert werden könnte. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Sie spiegeln jedoch die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus wider und geben somit wertvolle Anleitungen für die Straßenplanung. Die Erfordernisse sind auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Der Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim erfolgt, nicht zuletzt im Interesse der Wirtschaftlichkeit, bestandsorientiert. Eingriffe in Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in landwirtschaftliche Belange werden dadurch auf das unumgängliche Maß beschränkt. Bestehende Fahrbahnteile werden so weit wie möglich in das neue Rampensystem einbezogen. Kurvenradius sowie Wannens- und Kuppenhalbmesser weisen die Mindestwerte der genannten Trassierungselemente auf. Die Querschnitte der Rampen und Verflechtungsfahrbahnen werden gemäß der geltenden o.g. Richtlinie angelegt.

Durch die Auflage unter Ziff. A 3.6.1 haben wir sichergestellt, dass die Planung den Forderungen der Wehrbereichsverwaltung Süd entspricht, beim Umbau der Anschlussstelle die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge“ (RABS) und die Schleppkurve des Schwerlasttransporters 56 zu beachten.

3.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

3.3.4.1 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. Das Optimierungsgebot dieser Vorschrift ist gewahrt.

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 Ver-

ordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Der ansonsten erforderliche Aufwand wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich.

Im Einzelnen werden von Prof. Dr.-Ing. Kurzak für das Jahr 2020 folgende DTV-Werte prognostiziert:

	DTV 2020 (Kfz/24 h)
A99 nördlich AS Kirchheim	161.000
A 99 südlich AS Kirchheim	145.000
St 2082 östlich AS Kirchheim	35.000
St 2082 westlich AS Kirchheim	21.000

Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissions**berechnung** 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).

3.3.4.1.4 Ergebnis

Der Anwendungsbereich der 16. BlmschV ist vorliegend nicht eröffnet. Es handelt sich bei der gegenständlichen Baumaßnahme zwar um die Änderung einer Bundesautobahn. Diese Änderung ist jedoch nach den vom Vorhabensträger vorgelegten Lärmberechnungen nicht wesentlich im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BlmSchV.

Der Beurteilungspegel des von der A 8 ausgehenden Verkehrslärms wird nicht um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags oder auf mindestens 60 dB(A) nachts erhöht. Es ist auch keine weitere Erhöhung des Lärmpegels von mindestens 70 dB(A) / 60 dB(A) (Tag/Nacht) zu befürchten. Gegenstand der lärmtechnischen Untersuchungen waren die nächstgelegenen Wohngebäude in der Rupprechtstraße und der Münchner Straße in der Gemeinde Kirchheim.

An einzelnen Gebäudefassaden beträgt die Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen bis zu 0,1 dB(A) bei prognostizierten Beurteilungspegeln von bis zu 64/59 dB(A) tags/nachts. Eine Erhöhung der Beurteilungspegel auf 60 dB(A) in der Nacht bzw. eine weitere Erhöhung an Fassaden mit vorhandenen Pegeln von mindestens 60 dB(A) nachts stellt sich nicht ein.

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

Ein Anspruch auf Schallschutz unter dem Gesichtspunkt der Lärmvorsorge besteht somit nicht.

Die von der Gemeinde Aschheim geforderte Beteiligung an den Kosten für die bereits im Bau befindlichen und von der Gemeinde Aschheim finanzierten Lärmschutzwände sowie die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz des Wohnbereichs Aschheim Südost weisen wir daher als unbegründet zurück.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

3.3.4.2.1 Allgemeines

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

Nach § 50 BlmSchG 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 BlmSchG).

3.3.4.2.2 Prüfung der Schadstoffbelastung

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

Unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen ist danach nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen die lufthygieni-

schen Grenz- und Konzentrationswerte der 22. BImSchV sowie der 23. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.

3.3.4.3 Bodenschutz

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

Die unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen auf den Boden sind unter Ziff. C 2.5.3 beschrieben. Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Entsprechend der Forderung des Bund Naturschutz liegt der Planung das Schutzziel „sparsamer Bodenverbrauch“ zugrunde. Die Größe der geplanten Anschlussrampen ist verkehrstechnisch notwendig. Weitere Einsparungen an Bodenversiegelung sind nicht möglich.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

Striktes Recht (z.B. Art. 13 c Abs. 2, 13 d Abs. 1 BayNatSchG) steht dem Vorhaben nicht entgegen. Es werden weder nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Biotope, noch für Natura 2000 gemeldete Gebiete durch das Bauvorhaben betroffen. Auch besonders geschützte Gebiete gemäß Richtlinie des Rates 79/409/EWG vom 02. April 1979 sind nicht vorhanden. Streng geschützte Arten (Art. 6a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG, § 20 a Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG) sind im Planfeststellungsbereich nicht nachgewiesen.

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.0 und 12.1 der Planunterlagen beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 12.0 auf S. 18 f. beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vor-

haben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.2.1 Eingriffsregelung

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

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

Gemäß Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG (geänderte Regelung jetzt in § 19 Abs. 3 BNatSchG) ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn für den Eingriff sprechende Gründe des Gemeinwohls besonders schwer wiegen. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

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

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

3.3.5.2.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Nach Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante). Das ist hier – wie bereits oben unter Ziff. C 2.3 ausgeführt wurde – nicht möglich.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die

Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen sowie Schutzmaßnahmen während der Baudurchführung (LBP, Unterlage 12.0, S. 18 f.).

3.3.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen

Wie in Unterlagen 12.0 und 12.1 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Versiegelung und Überbauung landwirtschaftlicher Nutzflächen und Saumstrukturen
- Versiegelung und Überbauung von Straßenbegleitgehölzen mit Baumgruppen/Einzelbäumen
- Versiegelung und Überbauung von Straßenbegleitgehölzen und Altgrasbeständen
- Überbauung von kulturhistorischen Siedlungs- und Grabstellen

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

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

Auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen der Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Zur Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen ist zu bemerken, dass es sich beim Ausgleich nicht um einen exakten naturwissenschaftlichen Begriff handelt. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung.

Die nach den o.g. Grundsätzen erfolgte Berechnung hat einen Ausgleichsflächenbedarf von 1.370 m² ergeben.

Folgende Ausgleichsmaßnahme ist vorgesehen:

Die Ausgleichsmaßnahme A1 weist eine Flächengröße von 0,137 ha auf und wird im Rahmen einer größeren Biotopgestaltungsmaßnahme im Bereich der Ismaninger Speicherseen (Fl.Nr. 738, Gemarkung Unterföhring) umgesetzt. Der Vorhabensträger ist hier bereits im Besitz einer 18,2 ha großen Fläche, auf der ein zusammenhängender Lebensraumkomplex in unterschiedlichen Standortqualitäten (Mulden, Rohboden, Feucht- und Nasswiesen) neu geschaffen werden soll, so dass eine op-

timale Ergänzung des angrenzenden Vogelschutzgebietes ermöglicht wird. Im Einzelnen ist die Pflanzung von Gebüschgruppen zur optischen Einfassung der Fläche, eine Nutzungsextensivierung sowie die Schaffung feuchter Mulden durch Oberbodenabtrag und die Entwicklung zu extensiven Feuchtwiesen durch entsprechende Pflege vorgesehen. Des Weiteren erfolgt die Anlage von feuchten Hochstaudenfluren und Schilfbeständen durch Schaffung feuchter Standorte. Zu den Einzelheiten, insbesondere was die genaue Lage der Maßnahme betrifft, verweisen wir auf die Ausführungen im LBP (Unterlage 12.0).

Die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme für den Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim auf der insgesamt 18,2 ha großen Ausgleichsfläche südlich des Ismaninger Speichersees ist nur gemeinsam mit den übrigen Ausgleichsmaßnahmen für fünf weitere Ausbauprojekte im Bereich der A 99 sinnvoll, die hier ebenfalls kompensiert werden sollen. Auf Anfrage der Unteren Naturschutzbehörde geht der Vorhabens-träger davon aus, dass die gegenständliche Ausgleichsmaßnahme im Jahr 2005 umgesetzt wird, sofern hierfür die Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

Daneben sind Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, die im Erläuterungsbericht zum LBP (Unterlage 12.0) und im Maßnahmenplan (Unterlage 12.2) im Einzelnen dargestellt sind. Die Forderung des Bund Naturschutz nach einer landschaftsgerechten Gestaltung und Bepflanzung der Straßennebenflächen und des Innenraumes der Anschlussbauwerke ist Gegenstand des landschaftspflegerischen Begleitplans.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 14.1 T und 14.2) 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).

Eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG ist nicht erforderlich, weil die Eingriffe als ausgleichbar zu bewerten sind und durch die Ausgleichsmaßnahme, die Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, ausgeglichen werden. Auch die Voraussetzungen des Art. 6 a Abs. 2 S. 2 Bay-NatSchG sind nicht gegeben, da Lebensräume streng geschützter Arten nicht betroffen sind.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt sein wird. Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

3.3.6 Gewässerschutz

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Neben der wasserrechtlichen Erlaubnis für die Versickerung von Niederschlagswasser sind vorliegend keine weiteren wasserrechtlichen Entscheidungen erforderlich. Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

3.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Soweit das anfallende Niederschlagswasser nicht flächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet werden kann, fließt das Niederschlagswasser bei Einschnittslage über die Bankette in Sickermulden mit entsprechend ausgebildeter belebter Oberbodenzone. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen.

Die gebündelte Einleitung von Straßenoberflächenwasser in das Grundwasser 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 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Entsprechend der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München sind bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

Der Vertreter des Wasserwirtschaftsamtes München hat im Erörterungstermin die ursprünglich geforderte Untersuchung der oberen Bodenschicht auf relevante Parameter zurückgenommen. Soweit die einmalige Messung des pH-Wertes nach drei Jahren gefordert wurde, haben wir den Vorhabensträger hierzu unter Ziff. A 4.3.4 verpflichtet.

3.3.7 Belange des technischen Umweltschutzes

Durch die planfestgestellte Maßnahme wird die bestehende Rohrleitung der OMV Deutschland GmbH zwischen Leitungskilometer 28,279 und 28,382 auf einer Länge von ca. 85 m überbaut. Die Lage der Rohrleitung bleibt unverändert. Ein Freilegen der Leitung ist nicht erforderlich. Das Landesamt für Wasserwirtschaft und die TÜV Service Industrie GmbH haben das Straßenbauvorhaben geprüft und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass keine sicherheitstechnischen Bedenken für die Rohrleitung bestehen, wenn die unter Ziff. A 3.6.2 angeordneten Auflagen beachtet werden. Diesem Ergebnis hat das Sachgebiet 821 (Rechtsfragen des technischen Umweltschutzes, Wasser- und Abwasserabgabenrecht) der Regierung von Oberbayern zugestimmt. Das Verfahren bei prüfungsbedürftigen Änderungen i. S. d. TRbF 301 wurde durchgeführt.

Die Überbauung der Rohrleitung bedarf unabhängig von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG) keiner Genehmigung nach § 20 UVPG. Änderungen des Betriebs von unwesentlicher Bedeutung sind von einem Genehmigungsverfahren freigestellt, wenn die Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 7 S. 2 BayVwVfG erfüllt sind. Bei der nachträglichen Überbauung der Rohrleitung durch eine Straße handelt es sich um die Änderung des Betriebs auch dann, wenn der eigentliche Betriebsablauf selbst nicht verändert wird. Denn durch die Überbauung werden die äußeren Bedingungen der Rohrleitung verändert, weil Zusatzbelastungen und bisher nicht vorhandene Unfallgefahren geschaffen werden. Die Voraussetzungen für eine Änderung des Betriebs von unwesentlicher Bedeutung i. S. d. Art. 74 Abs. 7 S. 2 BayVwVfG liegen in diesem Fall vor, weil durch die Überbauung unter Einhaltung der von den Sachverständigen genannten Auflagen hinsichtlich des Betriebs der Rohrleitung keine anderen öffentlichen Belange berührt bzw. Rechte Dritter beeinflusst werden. Die allein denkbaren Belange des öffentlichen Wasserrechts sowie sicherheitstechnische Belange werden nach den Aussagen der Sachverständigen nicht berührt, weil die Überbauung kein sicherheitstechnisches Risiko für die

Rohrleitung darstellt. Negative Auswirkungen auf subjektive Rechte Dritter, an die vernünftigerweise gedacht werden könnte, sind nicht ersichtlich.

3.3.8 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 (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Gestaltungsflächen werden rund 8,2 ha Fläche benötigt. Davon sind 3,7 ha bereits vorhandene Straßenflächen. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Die Erschließung der (landwirtschaftlich genutzten) Grundstücke ist sichergestellt. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe wurden im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht.

3.3.9 Kommunale Belange

3.3.9.1 Gemeinde Aschheim

Im Rahmen der 1. Tektur wurde das BVW dahingehend geändert, dass die Kosten für die Verlegung der Lärmschutzwand der Gemeinde Aschheim von der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung – getragen wird. Entsprechend einer gemeindlichen Forderung erfolgt der Rückbau und die neue Erstellung der Lärmschutzwand durch den Vorhabensträger.

Soweit die Gemeinde fordert, westlich entlang der Ausfädelungsspur bzw. entlang der Nordwest-Rampe einen 4 m breiten Feldweg (in südlicher Verlängerung des Feldweges Fl.Nr. 217) zu erstellen, weisen wir diese Forderung zurück. Der parallel zur A 99 verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg auf Fl. Nr. 217/2 (Gemarkung Aschheim) wird verlegt und endet am öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 251 (Gemarkung Aschheim). Einer Weiterführung entlang der neuen nordwestlichen Autobahnrampe bedarf es nicht, da es im Bereich der planfestgestellten Baumaßnahme keinen weiteren öffentlichen Feld- und Waldwege gibt, an die der genannte öffentliche Feld- und Waldweg angeschlossen werden könnte. Auch im Straßenverzeichnis der Gemeinde Aschheim ist hier kein öffentlicher Feld- und Waldweg aufgeführt. Die angrenzenden Grundstücke sind über den öffentlichen Feld- und Waldweg auf Fl. Nrn. 251 und 254/7 (Gemarkung Aschheim) ausreichend erschlossen.

Die Anregung der Gemeinde Aschheim, die ausgebaute Anschlussstelle mit dem Zusatz „Aschheim Süd“ zu beschildern ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Beschilderung obliegt vielmehr den Straßenverkehrsbehörden. Insofern besteht kein Regelungsbedarf.

3.3.9.2 Gemeinde Kirchheim

Die Gemeinde macht geltend, dass die Planfeststellung mit dem wirksamen Bebauungsplan „Schallschutzanlage östlich der A 99“ kollidiere, den sie zur Errichtung einer Lärmschutzanlage östlich der A 99 zwischen dem Grundstück Fl.Nr. 81/7, Gemarkung Heimstetten, und dem Brückenbauwerk der St 2082 aufgestellt hat. Ziel dieses Bebauungsplanes ist es, die Gemeindebürger von Kirchheim/Heimstetten vor den Schallimmissionen der A 99 zu schützen. Die Bauleitplanung bezweckte eine spürbare Verminderung der Schallemissionen im Mittel von 5 dB(A) in den ca. 500 m entfernt liegenden Baugebieten. Auf Kirchheimer/Heimstettener Flur ist die Schallschutzanlage zwischenzeitlich weitgehend realisiert. Um den Lärmschutz auch im Ortsteil Kirchheim-Hausen zu gewährleisten, ist die Fortführung der Lärmschutzanlage auf Aschheimer Gebiet vorgesehen.

Mit der vorliegenden Planfeststellung ist die Umsetzung des betreffenden Bebauungsplanes ausgeschlossen. Die Fachplanung kollidiert insofern mit der gemeindlichen Bauleitplanung. Der Bebauungsplan Nr. 77, in dem der Gemeinde ein Baurecht für eine 8,70 m hohe (ü. FOK) Lärmschutzwand- /wandkombination entlang der Ostseite der A 99 gesichert wird, ist bereits seit 30.09.1993 rechtswirksam. Die ersten Bauabschnitte für diesen Lärmschutz wurden erst in den letzten 2 Jahren umgesetzt. Hinsichtlich des (gemeindlichen) Lärmschutzes gab es zahlreiche Gespräche mit dem Vorhabensträger der Straßenbaumaßnahme, in denen eine enge Abstimmung der Planung mit der Gemeinde erfolgt ist. Durch den Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim kann der im Bebauungsplan 77 dargestellte Lärmschutz der Gemeinde Kirchheim nur durch eine geänderte Lage der Lärmschutzanlage umgesetzt werden. Das Ziel der gemeindlichen Bauleitplanung wird durch die planfestgestellte Maßnahme jedoch damit nicht verhindert; auch die Weiterführung auf Aschheimer Flur bleibt möglich. Eine Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit ist daher nicht erkennbar. Wie der Vorhabensträger plausibel dargelegt hat, kann ein Teil der Lärmschutzanlage am äußeren Rand der neu zu bauenden östlichen Auffahrtsrampe bis zum Grundstück Fl.Nr. 1036, Gemarkung Kirchheim, geführt werden. Der andere Teil der Lärmschutzanlage kann innerhalb der neu zu bauenden östlichen Auffahrtsrampe (zwischen dem Überführungsbauwerk der St 2082 und der östlichen Auffahrtsrampe) errichtet werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat eine Berechnung vorgelegt, die belegt, dass durch die dargelegte alternative Planung der Lärmschutzanlage ein Lärmschutz gewährleistet werden kann, der dem ursprünglich im Bebauungsplan vorgesehenen entspricht. Hinsichtlich der Einzelheiten der im Bereich der Anschlussstelle zu errichtenden Lärmschutzanlage ist außerhalb der Planfeststellung eine Lösung zwischen der Autobahndirektion Südbayern und der Gemeinde Kirchheim im Rahmen einer Vereinbarung zu suchen. Da einander widersprechende planerische Aussagen verschiedener Planungsträger in Bezug auf dieselbe Fläche rechtlich unzulässig sind, bedarf es zudem einer Änderung des betreffenden Bebauungsplanes.

Etwaige Mehrkosten, die dadurch anfallen, dass die gemeindliche Lärmschutzanlage im Bereich der Anschlussstelle infolge des Ausbaus abweichend von der im Bebauungsplan Nr. 77 der Gemeinde Kirchheim dargestellten Lärmschutzanlage errichtet wird, hat die Bundesrepublik Deutschland zu tragen (§§ 38 S. 3, 37 Abs. 3 S. 1 BauGB). Dabei ist eine Lärmschutzanlage zugrunde zu legen, die hinsichtlich des Lärmschutzes dieselbe Pegelminderung erzielt, wie die ursprünglich im Bebauungsplan Nr. 77 der Gemeinde Kirchheim vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen (vgl. Auflage A 3.6.3). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat diejenige Planung grundsätzlich Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 26.94). Dies gilt auch unter dem Gesichtspunkt der Kostentragungspflicht. Die gemeindliche Planung hinsichtlich der Lärmschutzanlage östlich der A 99 war jedenfalls mit der Aufstellung des betreffenden Bebauungsplanes Nr. 77 und dem Erlass als Satzung hinreichend konkret und verfestigt. Im Rahmen des Verfahrens zur Bauleitplanung hat die Autobahndirektion keine dezidierten Einwände bezüglich des Ausbaus der An-

schlussstelle Kirchheim vorgetragen, da es damals keine Ausbaupläne gab. Soweit die Autobahndirektion Südbayern in ihrer Stellungnahme zur gemeindlichen Planung der Schallschutzanlage hervorgehoben hat, dass der Lärmschutz einvernehmlich mit ihr zu regeln sei, kann dieser generelle Vorbehalt nicht so weit gehen, dass die konkrete Darstellung im Bebauungsplan in weiten Teilen in Frage gestellt wird. Da die abweichende Führung der Lärmschutzanlagen im Bereich der Rampe durch die planfestgestellte Baumaßnahme veranlasst ist, hat die Autobahndirektion Südbayern daher die hierfür anfallenden Mehrkosten zu tragen. Auch die Kosten infolge der notwendig werdenden Änderung des Bebauungsplanes hat gemäß §§ 38 S. 3, 37 Abs. 3 S. 2 BauGB die Bundesrepublik Deutschland zu tragen.

Nach der Äußerung des Vertreters der Gemeinde Kirchheim im Erörterungstermin wurde die gemeindliche Planung hinsichtlich des Skate-Parks mit der Autobahndirektion Südbayern abgestimmt. Die entsprechende Einwendung hat sich damit erledigt.

Die Beschilderung in die Gewerbegebiete Kirchheim-Heimstetten kann im Rahmen der Planfeststellung nicht angeordnet werden. Die Beschilderung obliegt vielmehr den Straßenverkehrsbehörden.

Unzutreffend geht die Gemeinde davon aus, dass der 8-streifige Ausbau der A 99 im Bereich der Anschlussstelle ebenfalls Bestandteil des planfestgestellten Vorhabens ist. Bei der Darstellung der vierten Fahrspur handelt es sich jedoch um die Seitenstreifenfreigabe, die in einem eigenen Verfahren genehmigt wurde. Da sich die festgestellten Pläne auf den Ausbau der Anschlussstelle beschränken, weisen wir den Einwand der insofern fehlerhaften Abwägung als unbegründet zurück.

3.3.10 Denkmalschutz

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (LfD) geht nach der Auswertung von Luftbildern davon aus, dass im Bereich der beiden Rampen im Nordwesten und Südosten Siedlungsspuren vorhanden sind, welche an der nordwestlich gelegenen Rampe durch Gräber ergänzt werden. Aufgrund der Aufnahme ist mit einer flächigen Besiedelung zu rechnen, die sich auch auf die Lärmschutzwände erstreckt.

Der Vorhabensträger hat zugesagt:

- vor Beginn der Erdarbeiten eine sachgerechte archäologische Sondierung im Einvernehmen und unter der fachlichen Aufsicht des LfD im Bereich der geplanten Baufläche durchzuführen
- nach dem Ergebnis der Sondierungen eine sachgerechte archäologische Ausgrabung im Einvernehmen und unter der fachlichen Aufsicht des LfD zur Sicherung und Dokumentation aller von der geplanten Maßnahme betroffenen Bodendenkmäler durchzuführen nach den Grabungsrichtlinien und dem Leistungsverzeichnis des LfD
- mit den Erdarbeiten für die geplante Maßnahme erst zu beginnen, wenn die vorhandenen Bodendenkmäler sachgerecht freigelegt, dokumentiert und geborgen wurden.

Der Schutz eventueller Bodendenkmäler ist damit auch ohne die Versagung der Baumaßnahme sichergestellt. Durch die Auflage A 3.1.6 ist gewährleistet, dass die Bauarbeiten vom Landesamt für Denkmalpflege fachlich begleitet werden können. Das öffentliche Interesse am Ausbau der Anschlussstelle Kirchheim überwiegt hier die Belange des Denkmalschutzes. Auf die Darstellung der Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme unter Ziffer C 3.2 wird Bezug genommen.

Zur Übernahme der Kosten für eventuell erforderliche archäologische Grabungen kann der Vorhabensträger nicht verpflichtet werden, da das DSchG keine Rechtsgrundlage für die Anordnung einer solchen Kostenfolge vorsieht. Die vom LfD vertretene Auffassung, eine solche folge aus dem Veranlasserprinzip, welches bereits auf Grund völkerrechtlicher Verpflichtungen (Europäisches Übereinkommen zum Schutz

des archäologischen Erbes) bestehe, hat sich nach Prüfung der in Bezug genommenen Rechtsquellen nicht bestätigt. Das angeführte Übereinkommen verpflichtet die Mitgliedsstaaten lediglich, entsprechende Maßnahmen zum Schutz archäologischer Funde zu treffen und ist nicht unmittelbar anwendbar. Vor einer Umsetzung durch den nationale Gesetzgeber lassen sich daraus keine Verpflichtungen im Einzelnen, z.B. im Zusammenhang mit einer Planfeststellung herleiten. Insbesondere lässt sich aus Art. 6 Abs. 2 lit. a) des Übereinkommens keine zwingende Kostentragungspflicht des Vorhabensträgers ableiten, denn dort ist die Deckung der Kosten archäologischer Arbeiten durch öffentliche *oder* private Mittel (entsprechend Mittel des Vorhabensträgers) vorgesehen. Das Deutsche Zustimmungsgesetz (BGBl II 2002, S. 2709 ff.) normiert keine weitergehenden Verpflichtungen.

Auch die vom Landesamt für Denkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 21.10.2003 zitierte Rechtsprechung führt zu keinem anderen Ergebnis. Der konkret entschiedene Fall behandelt die Frage eines Erstattungsanspruchs für die von einer bauleitplanenden Gemeinde bereits bezahlten Grabungskosten. Der Anspruch wurde abgewiesen, da hierfür eine Rechtsgrundlage fehlt. Gleiches gilt für die in diesem Planfeststellungsbeschluss zu beurteilende Frage nach der Pflicht zur Übernahme der Grabungskosten. Das VG München stellt explizit fest, dass das Bayerische DSchG im Gegensatz zu den Regelungen einiger anderer Bundesländer keine ausdrückliche Bestimmung darüber enthält, wonach dem Verursacher eines Eingriffs in ein Bodendenkmal die Grabungs- und Dokumentationskosten aufzuerlegen sind (vgl. VG München, Urteil vom 14.09.2000, Az. M 29 K 00.838, bestätigt durch BayVGh, Urteil vom 04.06.2003, Az. 26 B 00.3684, BayVBl 2004, 310). Anders als in dem von der Rechtsprechung entschiedenen Fall, ist hier der Vorhabensträger auch keine kommunale Gebietskörperschaft, so dass sich schon deshalb eine Kostenpflicht nicht aus Art. 22 Abs. 2 DSchG herleiten lässt. Die angeführte Entscheidung des OVG Rheinland-Pfalz behandelt den Sonderfall eines öffentlich-rechtlichen Vertrages (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 05.02.2003, Az. 8 A 10775/02.OVG), kommt dabei aber ebenfalls zu dem Ergebnis, dass sich eine zwingende Kostenpflicht nicht aus dem Gesetz ergibt.

Die soeben dargelegt Rechtsauffassung entspricht im Übrigen der Position der Bayerischen Staatsregierung (vgl. B 7.1 der Antwort der Staatsregierung auf die Interpellation „Denkmalschutz in Bayern“ vom 13.07.2001 LT-Drs 14/7308) und des Bayerischen Staatsministeriums des Innern (Schreiben vom 26.05.2004, Az. IID3/IIB2-0104.0-002/02).

3.3.11 Sonstige öffentliche Belange

3.3.11.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3. wird verwiesen.

Entgegen der Forderung der OMV Deutschland GmbH konnten wir den Vorhabenssträger - mit Ausnahme des Falls, dass Gefahr in Verzug liegt - vorliegend nicht verpflichten, dem Leitungsträger für Arbeiten einen uneingeschränkten Zutritt zu seinen Anlagen zu gewährleisten. Unter Berücksichtigung verkehrlicher Belange ist daher eine Abstimmung mit der Autobahndirektion Südbayern erforderlich, wenn eine Beeinträchtigung des Verkehrs zu befürchten ist (vgl. Auflage A 3.6.2.16).

3.3.11.2 Militärische Belange

Der auszubauende Abschnitt der A 99 gehört nach Angaben der Wehrbereichsverwaltung Süd zum Militärstraßen-Grundnetz. Er muss deshalb nach den Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS)

genügen. Des Weiteren ist die Schleppkurve des Schwerlasttransporters 56 zu beachten. Diesen Anforderungen genügt der vorgesehene Ausbau (siehe auch Auflage A 3.6.1). Im Rahmen der Ausführungsplanung sind überfahrbare Verkehrsinseln vorgesehen.

3.4 Private Belange

3.4.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 2,33 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Weitere rund 0,97 ha werden für eine vorübergehende Inanspruchnahme für Baustelleneinrichtungen, seitliche Lagerflächen, etc. benötigt. Gegen die Inanspruchnahme der privaten Flächen wurden keine Einwände geltend gemacht.

Da die planfestgestellte Maßnahme auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt wurde und sich auch keine Alternativen aufdrängen, bestehen insofern keine Bedenken. Eine Existenzgefährdung für landwirtschaftliche Betriebe ist nicht zu besorgen. Im Ergebnis ist dem im öffentlichen Interesse stehenden Vorhaben der Vorrang gegenüber den hier berührten privaten Belangen einzuräumen.

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.

3.4.2 Umwege

Durch die Planung ist die Erschließung der einzelnen Grundstücke gewährleistet. Einwände wurden diesbezüglich nicht geltend gemacht.

3.4.3 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.5.3 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist. Einwände wurden in diesem Zusammenhang nicht erhoben.

3.5 Gesamtergebnis

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

3.6 Straßenrechtlichen Verfügungen

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

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A 2. des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in den Gemeinden Aschheim und Kirchheim zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 24.11.2004
Regierung von Oberbayern

Sander
Regierungsrat