

Aktenzeichen: 225.5-43541 A99-012



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**A 99 Autobahnring München
Ausbau der Tank- und Rastanlage Vaterstetten West
km 40,0**

München, 07.12.2004

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	Denkmalschutz	8
3.3	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	8
3.4	Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.5	Landwirtschaft.....	9
3.6	Lärmschutz	10
3.7	Sonstige Nebenbestimmungen.....	10
4.	<u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>	10
4.1	Gegenstand / Zweck.....	10
4.2	Plan	10
4.3	Erlaubnisbedingungen und -auflagen	10
5.	<u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	11
6.	<u>Kostenentscheidung</u>	11

B Sachverhalt

1.	<u>Beschreibung des Vorhabens</u>	12
2.	<u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	12

C Entscheidungsgründe

1.	<u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	15
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	15
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	15
2.	<u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u>	16
2.1	Beschreibung des Vorhabens.....	16
2.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	16
2.3	Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe	17

2.4	Bedarf an Grund und Boden und sonstige erhebliche Projektwirkungen	17
2.5	Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	18
2.6	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	23
3.	<u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	24
3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen).....	24
3.2	Planrechtfertigung.....	24
3.2.1	Notwendigkeit des Vorhabens, Planungsziele.....	24
3.2.2	Derzeitige Verkehrsverhältnisse	24
3.2.3	Künftige Verkehrsverhältnisse	25
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	25
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	25
3.3.2	Planungsvarianten	25
3.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	26
3.3.4	Immissionsschutz / Bodenschutz.....	26
3.3.4.1	Verkehrslärmschutz	27
3.3.4.1.1	§ 50 BImSchG	27
3.3.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Lärmvorsorge	27
3.3.4.1.3	Lärmberechnung.....	28
3.3.4.1.4	Ergebnis.....	29
3.3.4.2	Schadstoffbelastung	29
3.3.4.2.1	Allgemeines	29
3.3.4.2.2	Prüfung der Schadstoffbelastung	30
3.3.4.2.3	Ergebnis.....	31
3.3.4.3	Bodenschutz	31
3.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	31
3.3.5.1	Verbote / Öffentlicher Belang.....	31
3.3.5.2	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	31
3.3.5.2.1	Eingriffsregelung.....	31
3.3.5.2.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	32
3.3.5.2.3	Ausgleichsmaßnahmen	32
3.3.6	Gewässerschutz	35
3.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	35
3.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	36
3.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	36
3.3.8	Forstwirtschaft.....	37
3.3.9	Sonstige öffentliche Belange	37
3.3.9.1	Träger von Versorgungsleitungen.....	37
3.3.9.2	Parallelstraße zur A 99	37

3.3.9.3 Beleuchtung	38
3.4 Private Einwendungen	38
3.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden	38
3.4.1.1 Flächenverlust.....	38
3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen.....	39
3.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen	39
3.4.2 Einzelne Einwender	39
3.5 Gesamtergebnis	40
3.6 Straßenrechtliche Verfügungen	40
4. <u>Kostenentscheidung</u>	40
<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	41
<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>	41

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

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

Aktenzeichen: 225.5-43541 A99-012

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 99 Autobahnring München
Ausbau der Tank- und Rastanlage Vaterstetten West
km 40,0**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Vaterstetten West bei km 40,0 der Bundesautobahn A 99 Autobahnring München wird mit den aus Ziffer 3 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	1 : 100.000
3 Bl. 1	Übersichtslageplan	1 : 25.000
3 T Bl. 2	Übersichtslageplan	1 : 5.000
6 Bl. 1	Querschnitt Parken Pkw / Busse	1 : 100
6 Bl. 2	Querschnitt Parken Lkw	1 : 100
7.1 T Bl. 1	Lageplan Verkehrsanlage	1 : 1.000
7.1 T Bl. 2	Lageplan Ver- und Entsorgung (ohne Entwässerung)	1 : 500
7.1 T Bl. 3	Lageplan Entwässerung	1 : 500
7.1 T Bl. 4	Lageplan der Ausgleichsfläche A1	1 : 1.000
7.2 T	Bauwerksverzeichnis	-
12.1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil	-
12.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Legende	-
12.3 T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 1.000

12.4 T	Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 1.000
14.1 T Bl. 1	Grunderwerbsplan	1 : 1.000
14.1 T Bl. 2	Grunderwerbsplan der Ausgleichsfläche A1	1 : 1.000
14.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen tragen das Datum vom 15.05.2003.

Die 1. Tektur vom 29.10.2004 wurde in die Unterlagen 3 T Bl. 2, 7.1 T, 7.2 T, 11.2 T, 12.1 T, 12.3 T, 12.4 T, 14.1 T, 14.2 T und 16 T eingearbeitet.

Die Planunterlagen 11.1 (Schalltechnische Berechnungen), 11.2 T (Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen), 13 (Wassertechnische Berechnungen) und 16 T (Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt.

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, Technikniederlassung Bayreuth, T-Com, BBN 25, Wiegenfeldring 4, 85570 Markt Schwaben, Tel.: 089/6277-7151, mindestens 3 Monate vor Baubeginn für den rechtzeitigen Ausbau des Fernmeldenetzes und damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern, Steuerung Kundencenter, Arnulfstr. 203, 80634 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind.

3.2 Denkmalschutz

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.3.1 Bei den Erd- und Tiefbauarbeiten ist darauf zu achten, ob verunreinigtes Material angetroffen wird. In diesem Fall ist unverzüglich das Landratsamt Ebersberg und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen.

3.3.2 Während der Bauausführung ist das Lagern und Abfüllen von Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln und sonstigen wassergefährdenden Stoffen so durchzuführen, dass jegliche Verunreinigung des Bodens bzw. des Grundwassers zuverlässig verhindert wird. Bindemittel sind in ausreichender Menge auf der Baustelle vorzuhalten.

3.3.3 Die Schichtdicken der bewachsenen Oberböden für sämtliche Bankette und Mulden im Bereich der Fahrgassen müssen mindestens 30 cm betragen, um eine ausreichende Vorbehandlung des Niederschlagswassers zu gewährleisten.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.4.1 Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 BayNatSchG Befreiung von den Verboten des Art. 13e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist. Die Rodung von Gehölzbeständen darf zum Schutz von Lebensstätten nur vom 01. Oktober bis 28. Februar erfolgen.

3.4.2 Der Vorhabensträger hat während der Bauzeit für zu erhaltende Bäume und Böschungsbereiche Schutzvorkehrungen vorzusehen.

3.4.3 Die in den Planunterlagen 12.1 T und 12.4 T dargestellten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind in der nach Abschluss der Tiefbauarbeiten folgenden ersten Pflanzperiode durchzuführen. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayer. Landesamt für Umweltschutz ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

3.4.4 Der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Ebersberg ist der Zeitpunkt des Abschlusses der landschaftspflegerischen Maßnahmen mitzuteilen.

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

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

3.5 Landwirtschaft

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

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

3.5.3 Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist 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.

3.5.5 Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder durch den Vorhabensträger rekultiviert werden.

3.6 Lärmschutz

Für die Straßenoberfläche der Lkw-Fahrgassen 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.

3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

3.7.1 Deutsche Telekom AG

3.7.1.1 Die sechs öffentlichen Telefonstellen, die sich im Planbereich befinden, sollen wieder im Bereich der Raststätte eingeplant werden.

3.7.1.2 Die geplante Fernmeldeleitung zum Kiosk ist zu berücksichtigen.

3.7.2 E.ON Bayern AG

3.7.2.1 Die Schutzzone von 0,5 m beiderseits der Leitungssachse entlang der 20-kV-Kabel und der Niederspannungskabel ist zu beachten. Diesbezüglich sind Bau- und Bepflanzungsbeschränkungen jeder Art mit der E.ON Bayern AG rechtzeitig abzustimmen. Dies gilt insbesondere für Straßen- und Wegebaumaßnahmen, Ver- und Entsorgungsleitungen und Aufschüttungen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - wird nach Maßgabe der hier festgesetzten Auflagen die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG, § 7 WHG) zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers aus dem Bereich der Parkflächen der Tank- und Rastanlage über eine Sedimentations- und Abscheideanlage sowie über ein Versickerungsbecken in das Grundwasser erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

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 Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf ihre Funktionstüchtigkeit zu prüfen und nach Bedarf zu warten bzw. zu unterhalten. Der in dem Absetz-/Abscheidebecken befindliche Schlamm ist regelmäßig zu entnehmen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

4.3.3 Werden die Versickerungseinrichtungen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, so ist unverzüglich das Landratsamt Ebersberg und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Absprache mit diesen Behörden durchgeführt werden.

4.3.4 Eine Probe vom vorhandenen Oberboden der Versickerungsanlage ist auf die Parameter Kupfer und Zink zu untersuchen.

Liegen die Untersuchungsergebnisse bei Kupfer (Cu) unter dem Wert von 100 mg/kg und bei Zink (Zn) unter 500 mg/kg, so ist die Bodenuntersuchung in 10 Jahren zu wiederholen. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Ergibt das Untersuchungsergebnis bei Kupfer einen Wert im Bereich $100 \leq \text{Cu} \leq 500$ mg/kg und/oder das Untersuchungsergebnis bei Zink einen Wert im Bereich $500 \leq \text{Zn} \leq 2.500$ mg/kg, so ist die Bodenuntersuchung in 5 Jahren zu wiederholen. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Liegt das Untersuchungsergebnis bei Kupfer über 500 mg/kg und/oder das Untersuchungsergebnis bei Zink über 2.500 mg/kg, so ist der Oberboden abzuschälen und zu erneuern. Der abgeschälte Oberboden ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

Hinweis: Der Gehalt an Kupfer und Zink im Boden (mg/kg Trockenmasse) ist mittels Königswasseraufschluss (DIN ISO 11466) zu ermitteln.

4.3.5 Von sämtlichen Entwässerungsanlagen (Einläufen, Verbindungsleitungen, etc.) sind dem Landratsamt Ebersberg und dem Wasserwirtschaftsamt München zwei Monate nach Fertigstellung Bestandspläne zu übersenden. Die Bestandspläne müssen neben Lageplänen auch Längs- und Querschnitte enthalten.

4.3.6 Für die Entwässerungsanlagen ist eine Bauabnahme gemäß Art. 69 BayWG durchzuführen. Das Abnahmeprotokoll – ggf. mit geänderten Bestandsplänen – ist dem Landratsamt Ebersberg und dem Wasserwirtschaftsamt München zu übersenden. Eine Bauabnahme ist nicht erforderlich, wenn die Bauoberleitung einem Beamten des höheren technischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde.

5. Entscheidungen über Einwendungen

5.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

5.1.1 Autobahn Tank und Rast GmbH & Co. KG

5.1.1.1 Während der gesamten Umbauzeit müssen die Tankstelle und die Raststätte voll in Funktion bleiben und möglichst viele Stellplätze für Pkw und Lkw zur Verfügung stehen, damit in den geöffneten Betrieben Umsätze erzielt werden können.

5.1.1.2 Vor Beginn der Baumaßnahmen sind alle Beteiligten über den Umfang und die Dauer sowie über entstehende Einschränkungen während der Bauarbeiten rechtzeitig zu informieren.

5.2 Zurückweisungen

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

6. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden gegebenenfalls gesondert in Rechnung gestellt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die planfestgestellte Baumaßnahme umfasst den Ausbau der Verkehrsanlage der Tank- und Rastanlage Vaterstetten West an der Bundesautobahn A 99, Richtungsfahrbahn Nürnberg – Salzburg bei km 40,0.

Die Tank- und Rastanlage (TR-Anlage) liegt im Ostabschnitt der A 99 Autobahnring München zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost (A 94) und der Anschlussstelle Haar (B 304) auf dem Gebiet der Gemeinde Vaterstetten im Landkreis Ebersberg bzw. nach dem Ausbau auch auf dem Gebiet der Gemeinde Haar im Landkreis München. Die TR-Anlagen Vaterstetten West und Ost sind derzeit die einzigen an der A 99. Der Abstand zum Autobahnkreuz München-Ost beträgt 2,1 km. Die Anschlussstelle Haar befindet sich in einer Entfernung von 2,4 km zur TR-Anlage Vaterstetten West.

Die TR-Anlage wird entsprechend den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“, Ausgabe 1999 ausgebildet.

Die Höhenlage und die Querneigung der neuen Verkehrsflächen wurden so gewählt, dass das Gelände nur geringfügig verändert werden muss und damit wenig Erdarbeiten erforderlich sind. Der Pkw-Verkehr und der Lkw-Verkehr werden durch entsprechende Beschilderung und Markierung bereits vor der Tankstelle voneinander getrennt und erst nach den Parkbereichen wieder zusammengeführt. Auf der Fläche der heutigen Verkehrsanlage werden 119 Pkw-Parkstände, 7 Bus-Parkstände und 7 Parkstände für Pkw mit Anhänger errichtet. Diese Parkstände werden in Schrägaufstellung angeordnet. Auf einer neuen Fläche, die im Norden durch die rückwärtige Erschließungsstraße und im Süden durch Bannwald eingegrenzt ist, werden 76 Lkw-Parkstände errichtet. Davon werden 64 in Schrägaufstellung und 12 in Längsaufstellung angeordnet. Für Großraum- und Schwertransportfahrzeuge steht ein rund 50 m langer Parkstreifen am Trennstreifen zur Autobahn zur Verfügung. Für die Bediensteten des Tankstellen- und Raststättenbetriebes werden im Bereich der Sendeanlage 6 Parkstände in Längsaufstellung angelegt.

Der öffentliche Feld- und Waldweg (Fl.Nr. 2161/7, Gemarkung Parsdorf), der in Nord-Südrichtung entlang der bestehenden TR-Anlage verläuft, wird durch den Ausbau der TR-Anlage teilweise überbaut. Zur Aufrechterhaltung der Wegebeziehung wird ein neuer Weg angelegt.

Im Parkbereich für Pkw, Busse und Pkw mit Anhänger wird das bestehende Entwässerungssystem der Verkehrsanlage den neuen Verhältnissen angepasst. Das Niederschlagswasser im Lkw-Bereich wird in Bordrinnen, Abläufen und Rohrleitungen gesammelt und der bestehenden Versickerungsanlage - bestehend aus Absetz- und Abscheidebecken sowie Versickerungsbecken - zugeführt. Das Niederschlagswasser im Bereich der Zu- und Abfahrten fließt breitflächig über die Bankette ab und versickert über die belebte Oberbodenzone.

Für die Bebauung des Tankstellen- und Raststättenbereichs wird ein gesondertes Verfahren nach dem FStrG durchgeführt.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 15.05.2003 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Vaterstetten West an der Bundesautobahn A 99, Autobahnring München das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit

- vom 02.10.2003 bis 03.11.2003 bei der Gemeinde Vaterstetten,
- vom 14.10.2003 bis 13.11.2003 bei der Gemeinde Haar

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

- 17.11.2003 bei der Gemeinde Vaterstetten,
- 28.11.2003 bei der Gemeinde Haar.

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

- Gemeinde Vaterstetten
- Gemeinde Haar
- Landratsamt Ebersberg
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Forstdirektion Oberbayern-Schwaben
- Bayer. Forstamt München
- Bayer. Forstamt Anzing
- Landwirtschaftsamt Ebersberg/München
- Bayer. Bauernverband
- Deutsche Telekom AG
- E.ON Bayern AG
- Deutsche Funkturm GmbH
- Abwasserzweckverband München-Ost
- E.ON Netz GmbH TK-Service München
- Regierung von Oberbayern, SG 801 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 830 – Höhere Naturschutzbehörde
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesjagdverband in Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 21.07.2004 im Rathaus der Gemeinde Haar 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 1. Tektur vom 29.10.2004. Die Tektur beinhaltet im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Verlegung der Ausgleichsfläche A1 von der West- auf die Ostseite der A 99
- Entfall der nördlichen Zufahrt zum Lkw-Parkbereich und Errichtung eines zusätzlichen Lkw-Parkstandes
- Errichtung einer elektronisch gesteuerten Schranke an der rückwärtigen Erschließungsstraße

Der Tekturplanung haben die Unteren Naturschutzbehörden an den Landratsämtern Ebersberg und München, die Gemeinden Haar und Vaterstetten, der betroffene Grundstückseigentümer, das Forstamt Anzing sowie die Tank- und Rast GmbH & Co. KG zugestimmt.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach § 17 Abs. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Tank- und Rastanlage Vaterstetten West handelt es sich um einen Nebenbetrieb an einer Bundesautobahn i.S.d. § 15 Abs. 1 FStrG. Als Bestandteil der Bundesautobahn A 99 Autobahnring München (§ 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG) unterliegen Änderungsmaßnahmen der Planfeststellungspflicht nach § 17 Abs. 1 FStrG.

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

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

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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 eine Änderung und nicht um den Neubau einer Bundesautobahn handelt. Die Frage, ob sich aus einer Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3c Abs. 1 UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP ergibt, kann hier jedoch offen bleiben, da die vorgelegten Planunterlagen die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG enthalten und eine UVP durchgeführt wurde.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung kann nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Die vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebrachte Planänderung vom 29.10.2004 enthält keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt. Gemäß § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG haben wir insofern von einer erneuten Anhörung der Öffentlichkeit abgesehen.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Mangels geeigneter Vorhabensalternativen, die umweltverträglicher einzustufen wären, bedurfte es aus Sicht der Umwelt diesbezüglich keiner umfassenderen Untersuchung. Der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West orientiert sich am Bestand und an den verkehrlichen Bedürfnissen. Sonstige Standortvarianten wären nur mit einem kompletten Neubau der TR-Anlage zu realisieren und wurden wegen

der damit verbundenen wesentlich größeren Beeinträchtigungen (v.a. durch Neuversiegelung) ausgeschieden. Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie genügt daher den gesetzlichen Anforderungen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist unter 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 planfestgestellte Vorhaben liegt im östlichen Bereich des Naturraumes „Haupteinheit Münchner Ebene“, das der Naturraumgruppe „Inn – Isar – Schotterplatten“ angegliedert ist. Das Schutzgebiet ist geprägt durch die ebenen Feldfluren der Schotterebene, die großflächigen Wälder im Südwesten und Südosten und die ehemaligen Waldsiedlungsgebiete Vaterstetten/Baldham.

Als potenzielle natürliche Vegetation wären im Untersuchungsgebiet Fingerkraut-Kiefern-Eichenwälder (dominante Baumarten: Waldkiefer, Stiel-Eiche, Hainbuche, Winterlinde, Esche) als typische Pflanzengesellschaften anzutreffen.

Die TR-Anlage liegt größtenteils im Gemeindegebiet Vaterstetten. Der nordwestliche Teil gehört zur Gemeinde Haar. Die Gemeindegrenzen sind zugleich die Grenzen der Landkreise Ebersberg und München. Die Siedlungsstruktur ist geprägt durch die Lage an der von München ausgehenden Entwicklungsachse mit ihren kettenartig aufgereihten Siedlungsschwerpunkten. Die nächstliegenden Ortsteile Weißenfeld und Eglfing liegen mindestens 0,6 km von der TR-Anlage entfernt.

Die landwirtschaftlichen Flächen werden überwiegend als Acker genutzt. Die ebenen Feldfluren weisen dank ihrer günstigen Bearbeitbarkeit günstige Erzeugungsbedingungen auf, sind aber wegen ihrer Lage in der Münchner Schotterebene austrocknungs- und winderosionsgefährdet.

Im Untersuchungsraum befinden sich westlich von Vaterstetten Waldbereiche mit einer Größe von ca. 0,5 km², vorwiegend Laub-Mischwald, der als Bannwald ausgewiesen ist. Gemäß Waldaktionsplan sind die Wälder westlich und östlich der Autobahn als Wälder mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie, den Schutz von Verkehrswegen, das Landschaftsbild und den Lärmschutz sowie als Erholungswald (Stufe II) ausgewiesen. Südlich der TR-Anlagen erstrecken sich die Waldflächen des Höhenkirchener Forstes.

Für die Naherholung aus den Siedlungsschwerpunkten wurden Fuß- und Radwegverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen und zu den Waldflächen geschaffen. Im Südwesten der TR-Anlage befinden sich Kleingartenanlagen.

Verkehrsstrukturell wird das Plangebiet von der BAB A 99 Autobahnring München und der B 471 im Bereich der Ortsteile Eglfing – Ottendichl geprägt.

Im Untersuchungsgebiet sind keine natürlichen Oberflächengewässer vorhanden.

Gehölzbetonte Lebensräume befinden sich im Bereich der TR-Anlage in Form von Einzelbäumen, Gebüsch und Hecken. Die Randbereiche der Verkehrsanlage und die Straßenböschungen weisen Baum- und Strauchhecken, sowie wenige Einzelbäume auf. Als Saumstrukturen sind mehr oder weniger magere straßenbegleitende Säume, sowie mosaikartige Gras- und Staudenfluren innerhalb der TR-Anlage zu nennen.

In der durch intensive landwirtschaftliche Nutzung weitgehend ausgeräumten Landschaft sind nur mehr Restbestände naturnaher Vegetationselemente anzutreffen. Der Grenzbereich der großen Waldflächen des Münchner Südostens ist durch die in den Waldbereich vorgedrungene Bebauung gekennzeichnet. Prägend

sind die BAB A 99 sowie die bestehende TR-Anlagen beiderseits der Autobahn. Die vorgenannten Elemente tragen zu einer erhebliche Vorbelastung bei. Dabei sind vor allem die Zerschneidung der Landschaft, Versiegelung von Boden und betriebsbedingte Lärm- und Abgasemissionen zu nennen.

Streng geschützte Arten (Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG, FFH-Richtlinie (92/43 EWG), BArtSchV), Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (Art. 13b BayNatSchG), Schutzgebiete nach BayNatSchG, gesetzlich geschützte Biotope (Art. 13d BayNatSchG) sowie kartierte Biotope werden von dem Bauvorhaben nicht betroffen.

2.3 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe

Neben dem planfestgestellten Vorhaben können andere Varianten ausgeschieden werden. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde daher auf das festgestellte Vorhaben beschränkt. Aufgrund der bestehenden TR-Anlage Vaterstetten West und der angrenzenden Bannwaldflächen sind andere Standorte für die Erweiterung nicht ersichtlich. Deshalb ist für den Ausbau der Lkw-Stellplätze im Wesentlichen die westlich angrenzende Ackerfläche vorgesehen, der südlich angrenzende Bannwald wird nur in geringem Maße beansprucht. Durch den bestandsorientierten Ausbau der TR-Anlage werden Eingriffe in Grund und Boden auf das unumgängliche Maß beschränkt. Die beiden nächstgelegenen Standorte Holledau an der A 9 München – Nürnberg und Holzkirchen Süd an der A 8 München – Salzburg sind ebenfalls überlastet und müssen in absehbarer Zeit ausgebaut werden. Sie kommen als Alternative nicht in Betracht.

2.4 Bedarf an Grund und Boden sowie sonstige erhebliche Projektwirkungen

Die bestehende Verkehrsanlage wird von ca. 4,1 ha auf insgesamt ca. 6,3 ha erweitert. Die Gesamtfläche setzt sich zusammen aus:

- 1,68 ha Neuversiegelung
- 1,07 ha bestehende Versiegelung
- 2,66 ha unbefestigte Flächen (davon 0,18 ha Entsiegelung)
- 0,93 ha naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen außerhalb des Trassenbereiches (derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen).

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

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

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

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

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

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

gewässerüberbauung für die Fauna).

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

2.5.1 Schutzgut Mensch

Durch die geplante Baumaßnahme werden keine Wohngebiete berührt. Das Bezirkskrankenhaus Haar befindet sich als nächstliegende Ansiedlung in einer Entfernung von ca. 0,7 km zur TR-Anlage. Da das Krankenhaus von der ca. 0,4 km entfernt liegenden Autobahn bereits belastet ist und die TR-Anlage lediglich erweitert wird, ergibt sich für das Krankenhaus keine erhebliche zusätzliche Auswirkung. Demgegenüber sind auf potenzielle Erholungsflächen der Bevölkerung der umliegenden Gemeinden Auswirkungen zu erwarten. Die zu erwartenden Belastungen bzw. Entlastungen werden daher innerhalb dieses Schutzgutes nur für den Teilbereich „Erholung“ ermittelt und bewertet.

Im näheren Bereich der TR-Anlage befinden sich als Erholungsbereiche die Radwege zu den Waldgebieten in Autobahnnähe sowie öffentliche Grünflächen (Kleingartenanlagen).

Wirkungen auf die Erholung können sich v.a. aufgrund von Lärmstörungen, Schadstoffen in der Luft und optischen Störungen (Bewegung der Fahrzeuge, Blendwirkung durch Scheinwerfer und Parkplatzbeleuchtung) ergeben.

Neue Lärmschutzmaßnahmen sind durch die geplante Baumaßnahme nicht erforderlich. Wie aus der Unterlage 11.1 zur schalltechnischen Untersuchung von Wohngebäuden hervorgeht, kommt es zu keiner erheblichen Erhöhung des Beurteilungspegels. Durch die Baumaßnahme wird ein Teil der vorhandenen Eingrünung der Anlage beseitigt; diese wird durch Gestaltungsmaßnahmen wieder hergestellt. Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen zur Eingrünung der Lkw-Stellplätze dienen der Abschirmung der Erweiterungsbereiche nach außen hin. Das für Erholungszwecke geeignete Wegenetz wird erhalten und durch Baumpflanzungen aufgewertet.

Die zusätzlichen Belastungen auf die Erholungsbelange (autobahnahe Radwege und Kleingartenanlage) durch Schadstoffemissionen und Verlärmung werden als nicht erheblich eingestuft

2.5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

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

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

Durch Überbauung direkt betroffen sind Wald- bzw. Verjüngungsflächen des Höhenkirchener Forstes einschließlich Waldmantel und Saum mit naturschutzfachlich mittlerer bis höherer Bedeutung. Von geringerer naturschutzfachlicher Bedeutung sind Hecken und Baumbestände im Randbereich der bestehenden TR-Anlage, die ebenfalls überbaut werden. Die Bedeutung der betroffenen Wald- und Vorwaldbestände ist durch die Zugehörigkeit zu einem zusammenhängenden Waldkomplex und durch die Ausweisung als Bannwald begründet. Die

aufgenommenen Strukturen und Nutzungen und auch die vorhandenen Unterlagen deuten nicht auf wertgebende Tierarten hin. Auf genauere faunistische Untersuchungen wurde daher verzichtet.

Die geplanten Baumaßnahmen liegen teilweise im Bereich der bestehenden TR-Anlage. Die Erweiterung mit Lkw-Stellplätzen betrifft zum größten Teil landwirtschaftliche Flächen. Ferner werden Waldflächen dauerhaft überbaut und vorübergehend in Anspruch genommen. Zu erwartende Projektwirkungen im Bereich der TR-Anlage werden von den bestehenden Wirkungen der Autobahn überlagert und relativiert. Teilflächen des Höhenkirchener Forstes werden erstmalig beeinträchtigt, Lebensräume für Tierarten gehen dadurch verloren. Der an die Verkehrsanlage und die Autobahn angrenzende Bannwald wird durch Überbauung von ca. 0,36 ha und vorübergehende Inanspruchnahme von ca. 0,14 ha verkleinert, der Charakter des Bannwaldes ändert sich durch den Flächenverlust jedoch nicht.

Zur Vermeidung bzw. Verminderung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen sind folgende Maßnahmen vorgesehen: Bei Durchführung der Baumaßnahme werden zu erhaltende Gehölzflächen geschützt. Der Arbeitsstreifen im Bereich des Bannwaldes wird auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt. Baustraßen und Lagerflächen werden außerhalb des Bannwaldes angelegt. Auf vorübergehend in Anspruch genommenen Bannwaldflächen wird eine Waldmantelvor- und -unterpflanzung vorgenommen. Des Weiteren werden die innere Durchgrünung und die äußere Eingrünung der TR-Anlage wieder hergestellt.

Die Flächenverluste von Teilbereichen des Höhenkirchener Forstes, die zudem als Bannwald ausgewiesen sind, bedingen Auswirkungen, die als noch erheblich einzustufen sind. Eine Beeinträchtigung des Lebensraumes für Pflanzen und Tiere innerhalb und in den Randbereichen der TR-Anlage besteht solange, bis die Gestaltung der neuen Anlage die Qualität des vorherigen Zustandes erreicht hat. Insgesamt ist festzustellen, dass die zu erwartenden erheblichen Auswirkungen ausgleichbar sind. Die Umsetzung erfolgt auf der Ausgleichsfläche A1.

2.5.3 Schutzgut Boden

Wichtiges Schutzziel ist die Erhaltung des gewachsenen Bodens. Als nicht vermehrbare Lebensgrundlage des Menschen, aber auch von Tieren und Pflanzen, besitzt der belebte Boden eine Schlüsselfunktion. Ferner erfüllt er eine Anzahl weiterer Funktionen, wie Puffer-, Filter- oder Regelungsfunktionen. Aus Sicht des Bodenschutzes ist insbesondere der Erhalt und die Sicherung seltener oder besonders empfindlicher Böden relevant. Daher wird der Verlust von gewachsenem Boden durch Versiegelung und Überbauung sowie die Gefährdung der Regelfunktionen des Bodens als wesentliche Entscheidungsgrundlage betrachtet.

Durch die Lkw-Erweiterungsfläche sind überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen mit gewachsenen Böden betroffen, die einen mehr oder weniger ursprünglichen Bodenaufbau mit den damit zusammenhängenden Bodenfunktionen besitzen. In den Randbereichen und innerhalb der TR-Anlage sind veränderte und vorbelastete Böden mit eingeschränkten Funktionen sowie stark veränderte oder nicht mehr vorhandene Böden durch die Baumaßnahme betroffen.

Durch die Erweiterung der Lkw-Stellflächen werden 1,28 ha bisher landwirtschaftlich genutzter Böden in versiegelte Fläche umgewandelt. Der Umbau der TR-Anlage findet größtenteils auf bisher bereits versiegelten Flächen statt. Waldflächen werden im Umfang von 0,23 ha versiegelt.

Als Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden nicht benötigte Erschließungs- und Parkflächen entsiegelt und begrünt. Des Weiteren ist vorgesehen, den zu verlegenden Seitenweg nicht bituminös zu befestigen.

Als erhebliche Auswirkung der Baumaßnahme muss die Umwandlung von landwirtschaftlich genutzten Flächen in versiegelte Flächen angesehen werden. Auf den Flächen der TR-Anlage ergibt sich eine Neuversiegelung von 0,17 ha, auf

Ackerflächen von 1,28 ha und auf Waldflächen von 0,23 ha. Eine starke Vorbelastung besteht durch die vorhandene Autobahn.

2.5.4 Schutzgut Wasser

Für das Schutzgut Wasser wurden die Schutzziele Reinhaltung, Erhaltung des natürlichen Neubildungspotenzials von Grundwasser und die Erhaltung des natürlichen Wasserkreislaufs untersucht. Da natürliche Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden sind, werden ausschließlich die Umweltaspekte des Grundwassers behandelt.

Der ca. 12 m mächtige Grundwasserstrom befindet sich im obersten Grundwasserstockwerk, der Flurabstand beträgt etwa 8 m. Die Niederterrassenschotter und die aufliegenden Bodenschichten besitzen aufgrund ihrer Flachgründigkeit bzw. ihrer Durchlässigkeit nur sehr eingeschränkte Regelfunktionen zur Abpufferung von Schadstoffeinträgen. Vorbelastungen ergeben sich durch den Betrieb der Autobahn und der TR-Anlage sowie durch intensiv betriebene Landwirtschaft.

Durch das Bauvorhaben kommt es zu Neuversiegelungen von 1,28 ha landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen, von 0,17 ha straßennaher Böden und 0,23 ha Waldflächen. Damit ist zwar grundsätzlich eine Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate verbunden, eine Beeinträchtigung der Wasserquantität ist jedoch nur in geringem Umfang zu erwarten.

Für die Erweiterung der TR-Anlage wird eine neue Entwässerungsanlage errichtet. Das Niederschlagswasser wird dem vorhandenen Leichtstoffabscheidebecken und dem Versickerbecken im Nordosten der Verkehrsanlage zugeführt. Der Umbau der Pkw-Stellplätze schließt auch die Erneuerung des Entwässerungssystems mit ein. Durch Erneuerung und Erweiterung des Entwässerungssystems werden Schmutz- und Schadstoffeinträge in das Grundwasser weitgehend unterbunden.

Die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung durch flächige Versiegelung werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Belastungen durch die Autobahn als noch erheblich eingestuft.

2.5.5 Schutzgut Luft und Klima

Der allgemeine Schutz der Luft als Ressource und die Erhaltung der lokalklimatischen Bedingungen und Funktionen sind die wichtigsten Schutzziele. Wesentliche Umweltaspekte sind neben der Lufthygiene der Erhalt von Luftaustauschbahnen und von Frischluftentstehungsgebieten.

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend im gasförmigen, z. T. auch im festen Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge, von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Blei, Staub und Ruß. Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Kfz-Verkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie photochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie und Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmenden Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

Die Waldbestände des Höhenkirchener Forstes sind Frischluftentstehungsgebiete. Bestehende Gehölzpflanzungen können in beschränktem Umfang durch Ausfiltern von Stäuben und Schadstoffen lokal das Klima beeinflussen.

Bodenversiegelung und die Beseitigung von Vegetation bewirken eine Verminderung der Verdunstungsflächen und eine Reduzierung der Frischluftentstehungsgebiete, so dass geringfügige kleinklimatische Veränderungen auftreten können. Durch die Erweiterung der Verkehrsanlage kommt es zu geringfügigen lufthygienischen Veränderungen durch die stärkere Erwärmung der versiegelten Flächen. Ebenso vermindert sich dadurch die Verdunstung.

Zur Vermeidung/Minimierung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen wurde der Eingriff in den Waldbestand auf das absolut erforderliche Maß beschränkt. Ferner werden durch den Umbau der Verkehrsanlage Verkehrsflächen entsiegelt.

Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Belastungen durch die Autobahn und der TR-Anlagen Vaterstetten Ost und West sind bei dem vorliegenden Bauvorhaben Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft lediglich in geringem Umfang festzustellen.

2.5.6 Schutzgut Landschaft

Schutzziele sind die Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft in ihrer natürlichen oder kulturhistorischen Form und Erhaltung der natürlichen Erholungseignung. Dabei werden geomorphologische Einheiten, Reliefstrukturen, prägende Vegetations- und Gebäudestrukturen und Landnutzungsformen untersucht.

Landschaftsbildprägende Vegetationselemente mit durchschnittlichem Landschaftsbildwert sind die Waldbereiche südlich der Verkehrsanlage. Die Altbestände der straßenbegleitenden Gehölzpflanzungen auf den Autobahnböschungen und im Bereich der TR-Anlage wirken raumgliedernd und belebend in der ausgeräumten Landschaft.

Um nachteilige Projektwirkungen in Bezug auf das Schutzgut Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, werden zu erhaltende Waldränder während der Bauzeit mit Schutzvorkehrungen versehen. Stellplätze und Randbereiche der Verkehrsanlage werden begrünt, aufgerissene Waldmäntel durch Waldmantelvor- und -unterpflanzungen geschlossen.

Der mit der Baumaßnahme verbundene Verlust von Waldflächen und Gehölzpflanzungen beeinträchtigt das Landschaftsbild erheblich. Die Beeinträchtigungen können jedoch durch eine landschaftsgerechte Ein- und Durchgrünung der Verkehrsanlage reduziert werden. Zudem ist das Landschaftsbild durch die BAB A 99 sowie die bestehenden TR-Anlagen in gravierender Weise vorbelastet.

2.5.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziel ist die Erhaltung von schützenswerten Kultur-, Bau- und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmälern einschließlich deren Umgebung. Darunter fallen auch historische Bestandteile der Kulturlandschaft von besonders charakteristischer Eigenart und von Ortsbildern. Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler sind im Bereich des Bauvorhabens nicht bekannt.

2.5.8 Wechselwirkungen

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

Im Einzelnen wurden folgende Wechselwirkungen erfasst:

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

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

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

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

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

Die Nähe zur Großstadt München und die gute verkehrliche Anbindung sowohl in die Stadt als auch an das Fernstreckennetz bedingen einen extrem hohen Nutzungsdruck auf die Flächen im Untersuchungsgebiet. Das erhöhte Verkehrsaufkommen im Münchner Osten und der dadurch erforderliche Ausbau der TR-Anlage führen zu einer weiteren Verstärkung der betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima.

2.5.9 Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen

Im Zuge der planerischen Bearbeitung wurden die Erweiterungsflächen größtenteils außerhalb des Waldes im Bereich von Ackerland angeordnet. Der zu verlegende Feld- und Waldweg wurde soweit wie möglich an die Anlage herangerückt. Die geplante Erweiterung stellt – auch aus Sicht von Natur und Landschaft – die Planungsvariante mit den geringsten Beeinträchtigungen dar.

Der Arbeitsstreifen, in dem Flächen seitlich vorübergehend in Anspruch genommen werden, wird auf eine Breite von maximal 10 m begrenzt. In angrenzenden Waldbereichen ist eine Beschränkung auf maximal 5 m vorgesehen. Entlang der zu erhaltenden Waldflächen erfolgt auch die Errichtung eines Schutzzaunes (Maßnahme S2). Die Maßnahmen erfolgen in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung. Das Baufeld ist im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.3) dargestellt.

Zur Reduzierung der Eingriffsintensität werden Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten auf Verschnittflächen und auf landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen angelegt. Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen gemäß RAS-LG werden eingehalten. Gehölzbestände und Waldflächen werden bei Teilrodungen gem. DIN 18920 und RAS-LP 4 geschützt (Maßnahme S1). Die Rodung von Gehölzbeständen erfolgt außerhalb der in Art. 13e BayNatSchG festgesetzten Fristen zum Schutz von Lebensstätten (Maßnahme S3). Zudem ist die Stabilisierung aufgerissener Waldflächen durch Vor- und Unterpflanzung von Waldrändern (Maßnahme S4) vorgesehen.

Zur Einbindung der TR-Anlage in die Landschaft und zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die technische Überprägung sind folgende landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen (G1-G3) vorgesehen:

Die Pflanzung von Großbäumen innerhalb der Stellflächen in Belags- und Rasenflächen sowie die Anlage von Rasenflächen (G1) dienen der Gestaltung und inneren Durchgrünung der Pkw- und Lkw-Stellflächen. In den Randbereichen der Verkehrsanlage werden Einzelbäume, Gehölzgruppen und Hecken mit standortgerechten Baum- und Straucharten gepflanzt. Ferner erfolgt dort die Anlage von 10 cm Oberbodenandeckung für die Ansaat von Landschaftsrasen zur

Entwicklung von nährstoffarmen artenreichen Wiesenbeständen (G2). Als weiterer Standorttyp ist in den Randbereichen der Verkehrsanlage die Anlage von Rohboden vorgesehen zur Entwicklung eines wärmeliebenden Wildkraut- und Gehölzsaumes als Übergang zum westlich angrenzenden Feldweg (G3).

Zum genauen Umfang und hinsichtlich der Lage der vorgenannten Maßnahmen, die einen Umfang von 2,01 ha aufweisen, verweisen wir auf die Planunterlagen (Unterlage 12.1 T Ziff. 5.3.1, S. 22 f., Unterlage 12.4 T).

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 Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf die Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 16) verwiesen. Die dort angewandte Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

In einer Gesamtschau lässt sich feststellen, dass das festgestellte Vorhaben grundsätzlich erhebliche Projektwirkungen in Form von Flächeninanspruchnahme und Versiegelung von Boden auf die Schutzgüter Landschaftsbild (insbesondere durch den Verlust von Großbäumen und Eingrünungen), Tiere und Pflanzen sowie den Boden hat. Die erwarteten Auswirkungen auf die Umwelt sind im Vergleich zu den erheblichen Vorbelastungen insgesamt aber als gering zu werten. Mit den oben genannten Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen können negative Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter vermieden und minimiert werden. Der verbleibende Eingriff in Natur und Landschaft durch Versiegelung und Störung des Landschaftsbildes kann durch die Entwicklung einer Ausgleichsfläche (Ausgleichsmaßnahme A1) südöstlich der TR-Anlage Vaterstetten Ost mit einer Größe von 0,93 ha ausgeglichen.

Die durch das Vorhaben erfolgte dauerhafte Inanspruchnahme von Wald im Umfang von 0,36 ha sowie die vorübergehende Inanspruchnahme im Zusammenhang mit dem Baubetrieb von ca. 0,14 ha wird durch die Anlage von Laubwald mit gestuftem Waldmantel auf der Ausgleichsfläche A1 (ca. 0,87 ha) sowie durch das Wiederherstellen von Wald im Bereich des Baufeldes (ca. 0,14 ha) ebenfalls ausgeglichen. In der Summe ergibt sich eine Mehrung von 0,51 ha Wald.

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

Insgesamt ergeben sich nur lokal bedeutsame Umweltbeeinträchtigungen, die die bestehende Belastungssituation durch die Bundesautobahn A 99 nur unerheblich verändern. Diese sind nicht weiter zu minimieren und hinzunehmen. Die Umweltbeeinträchtigungen, die durch den planfestgestellten Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West verursacht werden, bewegen sich daher in einem vertretbaren Rahmen und stehen dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Notwendigkeit des Vorhabens

Der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West an der BAB A 99 ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen und die Ausführungen unter Ziff. C 3.2.2 und 3.2.3).

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. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

3.2.2 Derzeitige Verkehrssituation

Die A 99 Autobahnring München ist eine wichtige Strecke für den nationalen und internationalen Reise- und Güterverkehr von Deutschland sowie Nordwest- und Nordeuropa nach Italien und Südosteuropa. Hinzu kommt ein starker Ausflugsverkehr aus dem Großraum München in die nahe gelegenen Alpen. Aus diesem Grund ist die Verkehrsbelastung in den Reisemonaten besonders hoch. Der Güterverkehr hat im letzten Jahrzehnt auf der A 99 überdurchschnittlich zugenommen.

Bei der Straßenverkehrszählung im Jahr 2000 wurde zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost und der Anschlussstelle Haar eine Verkehrsbelastung von 114.808 Kfz/24 h ermittelt. Der Schwerververkehrsanteil lag bei 13.247 Kfz/24 h (= 11,5 %).

Die Entfernung zu den benachbarten TR-Anlagen beträgt 54,3 km (Hollledau), 86,2 km (Edenbergen) und 27,8 km (Holzkirchen Süd). Die genannten TR-Anlagen weisen folgende Größe auf:

	Pkw-Parkstände	Parkstände für Lkw/Busse
TR-Anlage Hollledau	50	30
TR-Anlage Edenbergen	86	20
TR-Anlage Holzkirchen Süd	87	20

Die oben dargestellte Anzahl der zur Verfügung stehenden Lkw-Parkstände an den Bundesautobahnen im Großraum München ist knapp bemessen und wird dem erhöh-

ten Bedarf nicht mehr gerecht, der durch das sehr stark gestiegene Lkw-Verkehrsaufkommen entstanden ist. Darüber hinaus ist auch die Parksituation für Pkw angespannt, weil die günstige Lage der TR-Anlagen Vaterstetten viele Reisende dazu veranlasst, hier ihre Fahrt für eine Pause zu unterbrechen. Die Pkw- und Lkw-Parkstände sind deshalb häufig überbelegt und können von den Kraftfahrern nicht mehr angefahren werden.

3.2.3 Künftige Verkehrssituation

Nach einer Prognose des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak in dem „Verkehrskonzept für den Münchner Osten vom Juli 2002“ ist auf der A 99 zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost und der Anschlussstelle Haar im Jahr 2015 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 121.000 Kfz/24 h zu rechnen. Für das Jahr 2020 wird ein DTV von 130.000 Kfz/24 h prognostiziert.

Die Öffnung der Grenzen in Europa und die EU-Osterweiterung hat eine Intensivierung der wirtschaftlichen Beziehungen und damit eine weitere Erhöhung des Güterverkehrs auf den Fernstraßen zur Folge. Die Verkehrssituation des Lkw-Verkehrs hat sich durch das erlassene Lkw-Nachtfahrverbot auf der Inntal- und der Brennerautobahn in Österreich noch verschärft. Auch bei Einführung der Lkw-Maut ist im Hinblick auf die mögliche Zeitersparnis durch Nutzung der Autobahnen nicht davon auszugehen, dass der Lkw-Verkehr auf das nachgeordnete Straßennetz ausweicht. Es bedarf daher dringend zusätzlicher Parkmöglichkeiten für den Lkw-Verkehr. Um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer zu gewährleisten, muss ein entsprechendes Parkangebot vorhanden sein. Mit dem Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West wird diesem Bedarf entsprochen. Damit werden auch das nachgeordnete Straßennetz und die umliegenden Gemeinden entlastet, da Lkws die Autobahn nicht mehr verlassen müssen, um einen geeigneten Rastplatz zu finden.

Soweit ein privater Einwendungsführer seinen Einspruch gegen den Ausbau der TR-Anlage mit dem unbewältigten Verkehrsaufkommen im Münchner Osten begründet, ist dieser Einwand nicht projektbezogen. Er verkennt den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme. Im Übrigen ändert sich das Verkehrsaufkommen auf der A 99 durch den Ausbau der TR-Anlage nicht.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landesplanung

Die Baumaßnahme erstreckt sich vorwiegend auf vorbelastete bzw. bereits beanspruchte Flächen; bestehende Verkehrsflächen und Anlagen werden weiterhin genutzt. Der bestandsorientierte Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West trägt insofern den Zielen und Grundsätzen im Landesentwicklungsprogramm Bayern in der Fortschreibung 2003 Rechnung: Gemäß LEP B V 1.1.10 sollen u.a. beim Ausbau von Verkehrswegen und bei der Verkehrsbedienung insbesondere Aspekte des Naturschutzes und der Landschaftspflege beachtet werden. Der Flächenverbrauch durch den Verkehrsausbau soll möglichst gering gehalten werden.

Aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern besteht mit der Planung Einverständnis.

3.3.2 Planungsvarianten

Aufgrund des Bestands der TR-Anlage Vaterstetten West und der angrenzenden Bannwaldflächen drängt sich ein bestandsorientierter Ausbau der TR-Anlage auf. Sonstige Vorhabensalternativen sind nicht ersichtlich.

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

Die Regierung war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445).

Die Forderung der Gemeinde Haar nach einem anderen, weniger belastenden Standort weisen wir zurück. Der Abstand zum nächstgelegenen Wohngebiet beträgt ca. 1.000 m. Selbst im nächstgelegenen Wohngebiet nordwestlich der TR-Anlage im Ortsteil Weißenfeld in der Gemeinde Vaterstetten in rd. 800 m Entfernung zur TR-Anlage ist im Jahr 2020 nicht mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels zu rechnen. Der Einwand ist insofern nicht stichhaltig. Im Übrigen stehen, wie wir bereits dargelegt haben, keine alternativen Standorte zur Verfügung (vgl. Ziff. C 2.3).

Im Erörterungstermin wurde von privater Seite statt dem Ausbau der TR-Vaterstetten West die Errichtung einer neuen TR-Anlage („Fürholzen West“) favorisiert. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, dass zwar von Seiten der Straßenbauverwaltung an einer Verdichtung des Netzes gearbeitet wird, der Ausbau der bestehenden TR-Anlagen wegen der hohen Nachfrage jedoch unumgänglich ist. Unabhängig von der Frage der Entfernung und Überlastung könnte zudem der Standort „Fürholzen West“ nicht dem auf den Autobahnen A 94, A 92, A 8 West und A 96 nach Süden fließenden Verkehr dienen.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“ Ausgabe 1999. 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 gegenüber zu stellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West erfolgt weitgehend bestandsorientiert. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft und in landwirtschaftliche Belange werden damit weitgehend reduziert.

Der Antrag der Gemeinde Haar, auf die optional vorgesehene Lkw-Stellplatzanlage zu verzichten, ist derzeit nicht entscheidungsrelevant, da die mögliche Parkplatzerweiterung nicht Gegenstand der Planfeststellung ist und lediglich nachrichtlich aufgenommen wurde. Aufgrund der prognostizierten weiteren starken Zunahme des Lkw-Verkehrs steht aus Sicht des Vorhabensträgers die Option für die spätere Erweiterung des Lkw-Parkbereichs jedoch nicht zur Disposition.

Soweit von privater Seite eine Verkehrsberuhigung der Ortschaft Salmdorf beantragt wurde, steht diese in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West. Der Antrag wird aus diesem Grunde abgelehnt.

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).

Es wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht

(§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen nachfolgend dargelegt wird.

3.3.4.1 Lärmschutz

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

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

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

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

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der planfestgestellte Ausbau der TR-Anlage, die Verkehrsanlage (Verkehrsführung, Parkstände) und sonstige Gestaltung hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vernünftigste Lösung. Das Optimierungsgebot dieser Vorschrift ist gewahrt.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

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

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

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Die 16. BImSchV ist gemäß §§ 41 – 43 BImSchG die gesetzliche Beurteilungsvorschrift für gewidmete Fernstraßen und Autobahnen einschließlich deren Nebenanlagen nach § 1 Abs. 4 Nrn. 4 und 5, § 15 Abs. 1 FStrG. Sie findet daher Anwendung auf alle gewidmeten Autobahnflächen einschließlich der Autobahnparkplätze.

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 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Der Lärmschutz ist auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung und nicht auf Spitzenbelastungen auszulegen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten. Die Anlage 1 zu § 3 Verkehrslärmschutz-VO hebt deshalb bewusst auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

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

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa über 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Die Prognose des Verkehrsgutachters Prof. Dr. Ing. Kurzak, die eine Verkehrsmenge von 130.000 Kfz/24 h im Prognosejahr 2020 auf der A 99 zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost und der Anschlussstelle Haar zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Der Lkw-Anteil wurde dabei mit 15 % bei Tag und mit 25 % bei Nacht angesetzt und liegt auf der sicheren Seite.

Entgegen der Auffassung der Unteren Immissionsschutzbehörde am Landratsamt Ebersberg bestand u. E. keine Veranlassung, den Planfeststellungsunterlagen ein schalltechnisches Gutachten mit Berechnungsgrundlagen und nachvollziehbaren Rechengängen beizufügen. Aufgrund der Komplexität der schalltechnischen Berechnung halten wir es für ausreichend, wenn die Planunterlagen lediglich eine Ergebnistabelle enthalten. Die voraussehbaren Auswirkungen des Vorhabens auf das öffentliche Wohl und auf private Belange sind dadurch erkennbar, dem Informationszweck wird in ausreichendem Maße Rechnung getragen. Die schalltechnische Berechnung wurde nach RLS-90 durchgeführt. Sie ist vom amtlichen Sachverständigen, dem Bayer. Landesamt für Umweltschutz (LfU), überprüft und bestätigt worden. Eine zusätzliche detaillierte Nachprüfung durch die Untere Immissionsschutzbehörde ist im Interesse der Verfahrensökonomie nicht veranlasst.

Bei der schalltechnischen Berechnung wurden die von der TR-Anlage ausgehenden

Emissionen (Start- und Bremsvorgänge, Hupen, etc.) berücksichtigt. Diese gehen jedoch im Verkehrslärm der A 99 unter.

3.3.4.1.4 Ergebnis

Eine Überprüfung der Baumaßnahme am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um den Ausbau einer bestehenden TR-Anlage. Dies ist ein erheblicher baulicher Eingriff i.S. der VLärmSchR 97, weil die Baumaßnahme in die bauliche Substanz und in die Funktion der A 99 als Verkehrsweg eingreifen. Zu beurteilen ist damit, ob eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV vorliegt.

Westlich der TR-Anlage befindet sich eine Kleingartenanlage in einer Entfernung von rd. 350 m zur Autobahn (Immissionsorte „Kleingarten 1-5“). Die nächsten Wohngebiete befinden sich nordwestlich der TR-Anlage im Ortsteil Weißenfeld in der Gemeinde Vaterstetten in rd. 800 m Entfernung zur TR-Anlage (Immissionsort „Pfarrer-Kastner-Weg 1“). Südwestlich der TR-Anlage liegt im Ortsteil Eglfing in der Gemeinde Haar das Bezirkskrankenhaus Haar in rd. 700 m Entfernung. Als Immissionsort wurde ein Einzelhaus im Außenbereich in einer Entfernung von rd. 400 m festgelegt (Immissionsort „Vaterstettener Straße 86a“).

Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen kommt es im Bereich der Kleingartenanlage tags zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 0,1 dB(A), jedoch nicht über 70 dB(A). Die Beurteilungspegel nachts sind nicht relevant, da die Anlage nicht zum Übernachten vorgesehen ist. Hinsichtlich der übrigen untersuchten Immissionsorte (Pfarrer-Kastner Weg 1, Vaterstettener Straße 86a) ist im Prognosejahr 2020 nicht mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels zu rechnen.

Bei der planfestgestellten Baumaßnahme handelt es sich nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Der Beurteilungspegel des von der ausgebauten TR-Anlage Vaterstetten West 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. Ein Anspruch auf Schallschutz unter dem Gesichtspunkt der Lärmvorsorge besteht somit nicht.

Auf das Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen (Unterlage 11.1) wird verwiesen. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU) hat die vom Vorhabensträger vorgenommenen Lärmberechnungen überprüft und die Ergebnisse bestätigt.

Die Gemeinde Haar trägt vor, dass die Erweiterung der TR-Anlage zu einer Annäherung der geplanten Parallelstraße zur A 99 an den Ortsteil Ottendichl führe, da eine großräumige Umfahrung erforderlich werde. Dieser Aspekt ist unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes jedoch unbedeutend. Der Ortsrand von Ottendichl liegt vom Rand der ausgebauten TR-Anlage etwa 1 km entfernt. Eine wie auch immer verlaufende Parallelstraße könnte im Bereich der ausgebauten TR-Anlage so geführt werden, dass der Abstand zum Ortsteil Ottendichl je nach Linienführung etwa 950 – 980 m beträgt. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die Ausführungen unter Ziff. C 3.3.9.2.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

3.3.4.2.1 Allgemeines

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Planung zum Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung beachtet.

3.3.4.2.2 Prüfung der Schadstoffbelastung

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

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

Jedoch wird bei Berücksichtigung eines Überschätzungsfaktors von 1,6 voraussichtlich an der TR-Anlage Vaterstetten West der PM_{10} -Jahresmittelwert und die zulässige Überschreitungshäufigkeit des 24 h-Mittelwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} von 35 mal im Jahr überschritten.

Gleichwohl sehen wir keinen Anlass für die Anordnung von Schutzauflagen nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG.

Nach der Stellungnahme des LfU führen die planfestgestellten Baumaßnahmen hinsichtlich der Schadstoffbelastung nicht zu einer Verschlechterung der im Prognosejahr ohne Ausbau zu erwartenden Verhältnisse (Prognosenullfall). Unabhängig von der Umbaumaßnahme wird bereits im Jahr 2005 der Jahresmittelwert für PM_{10} von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und der Tagesmittelwert für PM_{10} von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr voraussichtlich öfter als 35 mal an der TR-Anlage Vaterstetten West überschritten. Die Planfeststellungsbehörde kann jedoch nur dann Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG festsetzen, wenn sie durch die planfestgestellte Baumaßnahme erforderlich werden. Der Grundsatz der Problembewältigung verlangt, dass die jeweilige Planung die durch sie hervorgerufenen Konflikte selbst durch Vorkehrungen bewältigen muss, soweit diese Bewältigung nicht abwägungsfehlerfrei einem nachfolgenden Verfahren überlassen werden darf. Da der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West nicht ursächlich für die zu erwartende Überschreitung des Grenzwertes für PM_{10} ist, kann ein Anspruch auf Vorkehrungen nach § 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG auch nicht aus dem Grundsatz der Problembewältigung hergeleitet werden. Im Übrigen würde diesem Gebot hinreichend Rechnung getragen, wenn die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und mithin dem Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (§ 47 BImSchG, Art. 8 BayImSchG) überlassen würde. Es ist schließlich nicht ersichtlich, dass durch das Planvorhaben vollendete Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen sind und es deshalb ausschließen.

Nach dem Urteil des BVerwG vom 26.05.2004 (Az.: 9 A 6.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV zudem keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen. Die Grenzwerte stehen in einem unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV). Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zwar werden hierdurch – wie die Formulierung des § 45 Abs. 1 S. 2 BImSchG zeigt – auf Einhaltung der Grenzwerte gerichtete Maßnahmen außerhalb der Luftreinhalteplanung nicht ausgeschlossen. Die durch das Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit der Wahl zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln, die auch durch die Regelungen des BImSchG und der 22. BImSchV nicht beschränkt wird, gilt jedoch auch insoweit und schließt eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren, aus.

Es ist somit festzuhalten, dass die sichere Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für PM_{10} vorliegend lediglich durch die Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen sichergestellt werden kann.

3.3.4.2.3 Ergebnis

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

3.3.4.3 Bodenschutz

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

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

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

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

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen 12.1 T bis 12.3 T beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 07.03.1997, UPR 1997, 329).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 12.1 T und unter Ziff. C 2.5.9 dieses Beschlusses beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.2.1 Eingriffsregelung

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und

- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, auszugleichen.

Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotop zerstört, die für dort wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn für den Eingriff sprechende Gründe des Gemeinwohls besonders schwer wiegen. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach Art. 6a 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. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgebewältigung.

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1 T) und die Unterlage 16 verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen (LBP – Unterlage 12.1 T, S. 15 f.), die bereits im Rahmen der UVP (Ziff. C 2.5.9) dargestellt wurden.

3.3.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen

Wie in den Unterlagen 12.1 T und 12.3 T dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Die Arten- und Biotopausstattung folgender Lebensräume wird durch Flächen- und Funktionsverluste unmittelbar und durch Immissionen mittelbar beeinträchtigt:

- Lebensräume mit mittlerer bis hoher ökologischer Bedeutung: Wald- bzw. Verjüngungsflächen des Höhenkirchener Forstes einschließlich ihres Mantels und Saumes
- Lebensräume mit geringer ökologischer Bedeutung: Hecken und Baumbestände im Randbereich der bestehenden TR-Anlage
- Lebensräume mit untergeordneter ökologischer Bedeutung: intensiv genutzte Ackerflächen sowie Gehölzbestände und Freiflächen innerhalb der bestehenden TR-Anlage

Landschaftsbild und Erholungseignung werden beeinträchtigt durch den Verlust von Gehölzstrukturen mit Bedeutung für das Landschafts- und Straßenbild sowie durch Verstärkung der technischen Überprägung der Landschaft aufgrund der Vergrößerung der Anlage.

Die Beeinträchtigung der Naturgüter Boden, Wasser, Klima und Luft erfolgt durch die Versiegelung von Flächen. Bodenfunktionen (Lebensraum für Bodentiere, Lebensgrundlagen für Vegetation, Ausgleichskörper für Wasserkreislauf, Filter, Puffer, Transformation von Schadstoffen) gehen dadurch verloren. Im Einzelnen sind folgende Konfliktbereiche zu nennen:

- Versiegelung von Wald und Gehölzbeständen
- Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen und ihrer Säume
- Versiegelung von Freiflächen im Innen- und Randbereich der bestehenden TR-Anlage

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

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen "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 Bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01.11.2001, Az.: 4 A 13.99). Bei Anwendung dieser Grundsätze ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf von 0,92 ha. Im Einzelnen verweisen wir zur Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs auf die Unterlage 12.1 T.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne

von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum.

Die Ausgleichbarkeit des Eingriffs wird anhand der ökologischen Bedeutung und Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Lebensräume sowie anhand des funktionalen und räumlichen Zusammenhangs der Ausgleichsmaßnahmen mit den beeinträchtigten Strukturen beurteilt. Das Bauvorhaben betrifft vorwiegend Lebensräume mit untergeordneter oder geringer und in kleinem Umfang hoher ökologischer Bedeutung, die mittelfristig wiederhergestellt werden kann. Die durch das Bauvorhaben verursachten Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung durch den Verlust von Waldflächen (Lebensräume mit hoher Bedeutung) werden im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen A1 mittelfristig durch die Neuanlage von Waldflächen ausgeglichen. Die Verluste der randlichen Eingrünung und der Gehölzstrukturen innerhalb der bestehenden TR-Anlage werden im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Eingriff durch Wiederherstellung im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen G1 und G2 minimiert. Die verbleibenden Funktionsverluste für den Naturhaushalt sind aufgrund der hohen Vorbelastung durch den Rastanlagenbetrieb und die Autobahn und der damit verbundenen geringen Wertigkeit als Lebensraum von untergeordneter Bedeutung. Zusätzliche Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges (Trenn- und zusätzliche Barrierewirkung) sind aufgrund der Vorbelastungen durch den Rastanlagenbetrieb und die Autobahn bei diesem Vorhaben nicht zu erwarten. Vorübergehende Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild und die Erholungseignung ergeben sich durch den Verlust der inneren und randlichen Eingrünung. Die Vergrößerung der Anlage bewirkt eine dauerhafte Verstärkung der anlage- und betriebsbedingten technischen Überprägung (Verlust von Flächen, Licht- und Lärmemissionen, Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen durch parkende Lkw). Die beeinträchtigten Funktionen des Landschaftsbildes werden durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen mittelfristig kompensiert. Verbleibende Beeinträchtigungen werden durch die Neugestaltung des Landschaftsbildes ausgeglichen. Die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima durch die Versiegelung von landwirtschaftlichen Flächen und Straßennebenflächen werden durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen kompensiert. Verbleibende Beeinträchtigungen werden durch die Neuanlage von Biotopstrukturen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A1 ausgeglichen.

Die Ausgleichsmaßnahme orientiert sich an einem planerischen Leitbild, das aus den Zielen des Regionalplans und anderen Fachplanungen (z.B. Flächennutzungsplan/Landschaftsplan Gemeinde Vaterstetten) abgeleitet wurde. Das Ausgleichskonzept wurde aus den genannten räumlichen und fachlichen Zielsetzungen, der Konfliktsituation und dem zur Kompensation des Eingriffs erforderlichen Ausgleichsbedarf entwickelt. Es ergeben sich folgende fachliche Einzelziele:

- Verbesserung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch Neugründung von Waldflächen
- Verbesserung der klimaökologischen Gesamtsituation im Planungsraum und Stärkung der abiotischen Funktionen durch Neuanlage oder Optimierung vorhandener Biotopstrukturen
- Anreicherung der ausgeräumten Ackerlandschaft durch Verstärkung des ökologisch und landschaftlich wirksamen Regionalen Grünzuges
- Neugestaltung und Belebung des Landschaftsbildes durch landschaftlich wirksame Pflanzungen in den Randbereichen der TR-Anlage und Pflanzung von Einzelbäumen

Als Ausgleichsmaßnahme A1 (Fläche 0,93 ha) ist die Anlage eines Laubwaldes mit gestuftem Waldmantel und vorgelagertem Wildkraut- und Gehölzsaum im Anschluss

an den bestehenden Bannwald durch Pflanzung von standortheimischen Laubhölzern sowie Laubbäumen und Sträuchern zur Schaffung eines gestuften Waldmantels vorgesehen. Zur Entwicklung eines kraut- und hochstaudenreichen Saumes erfolgt die Entwicklung eines dem Laubwald vorgelagerten ca. 5 m breiten Wiesenstreifens.

Im Rahmen der Tektur wurde die Ausgleichsfläche in Abstimmung mit den Unteren Naturschutzbehörden und der Forstverwaltung verlegt. Sie liegt südöstlich der TR-Anlage Vaterstetten Ost.

Zu den Einzelheiten, insbesondere was die genaue Lage der Maßnahme betrifft, verweisen wir auf die Ausführungen im LBP (Unterlagen 12.1 T und 12.4 T).

Aufgrund der neuen Lage der Ausgleichsfläche A1 entfällt die Gefahr von Verunreinigungen und Trittbelastungen sowohl aus Richtung der TR-Anlage Vaterstetten West als auch aus Richtung der TR-Anlage Vaterstetten Ost. Der Vorhabensträger hat daher zugesagt, die Einzäunung gegen Wildverbiss in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und dem Forstamt nach maximal 5 Jahren ringsum zu entfernen. Damit wurde einer Forderung der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Ebersberg entsprochen.

Durch die Zusage des Vorhabensträgers, die Begrünungs- und Ausgleichsmaßnahmen in der nach Abschluss der Tiefbauarbeiten folgenden ersten Pflanzperiode durchzuführen wurde den vorgetragenen naturschutzfachlichen Belangen Rechnung getragen (vgl. Auflage Ziff. A 3.4.3). Die Eingrünung der Anlage und die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme erfolgt damit zeitnah nach Abschluss der übrigen Baumaßnahmen. Zu einem früheren Zeitpunkt wäre die Gefahr einer Beeinträchtigung der zu bepflanzenden Flächen noch zu groß.

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

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 14.1 T und 14.2 T) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

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

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt sein wird. Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

3.3.6 Gewässerschutz

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

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

Durch das Bauvorhaben werden keine Wasserschutzgebiete für öffentliche Wasserversorgungsanlagen berührt.

3.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das anfallende Niederschlagswasser aus dem Lkw-Parkbereich in Bordrinnen, Abläufen und Rohrleitungen zu sammeln und der bestehenden Versickeranlage – bestehend aus Absetz- und Abscheidebecken sowie Versickerbecken – zuzuführen. Die bestehende Versickeranlage ist bereits ausreichend leistungsfähig dimensioniert und kann das zusätzliche Wasser ohne weiteres aufnehmen.

Im Parkbereich für Pkw, Busse und Pkw mit Anhänger wird das bestehende Entwässerungssystem der Verkehrsanlage den neuen Verhältnissen angepasst.

Das Niederschlagswasser aus den Zu- und Abfahrten fließt breitflächig über die Bankette und versickert über die belebte Bodenzone.

Die wassertechnischen Berechnungen wurden nach den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung, RAS-Ew“, dem ATV Arbeitsblatt A 138 und dem Merkblatt M 153 aufgestellt (vgl. Unterlage 13).

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 A 4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattung kann gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4. angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt (Stellungnahme des Landratsamtes Ebersberg vom 03.11.2003).

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in geringem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau 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 (z. B. Anschneidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichsflächen werden rund 1,28 ha landwirtschaftlicher Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme verringert werden.

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

Die vom Bayer. Bauernverband angeregte individuelle Kontaktaufnahme mit den Grundstückseigentümern, um Fragen des Grunderwerbs und der Entschädigung zu erörtern, war nicht veranlasst, da diese Aspekte nicht Gegenstand der Planfeststellung sind.

3.3.8 Forstwirtschaft

Durch die geplante Baumaßnahme werden Waldflächen in Anspruch genommen. Es geht dabei eine Fläche von 0,36 ha Bannwald im Sinne des Art. 2 BayWaldG verloren. Zusätzlich wird durch die Rodung des Baufeldes eine Fläche von 0,14 ha vorübergehend beeinträchtigt. Gemäß Waldfunktionsplan haben die Wälder westlich der Autobahn besondere Bedeutung für Ökologie, Landschaftsbild, Straßenschutz und Erholung. Zur Erhaltung des Waldflächenanteils im Naturraum ist die Gründung naturnahen Waldes vorgesehen. Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A1 werden im Anschluss an den bestehenden Wald östlich der A 99 naturnahe Laubwaldbestände mit Gehölzsaum im Umfang von 0,87 ha gegründet. Der Wald im Bereich des Baufeldes (0,14 ha) wird wiederhergestellt. Es erfolgt somit eine Waldflächenmehrung von 0,51 ha. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes als Wald ist damit sichergestellt. Die vorgesehene Ersatzaufforstung ist hinsichtlich ihrer Ausdehnung und Funktionen dem zu rodenden Wald zumindest gleichwertig (Art. 9 Abs. 6 S. 2 BayWaldG). Die Bayerische Staatsforstverwaltung hat zu den planfestgestellten Maßnahmen, insbesondere auch hinsichtlich der Verlegung der Ausgleichsfläche, ihr Einverständnis erklärt.

3.3.9 Sonstige öffentliche Belange

3.3.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

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

Die E.ON Bayern AG rügt, dass die im Lageplan Unterlage 7.1 T Bl. 2 eingezeichneten Niederspannungskabel, die von der Transformatorenstation 5339 zur Raststätte Vaterstetten und zur Sendestation verlaufen sowie die Niederspannungskabel, die in Richtung Südosten verlaufen und die A 99 kreuzen keine lfd. Nrn. im BVW besitzen und auch sonst im BVW nicht aufgeführt sind. Dies ist jedoch nicht zu beanstanden, da unter BVW lfd. Nr. 4.4 alle Niederspannungskabel der E.ON Bayern AG zusammengefasst sind. Bei einem dichten Leitungsnetz kann nicht jede Leitung mit einer eigenen BW-Nr. gekennzeichnet werden. Im Übrigen sind die Belange des Spartenträgers dadurch gewahrt, dass die genaue Lage der Leitungen vor Beginn der Baumaßnahme in Abstimmung mit der E.ON Bayern AG ermittelt wird.

3.3.9.2 Parallelstraße zur A 99

Die Gemeinde Haar lehnt die Erweiterung der TR-Anlage Vaterstetten West ab, da bei der Planung der Parallelstraße zur A 99 eine großräumige Umfahrung der TR-Anlage erforderlich werde, die zu erheblichen Mehrkosten und einem größeren Grundstücksbedarf führe. Überdies wäre die großräumige Umfahrung mit einer Annäherung an den Ortsteil Ottendichl verbunden. Auch von privater Seite wurden Bedenken vorgetragen, dass der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West die Realisierung der sog. Autobahnparallele gefährde.

Dieser Einwände sind jedoch nicht stichhaltig. Unabhängig davon, dass über den Träger der Straßenbaulast für die Autobahnparallele, die als Entlastungsstraße für die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 471 dienen soll, noch nicht entschieden ist, führt die festgestellte Planung nicht zu einer Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit. Die Planungshoheit einer Gemeinde bekommt ein umso höheres Gewicht, je konkreter ihre Planung bereits ist oder je eindeutiger feststeht, dass eine Entwicklung in anderen Bereichen nicht oder nur sehr erschwert möglich ist. Die

Fachplanung kann jedoch nur so konkret auf die Bauleitplanung Rücksicht nehmen, wie diese konkret ist. Auf globale Planungsabsichten der Gemeinde kann die Fachplanung demgemäß auch nur global abwägend Rücksicht nehmen, nämlich allenfalls in der Weise, dass die Realisierbarkeit der Bauleitplanung nicht schlechterdings verhindert wird. Das Raumordnungsverfahren wurde im November 2004 vom Straßenbauamt München beantragt. Der aufgestellte Flächennutzungsplan enthält keinen genauen Trassenverlauf für die Entlastungsstraße; die gemeindlichen Planungsabsichten sind daher noch nicht konkretisiert. Das Vorbringen der Gemeinde Haar kommt daher auch unter dem Gesichtspunkt der zeitlichen Priorität nicht zum Tragen, zumal die Autobahndirektion Südbayern in ihrer Stellungnahme vom 07.01.2002 zur 10. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Haar für eine Entlastungsstraße parallel zur A 99 als Träger öffentlicher Belange darauf hingewiesen hat, dass der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West sichergestellt sein muss. Zwischenzeitlich ist die Autobahndirektion Südbayern von der Forderung nach der Einhaltung eines 40 m großen Abstandes der Parallelstraße zur TR-Anlage abgerückt, um die Parallelstraße möglichst nahe an der planfestgestellte Erweiterung führen zu können. Zusätzlich ermöglicht die in der Tektur enthaltene und von der Gemeinde Haar angeregte Verlegung der Ausgleichsfläche auf die Ostseite der A 99 eine engere Trassenführung der künftigen Parallelstraße. Damit ist jedenfalls gewährleistet, dass die gemeindliche Planung durch die Straßenplanung nicht gänzlich verhindert oder grundlegend behindert wird. Im Übrigen gilt ein Vorrang der Bundesfernstraßenplanung vor der gemeindlichen Siedlungsplanung (§ 16 Abs. 3 S. 3 FStrG). Die durch das Abrücken der Straße entstehenden nicht verwertbaren Restflächen zwischen Autobahn und Parallelstraße und die daraus folgenden Mehrkosten fallen in Relation zu den Gesamtkosten des Vorhabens nicht ins Gewicht. Die städtebaulichen Belange der Gemeinde wiegen daher nicht so schwer, dass sie die Straßenplanung in Frage stellen könnten.

3.3.9.3 Beleuchtung

Die Planunterlagen enthalten keine Angaben zu Ausmaß und Form der Beleuchtungsanlage. Von Seiten des Landratsamtes Ebersberg bestehen jedoch diesbezüglich keine Bedenken, falls diese in Anlehnung an die vorhandene fortgeführt wird. Dies ist nach der Stellungnahme des Vorhabensträgers der Fall: Die bestehende Beleuchtungsanlage wird den neuen Gegebenheiten angepasst, für den Lkw-Bereich wird eine neue Beleuchtungsanlage erstellt. Wir verweisen auf die Darstellung im Lageplan 7.1 T Bl. 2. Die Details werden in der Ausführungsplanung festgelegt.

3.4 Private Einwendungen

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Den Gemeinden Haar und Vaterstetten, in welchen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendungsführern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auch auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die Einwendungen allgemeiner Art bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

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

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden ca. 3,74 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei

der Behandlung des Ausbaustandards näher eingegangen.

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

3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

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

3.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

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

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

Soweit im Erörterungstermin der Eigentümer der Fl.Nrn. 225 und 226, Gemarkung Haar, geltend gemacht hat, dass nach Größe und Zuschnitt eine uninteressante Restfläche verbleibe, ist dieser Einwand unzutreffend. Die verbleibende zusammenhängende Restfläche umfasst ca. 6.800 m² und ist noch sinnvoll zu bewirtschaften. Der Vorhabensträger hat dennoch die Übernahme der Restfläche in Aussicht gestellt, wenn eine Einigung beim Grunderwerb erzielt werden kann.

3.4.2 Einzelne Einwender

3.4.2.1 Autobahn Tank und Rast GmbH & Co. KG

Entsprechend dem Einwand, wonach Veränderungen, die aufgrund der Neuplanung der Verkehrsanlagen erforderlich werden, gemäß § 9 des Konzessionsvertrages unter dem Aspekt der Folgepflicht/Folgekosten abzuwickeln sind, wurden die lfd. Nrn. 4.1, 4.5, 4.8, 4.10 und 4.11 des BWV im Rahmen der Tektur dahingehend geändert, dass die Kosten die Bundesrepublik Deutschland trägt. Der Einwand hat sich damit erledigt.

3.4.2.2 Eigentümer der Fl.Nrn. 2159/9 und 2332, Gemarkung Parsdorf

Der Einwendungsführer trägt vor, dass im Falle eines Staus auf dem Autobahnring zahlreiche Verkehrsteilnehmer über seine Feldwege fahren würden. Der Zustand der Feldwege verschlechterte sich dadurch zunehmend. Ausbesserungsarbeiten seien deshalb erforderlich. Aus diesem Grunde fordert der Einwendungsführer eine rückwärtige Schließung der TR-Anlage sowie eine bauliche Trennung. Dieser Forderung Rechnung tragend wird mit der im Rahmen der Tektur vorgesehenen elektronisch gesteuerten Schrankenanlage die Verbindung von der TR-Anlage Vaterstetten West zur rückwärtigen Erschließungsstraße geschlossen. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin überzeugend dargelegt, dass künftig eine Umfahrung der Schranke nicht möglich ist. Sonstige zusätzliche bauliche Maßnahmen bedarf es daher nicht, um sicher auszuschließen, dass privater Kfz-Verkehr die Feldwege des Einwendungsführers nutzt. Die Schrankenanlage wird im Zuge der Bauarbeiten errichtet. Wegen der kurzen Zeitspanne bis zum prognostizierten Baubeginn (erste Jahreshälfte 2005) erscheint die Installation einer Schrankenanlage zum jetzigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar, da die Schranke den Bauarbeiten im Weg stünde und bei Baubeginn wieder abgebaut werden müsste.

Des Weiteren ist vorgesehen, an der TR-Anlage Vaterstetten Ost an der jetzigen Ausfahrt zur rückwärtigen Erschließungsstraße zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach Ablauf von Planung, Ausschreibung und Vergabe eine elektronisch gesteuerte Schrankenanlage zu errichten und im Zuge des Ausbaus der TR-Anlage an den endgültigen Standort zu versetzen.

Planungen der Autobahn Tank und Rast GmbH & Co. KG hinsichtlich eines Umbaus von Gebäuden oder der Tanklagerung sind derzeit nicht bekannt. Sie wurden auch nicht im Rahmen des Anhörungsverfahrens geäußert.

3.4.2.3 Weitere Einwendungsführer

Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Einwendungen, die in den bisherigen Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses bereits behandelt worden sind und sich mit dem Lärmschutz, Abgasen und dem Flächenbedarf befassen. Hierauf wird Bezug genommen.

3.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West 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**

Die Widmung bzw. Einziehung von Teilen der Bundesfernstraße richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

Die Einziehung und die Widmung nach Bayer. Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 7 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG.

4. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5 / 1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 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 (§ 87b 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 einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Hinweis zur Auslegung des Plans

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

München, 07.12.2004
Regierung von Oberbayern

Sander
Regierungsrat