

Aktenzeichen: 225.3-43541 A9 - 028



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Bundesautobahn A 9 Nürnberg - München
8-streifiger Ausbau zwischen
Anschlussstelle Eching und Autobahnkreuz München-Nord
Fahrbahn A: von BAB-km 513,830 bis 523,000
Fahrbahn B: von BAB-km 513,830 bis 523,200**

München, 24.03.2004

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung

1. Verfahrenseinstellung	6
2. Feststellung des Plans	6
3. Festgestellte Planunterlagen	6
4. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
4.1 Unterrichtungspflichten	7
4.2 Denkmalschutz	9
4.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	9
4.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
4.5 Lärmschutz	10
4.7 Landwirtschaft	13
4.8 Militärische Belange	13
4.9 Sonstige Nebenbestimmungen	14
5. Wasserrechtliche Erlaubnisse	16
5.1 Gegenstand	16
5.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	16
6. Straßenrechtliche Verfügungen	18
6.1 FStrG	18
6.2 BayStrWG	18
7. Entscheidungen über Einwendungen	18
8. Sofortige Vollziehbarkeit	18
9. Kostenentscheidung	18

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens	19
2. Vorgängige Planungsstufen	19
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	20

C Entscheidungsgründe

1. Verfahrensrechtliche Bewertung	23
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	23
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	23
1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG/ Art. 49a BayNatSchG	24
1.4 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	25
2. Umweltverträglichkeitsprüfung / Verträglichkeitsprüfung	25

2.1	Beschreibung des Vorhabens	25
2.2	Beschreibung der Umwelt	26
2.3	Vorhabensvarianten	28
2.4	Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	38
2.5	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	39
2.6	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	39
3.	Materiell-rechtliche Würdigung	40
3.1	Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)	40
3.2	Abschnittsbildung	40
3.3	Planrechtfertigung	41
3.4	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	44
3.5	Private Einwendungen	78
3.6	Gesamtergebnis	86
3.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	86
4.	Sofortige Vollziehbarkeit	86
5.	Kostenentscheidung	88
	Rechtsbehelfsbelehrung	88
	Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit	88
	Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung	89

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
BV	Verfassung des Freistaates Bayern
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung

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

Aktenzeichen: 225.3-43541 A9 - 028

**Vollzug des FStrG;
BAB A 94 Nürnberg - München;
8-streifiger Ausbau zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord;
Fahrbahn A: von BAB-km 513,830 bis 523,000
Fahrbahn B: von BAB-km 513,830 bis 523,200;**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Verfahrenseinstellung

Die Autobahndirektion Südbayern hat mit Schreiben vom 02.07.2003 ihren Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die Verlängerung des 4. Fahrstreifens der BAB A9 Nürnberg - München an der Fahrbahn B (München - Nürnberg) von AK München-Nord bis AS Garching-Süd von Betriebs-km 523,20 bis Betriebs-km 520,80 zurückgenommen.

Das am 03.09.2001 eingeleitete Planfeststellungsverfahren (Az. 225-43541 A9-023) ist hiermit eingestellt. Die seit Auslegung der Planunterlagen bestehende Veränderungssperre ist aufgehoben. Die Baubeschränkungen an den von der Planung betroffenen Straßen sind außer Kraft gesetzt.

2. Feststellung des Plans

Der Plan für den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 9 zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord (Fahrbahn A: von BAB-km 513,830 bis 523,000, Fahrbahn B: von BAB-km 513,830 bis 523,200) mit den aus Ziffer 4 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

3. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte	1:100.000
3	Übersichtslagepläne (Bl. 1 - 2)	1:5.000
6	Ausbauquerschnitte (Bl. 1 - 2)	
7.1	Lagepläne (Bl. 1 - 6)	1:2.000
7.2	Spartenpläne (Bl. 1 - 6)	-

7.3	Bauwerksverzeichnis	1:2.000
8	Höhenpläne (Bl. 1 - 7)	1:2.000/200
11.1.3	Lagepläne zum Schallschutz in der Stadt Garching (Bl. 1 - 2)	1:2.500
11.1.4	Liste der Straßenzüge mit Anspruch auf passiven Lärm-schutz in der Stadt Garching	
11.2.3	Lageplan zum Schallschutz in der Gemeinde Eching	1:2.500
11.2.4	Liste der Straßenzüge mit Anspruch auf passiven Lärm-schutz in der Gemeinde Eching	
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil	-
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Legende	-
12.3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktpläne (Bl. 1 - 6)	1:5.000
12.4	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Legende	
12.5	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Bl. 1 - 6)	1:5.000
14.1	Grunderwerbspläne (Bl. 1 - 6)	1:2.000
14.2.1	Grunderwerbsverzeichnis (Gemarkung Eching)	-
14.2.2	Grunderwerbsverzeichnis (Gemarkung Garching)	-
14.2.3	Grunderwerbsverzeichnis (Gemarkung Freimann)	-

Die Planunterlagen tragen das Datum vom 26.06.2003.

Die Änderungen, die sich aus den Erörterungsterminen ergeben haben, wurden in die Planunterlagen eingearbeitet und im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.3, farbig gekennzeichnet. Im Änderungsstempel der Planunterlagen ist das Datum vom 12.03.2004 festgehalten.

Die Unterlagen 11.1.1 und 11.1.2 (Erläuterung zur den schalltechnischen Untersuchung und Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen für die Stadt Garching), 11.2.1 und 11.2.2 (Erläuterung zur den schalltechnischen Untersuchung und Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen für die Gemeinde Eching), 13.1 (Wassertechnische Berechnungen) und 16 (Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt.

4. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

4.1 Unterrichtungspflichten

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

- 4.1.1 Der Deutschen Telekom AG, Technikniederlassung Rosenheim, BBN 25, Wiegenfeldring 4, 85570 Markt Schwaben, Tel.: 089/62777131, Fax: 089/62777149, vor Baubeginn, 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 vor Baubeginn unter o. g. Adresse der Deutschen Telekom AG einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.
- 4.1.2 Der E. ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachtstr. 40, 85221 Dachau, Tel. 08131/291-2332, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Hochspannungsleitungen und -kabeln mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Vor Beginn im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die jeweils zuständige örtliche Bauleitung zu verständigen. Vor Beginn von Arbeiten im örtliche Bauleitung zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft und die Hinweise in der Kabelschutzanweisung, dem Sicherheitsmerkblatt und dem Merkblatt für Baufachleute der E.ON Netz GmbH bei den Arbeiten in der Nähe der Hochspannungsleitung/-kabel zu beachten sind.
- 4.1.3 Der E.ON Netz GmbH, TK-Service München, Denisstraße 3 a, 80335 München, Tel. 089/1254-2398, zwei Wochen vor Baubeginn, um einen Termin für die erforderliche Fernmelde- und Signalkabeleinweisung zu vereinbaren.
- 4.1.4 Der E.ON Bayern AG, Arnulfstraße 203, 80634 München, Tel. 089/5208-4661.
- 4.1.5 Der Landeshauptstadt München, Baureferat, Abt. U-Bahn-Bau (BAU U2), Friedensstraße 40, 81660 München, damit die Ausführungsplanung für den Bau des Brückenbauwerkes BW 128, insbesondere die Verbaumaßnahmen, abgestimmt werden können.
- 4.1.6 Der Bayerngas GmbH, Poccistraße 9, 80336 München, Tel. 089/7200-388.
- 4.1.7 Der Colt Telecom GmbH, Herriotstraße 4, 60528 Frankfurt a. Main, Tel. 069/56606-6775, vier Wochen vor Baubeginn.
- 4.1.8 Der Level 3 Communications GmbH, Wamsler Str. 8, 81829 München, Tel. 089/20608-8900, vier Wochen vor Baubeginn.
- 4.1.9 Der VIATEL Communications GmbH, Eschersheimer Landstr. 60 - 62, 60322 Frankfurt a. Main.
- 4.1.10 Der Carrier 1 BV, Auffanggesellschaft GLH, Fritz-Winter-Straße 12, 86911 Dießen a. Ammersee.
- 4.1.11 Der De Te Line, Auffanggesellschaft GLH, Fritz-Winter-Straße 12, 86911 Dießen a. Ammersee.
- 4.1.12 Der Deutschen Bahn Netz AG, 1. Bezirksleiter Fahrbahn Netzbezirk Buchloe, Tel. 0172-842953, sechs Wochen vor Baubeginn, um die Sicherung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse durchzusprechen und abzustimmen.
- 4.1.13 Der SWM-Versorgungsgruppe GmbH, Emmy-Noether-Str. 2, 80287 München, Tel. 089/2361-3184 oder -3171, um die erforderlichen Umlegungen der Erdgas-Hochdruck- und Niederdruck- sowie Wasserversorgungsleitungen rechtzeitig abzustimmen.
- 4.1.14 Der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28b, 80331 München, zur Abstimmung eventuell erforderlicher Maßnahmen an den auf auf Fl. Nr. 466, Gemarkung Freimann, befindlichen Lichtwellenleiterkabel und der auf Fl. Nr. 466, Gemarkung Freimann, und Fl. Nr. 2174/3, Gemarkung Garching, befindlichen Klärschlammdruckleitung.

- 4.1.15 Den Stadtentwässerungswerken der Landeshauptstadt München, Abteilung Kanalbau, Geotechnik SEW – 15, Tel. 089/233-62305, wegen der Grundwassermessstelle (GWM) KP 987.
- 4.1.16 Dem Abwasserzweckverband Unterschleißheim, Eching und Neufahrn, Sperberweg 22, 85716 Unterschleißheim, Tel. 089/32176-0, um die Anpassung der bei km 513,848 und 513,898 befindlichen Schmutzwasserkanäle abzustimmen.
- 4.1.17 Dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd, Dietersheimer Straße 56, 85375 Neufahrn, Tel. 08165/9542-12, um die Umbaumaßnahmen an den betroffenen Trinkwasserleitungen abzustimmen
- 4.1.18 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, Tel. 089/2114-0, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

4.2 Denkmalschutz

- 4.2.1 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die Bauträger sind über die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bezeichneten Flächen, auf denen verstärkt mit Bodendenkmälern zu rechnen ist, zu unterrichten.
- 4.2.2 Der Oberbodenabtrag hat im Hinblick auf eventuell vorhandene Bodendenkmäler schonend zu erfolgen.
- 4.2.3 Der Vorhabensträger hat einem Vertreter des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege Gelegenheit zu geben, den Oberbodenabtrag zu verfolgen.

4.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 4.3.1 Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass das Lagern und Abfüllen von Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln und sonstigen wassergefährdenden Stoffen so durchgeführt wird, dass jegliche Verunreinigung des Bodens bzw. des Grundwassers zuverlässig verhindert wird. Bindemittel ist in ausreichender Menge auf der Baustelle vorzuhalten.
- 4.3.2 Bei der Erstellung der Lärmschutzwände dürfen grundsätzlich nur gewässerunschädliche Materialien verwendet werden. Sollte der Einbau von anderem Material vorgesehen werden, ist dies vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt München abzustimmen.
- 4.3.3 Werden im Rahmen der abfallrechtlichen Bewertung des Oberbodens bzw. von Bodenaushub für einzelne Schadstoffe Überschreitungen des maßgeblichen Stufe 1 Wertes nach Slg LfW 3.8/1 (2001) festgestellt, so muss ein nach § 18 BBodSchG i.V.m. der Verordnung über Sachverständige und Untersuchungsstellen in Bayern (VSU) qualifiziertes Fachbüro eingeschaltet werden. In diesem Fall sind die zuständigen Landratsämter und Wasserwirtschaftsämter zu informieren.

4.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 4.4.1 Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BayNatSchG Befreiung von den Verboten des Art. 13 e Bay-NatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
- 4.4.2 Die in den Planunterlagen 12.0, 12.3 und 12.4 dargestellte Ausgleichsmaßnahme A 1 soll spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme komplett fertig gestellt sein.

- 4.4.3 Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 4.4.4 Der Vorhabensträger hat eine fachgerechte Pflege (Mahd mit Mähgutbeseitigung, Neophytenbekämpfung etc.) der landschaftspflegerischen Maßnahmen zu gewährleisten. Es ist diesbezüglich ein Pflegekonzept zu erstellen.
- 4.4.5 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass auf den Ausgleichsflächen zweckfremde Nutzungen (Benutzung als Feldweg, Vorgewende, Lagerplatz, Lagerung von Ernteabfällen etc.) unterbleiben. Zur besseren Orientierung im Gelände ist eine Grenzmarkierung durch Spaltpfähle o.ä. zu veranlassen.
- 4.4.6 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 4.4.7 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 4.4.8 Bei der Ansaat der geplanten Magerstandorte ist soweit wie möglich autochthones Pflanzmaterial und Material aus den Heideflächen im Münchner Norden bzw. Mahdgutübertragung vorzusehen. Alternativ können auch geeignete Rohbodenstandorte einer eigendynamischen Entwicklung überlassen werden.
- 4.4.9 Bei den Ausgleichsflächen ist durch Verwendung verschiedener Baumarten (u. a. Eiche, Hainbuche, Birke, Vogelkirsche) und Variationsmöglichkeiten bei den Pflanzabständen (z. B. durch Verdichtung vor Bauwerken, Auflockerung auf freier Strecke) eine weniger formale, "aufgelockerte" Bepflanzung zu erreichen.

4.5 Lärmschutz

- 4.5.1 Durch den Einbau eines geeigneten Fahrbahnbelages von km 513,500 bis km 522,400 ist sicherzustellen, dass der Emissionspegel $L_{m,E}$ (vgl. Gleichung (6) der RLS-90) gegenüber der Referenzstraßenoberfläche "nicht geriffelte Gussasphalte" gemäß RLS-90 (Tabelle 4, Zeile 1) dauerhaft um mindestens 5 dB(A) gemindert wird ($D_{stro} = -5$ dB(A)).
- 4.5.2 Der Vorhabensträger hat unter Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz zu gewährleisten und zu dokumentieren, dass der Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelages besonders sorgfältig erfolgt und permanent überwacht wird, um die lärmreduzierenden Eigenschaften von 5 dB(A) sicherzustellen. Die Dokumentation ist der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln und den Einwendungsführern bei berechtigten Anliegen vom Vorhabensträger auf Anforderung zugänglich zu machen.
- 4.5.3 Der Vorhabensträger hat durch geeignete Maßnahmen (z. B. Reinigung, Erneuerung) sicherzustellen, dass der verwendete Fahrbahnbelag zu einer dauerhaften Lärmreduzierung von 5 dB(A) führt. Der Vorhabensträger beauftragt das Bayerische Landesamt für Umweltschutz, im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitung in geeigneten zeitlichen Abständen zu prüfen, ob die Immissionsminderung durch den Straßenbelag von 5 dB(A) (vgl. Auflage A.4.5.1) erreicht ist und andauert. Die Regierung von Oberbayern ist unverzüglich zu informieren, wenn festgestellt wird, dass der aktive Lärmschutz nach den genannten Kriterien nicht mehr ausreicht.

- 4.5.4 Sollte die vorgenannte pegelmindernde Wirkung des eingebauten lärmindernden Fahrbahnbelages nicht mehr gewährleistet sein und
- sollten dadurch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bei weiteren als den in der Auflage A.4.5.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses genannten Immissionsorten überschritten werden, oder
 - bei den in Auflage A.4.5.8 genannten Immissionsorten die maßgeblichen Schalldämmmaße der gesamten Außenflächen nach der 24. BImSchV nicht mehr ausreichen,
- ist grundsätzlich ein neuer Fahrbahnbelag einzubauen. Er muss dieselben Eigenschaften wie unter Auflage A.4.5.1 aufweisen.

- 4.5.5 Für den Fall, dass der Neueinbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung $D_{stro} = -5$ dB(A) nicht in Frage kommen sollte, behalten wir uns die Entscheidung über ein alternatives Lärmschutzkonzept vor. Damit soll der Gesamtumfang des aktiven Lärmschutzes (Fahrbahnbelag und Lärmschutzanlagen) sichergestellt werden. In diesem Fall hat der Vorhabensträger unverzüglich nach Feststellung der in Auflage A.4.5.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses genannten Voraussetzungen entsprechende Planunterlagen vorzulegen.

- 4.5.6 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) bis zur Inbetriebnahme des Ausbauabschnittes zu errichten und auf Dauer zu unterhalten. Die Lärmschutzwände sind auf der autobahnzugewandten Seite hochabsorbierend auszuführen.

- 4.5.7 Baustellenverkehr durch Siedlungen soll nach Möglichkeit nur tagsüber abgewickelt werden.

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

O.g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer der in der Stadt Garching liegenden Anwesen (vgl. Unterlagen 11.1.3 und 11.1.4)

Pfarrer-Seeanner-Straße 2, 4, 4a, 6, 8, 10, 10a, 12, 14, 14a, 16, 22, 22a, 24, 28e, 30 - 34b, 36a, 36b, 36c, 38 - 42, 42a, 44 - 50, 50 a, 50b, 52, 52a, 54, 56, 1, 1b, 3-13, 13a, 15a, 16 - 19, 19a, 21 - 25, 25a, 27 - 31,

Pfarrer-Stain-Straße 4 - 10, 10a, 12, 12a, 14, 3 - 9, 9a, 11 - 17

Wasserturmstraße 2, 4, 4a, 6, 6a, 8 - 18, 3, 3a, 5 - 15, 15a, 15b, 17,

Mozartstraße 2 - 22,1 - 7, 7a, 9 - 13,

Poststraße 9, 9a, 11, 15,

Münchner Str. 48 - 52,

Ludwig-Thoma-Weg 3, 5, 7, 2 - 8, 8a,

Schillerweg 1,1a, 3, 3a, 2 - 4,

Goetheweg 1 - 5, 2, 2a, 4 - 16,

Blütenstraße 10 - 24, 13, 15, 21, 23, 23a, 25, 25a, 25b,

Ismaninger Straße 2 - 8, 1a, 1b

Einsteinstraße 2 - 36, 1, 11 - 43, 51
Maier-Leibnitz-Straße 4 - 16, 1 - 7,
Heisenbergstraße 2 -6, 1 - 7,
Otto-Hahn-Straße 2, 1 - 13,
Lörenskogstraße 20, 14,
Mößbauerweg 1 - 15,
Sommerfeldweg 1 - 15,
Schrödingerweg 1 - 15,
Eulerweg 1 - 5,
Steiningerweg 8, 10, 1, 3,
Max-Planck-Straße 7, 29 - 53,
Lise-Leitner-Weg 1 - 13,
Max-Bom-Weg 21 - 37,
Lehrer-Stieglitz 12, 22 - 42, 13, 15, 17a, 19-31,
Am Egerfeld 1 - 35,
Röntgenstraße 2 - 14, 3-7, 7a,
Echinger Weg 14 - 24, 7, 9,
Schleißheimer Straße 27 - 33, 33a, 35, 37, 39, 41, 45, 51,
Föhrenweg 2 - 6, 6a, 1, 3,
Heideweg 2 - 6, 1 - 9, 11-25,
Hardtweg 6-12, 3, 5,
Gowlrichweg 2, 4, 4a, 6, 8, 1, 3, 7,
Keltenweg 1a, 1b, 3, 5, 7, 7a, 7b, 9, 9a, 11
Hollinger Weg 1, 2

und die Eigentümer der in der Gemeinde Eching liegenden Anwesen (vgl. Unterlagen 11.2.3 und 11.2.4)

Arbeostraße 1, 6, 10, 12, 14, 15, 16, 18, 20, 22, 31, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 47,
Lohweg 2, 4 - 53,
Dietersheimerstraße 5, 7, 9, 11, 13, 17
Goethestraße 1, 9, 12, 13, 13a, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 21a, 23, 25, 26, 27, 36, 39, 41,
43, 45, 46, 47, 49a, 56a, 61, 63, 65, 67, 69, 71, 77, 79,
Büchnerweg 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 37, 39, 41, 43, 45, 47,
Herderstraße 1, 3,
Schillerstraße 1, 3, 5,
Ludwig-Thoma-Straße 1, 3, 5, 7, 9, 10, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23,
Uhlandstraße 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 26 - 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56,
Kleiststraße 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 17 a, 19, 21, 23, 25, 27,
Bert-Brecht-Straße 1, 2, 4, 6, 8, 10, 10a, 12, 12a, 14, 16, 18, 20, 22, 24,
Albert-Camus-Straße 1, 3, 9, 11,
Thomas-Mann-Straße 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31

Heinrich-Böll-Straße 1 – 14, 15, 17, 19, 21

Nelly-Sachs-Straße 1, 3, 5, 7, 25, 27, 29, 31

Gewerbegebiet Eching-Ost Fa. Adler - Büroräume Westseite, Fa. Aqua Montana - Büroräume Westseite.

- 4.5.9 Die Eigentümer der in den der festgestellten Planunterlagen (11.1.3, 11.1.4, 11.2.3 und 11.2.4) aufgeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger darüber hinaus einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchr 1997" mit der Maßgabe, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG vom 19.09.1993, DVBl 1994, S. 338).

Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche, d.h. Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

4.6 Landwirtschaft

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

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

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

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

- 4.6.5 Der Vorhabensträger hat nach Abschluss der Bauarbeiten unverzüglich für eine ordnungsgemäße Rekultivierung der baubedingt vorübergehend in Anspruch zunehmenden Nutzflächen in Abstimmung mit den Grundstücksbetroffenen zu sorgen.

4.7 Militärische Belange

Beim Ausbau der A 9 sind die "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straße für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS)" zu beachten.

4.8 Altlasten

- 4.8.1 Vor Beginn der Bauarbeiten ist dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München, Tel. 089/233-20651, und den Landratsämtern München und Freising ein verantwortlicher Ansprechpartner aus der Bauleitung zu nennen.

- 4.8.2 Der Vorhabensträger hat im Falle von Baumaßnahmen im Umgriff von kontaminationsverdächtigen Flächen sicherzustellen, dass anfallendes

Aushubmaterial in Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München und den Landratsämtern München und Freising wieder eingebaut oder einer schadlosen Entsorgung zugeführt wird.

- 4.8.3 Die Erdarbeiten im kontaminierten Bereichen sind gutachterlich zu begleiten. Die Entsorgung sowie der Einbau von belastetem Aushubmaterial vor Ort sind zu dokumentieren. Vor dem eventuellem Abtransport des Materials zu den Entsorgungsanlagen ist der belastete Oberboden chargenweise schadstofftechnisch zu untersuchen.
- 4.8.4 Die Zwischenlagerung von verunreinigten Materialien vor Ort ist so zu gestalten, dass eine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser nicht zu besorgen ist (erforderlichenfalls z. B. Befeuchten, Abdecken der Halden mit Planen).
- 4.8.5 Für überwachungsbedürftiges oder besonders überwachungsbedürftiges Aushubmaterial sind Nachweise entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz i.V.m. der Nachweisverordnung zu führen. Die erfolgte Verwertung ist mit Hilfe von Begleitscheinen bzw. Übernahmescheinen zu dokumentieren. Die Ergebnisse der entsprechenden Chargenanalytik sind dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München und den Landratsämtern München und Freising jeweils vor dem Abtransport bekannt zu geben.
- 4.8.6 Der Vorhabensträger hat beim Ausbau der Sickermulden zur Versickerung von Niederschlagswasser sicherzustellen, dass kein klärschlammbelasteter Oberboden in der Sickerstrecke verbleibt.
- 4.8.7 Die Wasserwirtschaftsämter München und Freising sind über die Entnahmestelle von Schüttmassen für Dammverbreiterungen oder für LS-Wälle zu informieren, um die Verwendung schadstofffreien Materials sicherzustellen.

4.9 Sonstige Nebenbestimmungen

- 4.9.1 Belange der E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachtstr. 40, 85221 Dachau
 - 4.9.1.1 Das Bauvorhaben darf die Sicherheit und den Betrieb der betroffenen 380/220//110-kv-Freileitung und des 110-kv-Kabels der E.ON Netz GmbH nicht beeinträchtigen. Die nach DIN VDE 0210 erforderlichen Abstände zwischen den Leiterseilen der Freileitung und der Fahrbahn sind einzuhalten. Sämtliche Bepflanzungen die innerhalb der Leitungsschutzzone der 380-kV-Leitung stattfinden, sind rechtzeitig mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen. Die Pflanzung hoch wachsender Bäume ist nicht zulässig.
 - 4.9.1.2 Vor Baubeginn sind vom Vorhabensträger neue Kreuzungshefte mit numerischen Abstandsnachweis durch eine von der E.ON Netz GmbH qualifizierte Baufirma zu erstellen und nach Bauausführung auf der Grundlage der tatsächlichen Gegebenheiten zu revidieren.
 - 4.9.1.3 Das 110-kV-Kabel ist in Absprache mit der E.ON Netz GmbH im Kreuzungsbereich der A 9 (Unterquerung des 6,00 m hohen LS-Walles) durch eine kastenförmige Überbauung aus Betonbauteilen mit Lüftungsschächten zu schützen, um eine ausreichende Belüftung des Kabels zu gewährleisten.
- 4.9.2 E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern, Arnulfstraße 203, 80634 München
 - 4.9.2.1 Der Vorhabensträger hat bei der Baumaßnahme zu berücksichtigen, dass die Schutzzone der Mittelspannungs- und der Niederspannungskabel beiderseits je 0,5 m zur Trassenachse beträgt.
 - 4.9.2.2 Pläne für Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeder Art hat der Vorhabensträger der E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern, rechtzeitig wegen der in den angegebenen Schutzzonen bestehenden Bau- und Bepflanzungsbeschränkungen zur Stellungnahme vorzulegen.
- 4.9.3 Belange der Bayerngas GmbH, Poccistraße 9, 80336 München

- 4.9.3.1 Jegliche Bauarbeiten im Schutzstreifen der Gasleitung und im Bereich der Lichtwellenleiterkabel sind nur nach vorheriger Abstimmung der Detailplanung und örtlicher Einweisung durch die Bayerngas GmbH zulässig, um eine Gefährdung der Anlagen durch die Bauarbeiten auszuschließen.
- 4.9.3.2 Entlang der Leitungsachse der Gasleitung ist ein 4 m breiter Streifen – je 2 m– von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern freizuhalten.
- 4.9.4 Belange der Colt Telecom GmbH, Herriotstraße 4, 60528 Frankfurt a. Main
- 4.9.4.1 Vor Baubeginn ist die Lage der LWL im Beisein einer von der Colt Telecom GmbH beauftragten Person zu orten und zu markieren.
- 4.9.4.2 Die Markierungen sind so zu sichern, dass sie während der Bauphase nicht beschädigt werden können.
- 4.9.4.3 Die Auflagen aus dem Merkblatt „Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaserverorgungsanlagen“ sind einzuhalten.
- 4.9.4.4 Das Überfahren mit schweren Baufahrzeugen und das Abladen von Aushub und Baumaterialien ist im Bereich des 2 m breiten LWL-Schutzstreifens nur in Absprache mit der Colt Telecom GmbH erlaubt.
- 4.9.4.5 Planänderungen im Bereich ihrer Leitungen sind der Colt Telecom GmbH sofort mitzuteilen.
- 4.9.5 Belange der Level 3 Communications GmbH, Wamsler Str. 8, 81829 München
- 4.9.5.1 Vor Baubeginn ist die Lage der LWL im Beisein einer von der Level 3 Communications GmbH beauftragten Person zu orten und zu markieren.
- 4.9.5.2 Die Markierungen sind so zu sichern, dass sie während der Bauphase nicht beschädigt werden können.
- 4.9.5.3 Die Auflagen aus dem Merkblatt „Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaserverorgungsanlagen“ sind einzuhalten.
- 4.9.5.4 Das Überfahren mit schweren Baufahrzeugen und das Abladen von Aushub und Baumaterialien ist im Bereich des 2 m breiten LWL-Schutzstreifens nur in Absprache mit der Level 3 Communications GmbH erlaubt.
- 4.9.5.5 Planänderungen im Bereich ihrer Leitungen sind der Level 3 Communications GmbH sofort mitzuteilen.
- 4.9.5.6 Bei Bauabstimmungen mit der Colt Telecom GmbH ist die Level 3 Communications GmbH ebenfalls zu beteiligen.
- 4.9.5.7 Die Schächte der Level 3 Communications GmbH müssen jederzeit frei zugänglich sein.
- 4.9.6 Belange der Deutsche Bahn Netz AG, N-S-F 4 Immobilienmanagement, Richelstraße 3, 80634 München
- 4.9.6.1 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die Baumaßnahme und das Betreiben der baulichen Anlage betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, insbesondere während der Bau durchführung, zu gewährleisten.
- 4.9.6.2 Vor Durchführung einzelner Maßnahmen (Errichtung von Bauwerken, Zäune, Anpflanzungen, Lärmschutzeinrichtungen usw.) ist jeweils die Stellungnahme der Deutschen Bahn Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Arnulfstraße 27, 80335 München, Tel. 089/1308-3170. als Nachbar einzuholen.
- 4.9.6.3 Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn AG ist auf Dauer in geeigneter Weise zu verhindern. Insbesondere sind gegenüber allen stromführenden Teilen Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten bzw. vorzusehen.

- 4.9.6.4 Künftige notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und Unterhaltung des Eisenbahnbetriebes sind der Deutschen Bahn AG grundsätzlich zu gewähren, soweit dadurch der Verkehrsablauf auf der 8-streifigen Autobahn nicht beeinträchtigt wird.
- 4.9.6.5 Sofern bei einem erforderlichen Kraneinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, ist mit der Deutschen Bahn Netz AG eine Vereinbarung abzuschließen, welche – wenn die Bahnanlagen nicht mit Last überschwenkt werden – mindestens zwei Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Bei einem unvermeidlichen Überschwenken der Bahnanlagen mit Last, muss der Antrag zur Kranaufstellung mind. acht Wochen vor Kranaufstellungstermin bei der DB Netz AG eingehen. Generell ist ein maßstäblicher Lageplan (1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.
- 4.9.6.6 Der Vorhabensträger hat die für die Arbeiten maßgebenden Vorschriften und Richtlinien der Deutschen Bahn AG über Sicherungsmaßnahmen selbst zu beachten und in den Vertrag mit dem Bauausführenden aufzunehmen.
- 4.9.6.7 Falls vor Baudurchführung zwischen dem Vorhabensträger und der Deutschen Bahn AG keine Kreuzungsvereinbarung nach dem EKrG zustande kommt, sind die zu treffenden Kreuzungsregelungen einer nachträglichen Planfeststellung vorbehalten.
- 4.9.6.8 Die detaillierte technische Ausführungsplanung zu Eisenbahnanlagen ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereich 2, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, Tel. 089/54856-11, rechtzeitig mit einer Vorlauffrist von mindestens drei Monaten vor Baubeginn zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen (§ 3 Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes).
- 4.9.7 Belange der SWM-Versorgungsgruppe GmbH
- 4.9.7.1 Die Baumaßnahmen dürfen nur nach vorheriger Einweisung in den Leitungsbestand durch die Aufgabenkontrolle der SWM-Versorgungsgruppe GmbH begonnen werden.
- 4.9.7.2 Erforderliche Schutz- und Sicherungsmaßnahmen an der Versorgungsleitungen müssen erst mit der SWM-Versorgungsgruppe GmbH abgesprochen werden
- 4.9.7.3 Bei der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist auf die Belange der SWM-Versorgungsgruppe GmbH entsprechend Rücksicht zu nehmen. Der Schutzstreifen der Leitungstrassen darf nicht mit Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern bepflanzt werden.

5. Wasserrechtliche Erlaubnisse

5.1 Gegenstand

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

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde. Erlaubnispflichtig sind die Versickerung im Einschnittsbereich über die belebte Oberbodenzone von Sickermulden sowie die Notentwässerung über zusätzliche Sickerschächte mit höher liegenden Einläufen.

5.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- 5.2.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 5.2.2 Die Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in den Untergrund darf nur in

Bereichen erfolgen, in denen die Schadstoffbelastung im Boden nachweislich nicht die Vorsorgewerte gemäß Anhang 2 Nummer 4 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) überschreitet.

- 5.2.3 Die Einleitung von anderen als den beantragten Abwässern sowie das Einbringen von Stoffen, die geeignet sind, eine schädliche Verunreinigung des Wassers herbeizuführen, sind untersagt.
- 5.2.4 Die Versickerungsanlage ist gemäß ATV-DVWK A 138² zu errichten und zu betreiben. Sickerschlitze sind nicht zu erstellen.
- 5.2.5 Die Sickermulden und die Versickerungsbecken sind mit mindestens 30 cm Oberboden auszuführen und zu begrünen. Der in den Antragsunterlagen angegebene Durchlässigkeitsbeiwert (kf-Wert = 0,00005 m/s) ist durch geeignetes Oberbodenmaterial zu gewährleisten. Es wird darauf hingewiesen, dass die Versickerungsmulden/-becken unbedingt möglichst kurzfristig nach ihrer Herstellung einzusäen sind, um einer Verdichtung des Bodens oder Erosionserscheinungen entgegenzuwirken und somit die Versickerungsleistung zu sichern.
- 5.2.6 Die Versickerungsbecken sind so anzuordnen, dass eine ausreichende Sicherheit gegen Überlaufen gegeben ist (z. B. min. 0,5 m Freibord).
- 5.2.7 In den Bereichen der geplanten Versickeranlagen (Sickermulde und Sickerbecken) hat der Vorhabensträger vor Baubeginn die anstehende obere Bodenschicht auf bei Straßenabflüssen zu erwartende Schadstoffe zu überprüfen. Die obere Bodenschicht ist alle zehn Jahre auf relevante Schadstoffparameter zu untersuchen. Die Untersuchung sowie Bewertung ist analog der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt durchzuführen und steht in keinem Zusammenhang zur Beurteilung der Versickerleistung der Sickeranlagen zu diesem Zeitpunkt. Im Falle einer zu starken Schadstoffbelastung mit großem Freisetzungspotential müssen diese Bodenschichten entfernt und ordnungsgemäß in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt entsorgt und eine neue Oberbodenschicht aufgebracht werden. Der Vorhabensträger hat die in den Versickerbecken vorgeschalteten Absetzbecken je nach dem Grad der Verschmutzung in entsprechenden Zeitabständen zu reinigen. Die Entsorgung des aus den Absetzbecken zu entfernenden Materials erfolgt in Absprache mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt.
- 5.2.8 Die Absetz-/Abscheideanlagen sind so auszuführen, dass Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden können. Die zugehörige Wassertiefe muss mindestens 1,5 m betragen.
- 5.2.9 Für Bauwasserhaltungen, die im Zusammenhang mit der Erstellung von Brückenbauwerken, insbesondere bei der tiefliegenden Schleißheimer Straße (B 471 alt) und des Schleißheimer Kanals notwendig werden, müssen beim Landratsamt München Anträge auf wasserrechtliche Erlaubnis gestellt werden.
- 5.2.10 Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit der Sickeranlagen zu gewährleisten. Insbesondere ist in den Absetzbecken abgesetzter Schlamm regelmäßig abzusaugen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.
- 5.2.11 Ansonsten sind die Versickerungsanlagen entsprechend den Planunterlagen und nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- 5.2.12 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, so sind unverzüglich die zuständigen Landratsämter und die Wasserwirtschaftsämter München und Freising zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit den o.g. Behörden durchgeführt werden.

- 5.2.13 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich den zuständigen Wasserwirtschaftsämtern und den Wasserrechtsbehörden anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis bzw. eine Änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses zu beantragen.

6. Straßenrechtliche Verfügungen

6.1 FStrG

Die Widmung der neuen Bundesfernstraßenteile richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

6.2 BayStrWG

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

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

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

7. Entscheidungen über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen und gestellten Anträge 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.

8. Sofortige Vollziehbarkeit

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.

9. Kostenentscheidung

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

Angefallene Auslagen werden gegebenenfalls gesondert in Rechnung gestellt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Vorhaben umfasst den achtstreifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 9, Nürnberg - München, zwischen der AS Eching (Brücke über die DB München - Regensburg) und dem AK München-Nord, und zwar von Betriebs-km 513,830 bis 523,000 der Fahrbahn Nürnberg - München (Fahrbahn A) bzw. von Betriebs-km 513,830 bis 523,200 der Fahrbahn München - Nürnberg (Fahrbahn B).

Im Zuge des Vorhabens wird in den genannten Streckenabschnitten jeweils zusätzlich ein 4. Fahrstreifen und im Abschnitt zwischen der AS Garching-Süd und dem AK München-Nord, in dem im Jahr 2000 bereits ein 4. Fahrstreifen in Fahrtrichtung München (Fahrbahn A) angebaut worden ist, ein 5. Fahrstreifen angelegt. An den Anschlussstellen Eching, Garching-Nord und Garching-Süd sowie am Parkplatz bei km 517,5 werden in Fahrtrichtung Nürnberg (B) die vorhandenen Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen nach außen verlegt, in Fahrtrichtung München (A) ist dies in einer Vorwegmaßnahme bereits geschehen.

Die Gesamtlänge der Maßnahme beträgt 9,240 km (Fahrbahn A) bzw. 9,340 km (Fahrbahn B). Die beiden Richtungsfahrbahnen werden mit einer Gesamtbreite von 15,25 m bzw. im Abschnitt zwischen der AS Garching-Süd und dem AK München-Nord (Fahrbahn A) von überwiegend 19,00 m zur Aufnahme eines 4. bzw. 5. Fahrstreifens jeweils um 3,00 m nach außen verbreitert (neue Fahrstreifenbreiten: 2 x 3,50 m + 2 bzw. 3 x 3,75 m).

Im Siedlungsbereich der Stadt Garching und der Gemeinde Eching wird durch das Vorhaben Lärmvorsorge ausgelöst, wodurch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Als aktive Lärmschutzmaßnahmen sind dabei der Einbau eines 2-lagigen offenporigen Asphalts mit einer garantierten Lärmpegelminderung von 5 dB(A), die Errichtung bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden und die Anlage von Lärmschutzwällen vorgesehen.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Im derzeit gültigen Bedarfsplan von 1993 für die Bundesfernstraßen ist der achtstreifige Ausbau der A 9 zwischen dem Autobahnkreuz Neufahrn und dem Autobahnkreuz München-Nord in der Kategorie Weiterer Bedarf enthalten. Das Vorhaben ist für die momentan laufende Fortschreibung des Bedarfsplans zur Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf angemeldet worden und in dem mittlerweile vorliegenden Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 20.03.2003 dem 'Vordringlichen Bedarf' zugeordnet.

2.2 Raumordnung und Landesplanung

Die Erweiterung hochbelasteter Bundesfernstraßen ist als Ziel im Landesentwicklungsprogramm Bayern, Kap. B X 4.1, festgehalten

2.3 Plangenehmigungsverfahren

Mit Schreiben vom 12.12.2002 hat der Vorhabensträger eine Plangenehmigung für den Anbau von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen an den Anschlussstellen Eching, Garching-Nord, Garching-Süd sowie von 10 Haltebuchten an der Richtungsfahrbahn A der A 9 (BAB-km 514,500 – 521,230) beantragt. Die Regierung von Oberbayern hat die Plangenehmigung am 18.03.2003, Az. 225-43540 PG-014, erlassen. Die Gemeinde Eching hat daraufhin gegen die Plangenehmigung geklagt. Ihr Ziel war die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Da der achtstreifige Ausbau der A 9 auch den Bau von Lärmschutzanlagen betrifft, wurde zwischen den Pro-

zessparteien einvernehmlich das Ruhen des Gerichtsverfahrens beantragt, um das vorliegende Planfeststellungsverfahren abzuwarten (Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 28.07.2003).

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 02.07.2003 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 9 Nürnberg - München zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit

- vom 25.07.2003 bis 25.08.2003 bei der Landeshauptstadt München,
- vom 14.07.2003 bis 22.08.2003 bei der Stadt Garching und bei der Gemeinde Eching

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

- 08.09.2003 bei der Landeshauptstadt München,
- 05.09.2003 bei der Stadt Garching und bei der Gemeinde Eching.

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

- Landeshauptstadt München
- Stadt Garching
- Gemeinde Eching
- Landratsamt München
- Landratsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Straßenbauamt München
- Direktion für ländliche Entwicklung
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Forstdirektion Oberbayern
- Vermessungsamt München
- Vermessungsamt Freising
- Bayerischer Bauernverband
- Landwirtschaftsamt Ebersberg/München
- Landwirtschaftsamt Erding/ Moosburg
- Bayerisches Forstamt München
- DB Services Immobilien GmbH
- Deutsche Telekom AG, TNL Rosenheim
- E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern
- E.ON Netz GmbH

- SWM Versorgungsgruppe GmbH
- Bayerngas GmbH
- Zweckverband zur Abwasserbeseitigung in den Gemeinden Unterschleißheim, Eching, Neufahrn
- Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising Süd
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Regierung von Oberbayern, SG 801 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 830 – Höhere Naturschutzbehörde
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e. V.
- Colt Telekom GmbH
- VIATEL Communications GmbH
- Carrier 1 BV, jetzt Auffanggesellschaft GLH
- Level 3 Communications GmbH
- De Te Line, jetzt Auffanggesellschaft GLH

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 10.12, 11.12 und 15.12.2003 in der Stadt Garching erörtert. Die Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und anerkannten Vereine wurden hiervon benachrichtigt; im übrigen erfolgte die Ladung zu den Erörterungsterminen durch öffentliche sowie ortsübliche Bekanntmachung, da im Verfahren bei weitem mehr als 50 private Einwendungsführer individuell zu benachrichtigen gewesen wären. Das Ergebnis der Erörterungstermine ist in Niederschriften festgehalten.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und abgegebenen Stellungnahmen hat der Vorhabensträger die Planunterlagen überarbeitet und die sich ergebenden Änderungen im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.3, farbig gekennzeichnet. Die Änderungen betreffen im wesentlichen folgende Punkte:

- An der AS Eching wird die Auffahrtsrampe SO (Fahrtrichtung Nürnberg) zweistreifig ausgebaut und erhält eine neue Fahrbahnbreite von 7,50 m (vgl. dazu Unterlage 7.1, Bl. 1 und Unterlage 7.3, lfd. Nr. 1.02)
- Der von den Ausgleichsflächen überdeckte Parallelweg zur Autobahn wird zwischen dem schräg zur Autobahn verlaufende Weg mit Fl. Nr. 197 (BAB-km 515,57) und dem senkrecht zur Autobahn verlaufenden Weg mit der Fl. Nr. 543 (BAB-km 516,25) am östlichen Rand der Ausgleichsflächen neu erstellt (Breite 3,0 m + 2 x 0,75 m Bankett, Befestigung mit Schotter). Die vorgesehene Bepflanzung der Ausgleichfläche (2 parallele Baumreihen) in diesem Bereich wird bei der Ausführung der Bepflanzungsmaßnahme angepasst. Die Unterhaltung des neuen Weges obliegt der Gemeinde Eching (vgl. dazu Unterlage 7.1, Bl. 2 und Unterlage 7.3, lfd. Nr. 1.08).
- Der Unterhaltungsweg am östlichen Fuße des Lärmschutzwalles östlich der Autobahn zwischen Schleißheimer Kanal und dem ÖFW bei Dinismaning wird nicht über eine neue Zufahrt zum Lichtweg sondern über den bestehenden Wilhelmsweg und den Lichtweg an das bestehende Wegenetz angeschlossen. Der Lichtweg und der Wilhelmsweg werden im angegebenen Bereich mit Schotter befestigt (vgl. dazu Unterlage 7.1, Bl. 6 und Unterlage 7.3, lfd. Nr. 1.17).
- Die 9,00 m hohe Wall-/Wandkombination nördlich der DB-Unterführung bis km 513,580 wird durch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,00 m, abgestuft

auf 4,00 m, um 380 m verlängert (vgl. dazu Unterlage 11.2.3 und Unterlage 7.3, lfd. Nr. 2.02.). Am BW 123 (Überführung der St 2053 (Untere Hauptstraße)) wird eine 80,00 m lange Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,00 m, abgestuft auf 3,00 m, entlang der St 2053 (Nordseite) in Richtung Westen errichtet (vgl. dazu Unterlage 7.1, Bl. 1, Unterlage 7.3, lfd. Nr. 2.02 und Unterlage 11.2.3). Die Auswirkung (Einsparung an pass. LS) dieser Maßnahmen ist in den Unterlagen 11.2.3 (Lageplan zum Schallschutz) und 11.2.4 (Liste der Straßenzüge mit Anspruch auf passiven Lärmschutz) blau gekennzeichnet. In der Aufzählung der Eigentümer mit Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den passiven Lärmschutz unter A. 4.5.8 sind die Änderungen berücksichtigt

Ein ergänzendes Anhörungsverfahren war nicht mehr notwendig, da keine neuen, stärkeren oder wesentlich veränderten Betroffenheiten erkennbar waren bzw. Forderungen von Einwendungsführern Rechnung getragen wurde.

Mit Schreiben vom 15.01.2004 beantragte der Vorhabensträger die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. 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 nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 3 Abs. 1, 3e Abs. 1 Nr. 2, 3c Abs. 1 S. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPg- eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Eine Vorprüfung für den Einzelfall unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPg aufgeführten Kriterien ergab, dass nicht ausgeschlossen werden konnte, dass der achtstreifige Ausbau der A 9 sowie die damit verbundenen Änderungsmaßnahmen (zusätzliche Fahrbahnen und Verflechtungstreifen, Lärmschutzmaßnahmen, Entwässerungseinrichtungen) erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben können. Diese Einschätzung erfolgte primär im Hinblick auf die nicht unerhebliche Gesamtlänge der Maßnahme von 9,240 km (Fahrbahn A) bzw. von 9,340 km (Fahrbahn B), die mit einer zusätzlichen Versiegelung von ca. 5,1 ha Boden verbunden ist. Durch den vorübergehenden Verlust von landschaftsbildprägenden Gehölzen und eine Ballung von technischen Bauwerken wird zudem das Landschaftsbild beeinträchtigt. Auch der Umstand, dass der betroffene Landschaftsausschnitt trotz Vorbelastung durch intensive Nutzung und Infrastruktureinrichtungen eine erhöhte Empfindlichkeit gegenüber weiteren Störungen aufweist, führte zu dem vorläufigen Ergebnis, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden konnten.

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 12.03.2004 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 achtstreifige Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord orientiert sich am Bestand und an den verkehrlichen Bedürfnissen. Trassierung und Ausbaquerschnitt sind im Hinblick auf die Umweltauswirkungen optimiert. Etwaige Varianten sind nicht ersichtlich.

1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG/ Art. 49a BayNatSchG

Die Richtlinie 92/43/EWG des Europäischen Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurde in deutsches Recht übernommen und zwar in §§ 19a ff. BNatSchG und Art. 13b ff und 49a BayNatSchG. Das Bundesrecht gilt zum Teil unmittelbar. (§ 39 i.V.m. § 4 BNatSchG). Da es den Mitgliedstaaten nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichtes verwehrt ist, sich bei der gebotenen Umsetzung von Richtlinien auf ihr eigenes vertragswidriges Verhalten zu berufen und die Ziele einer Richtlinie durch nicht rechtzeitige oder unvollständige Umsetzung zu unterlaufen, gilt für bereits gemeldete Gebiete der ersten und zweiten Tranche das Verschlechterungsverbot des § 13c BNatSchG.

Ziel der Verträglichkeitsuntersuchung ist die Feststellung, ob das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines gemeldeten Vogelschutzgebietes oder eines FFH-Gebietes (Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. In einem solchen Falle wäre das Projekt grundsätzlich unzulässig.

Das Bauvorhaben liegt nordwestlich der AS Garching-Nord und grenzt unmittelbar östlich an einen Teilbereich des von der Bayerischen Staatsregierung an die EU-Kommission für das Netz Natura 2000 gemeldeten FFH-Gebietsvorschlages Nr. 7735-302 "Mallertshofer Holz und Heiden" an. In diesem Abschnitt bildet die Flurgrenze des Autobahngrundstücks die Grenze zum FFH-Gebiet. Der Randbereich des Gebietes wird hier von einer ruderalisierten Altgrasflur eingenommen, hinter der ein breiter Kiefernbestand als Puffer aufgeforstet wurde. Die Ausbaumaßnahme greift anlagebedingt weder durch dauerhafte noch durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme in das FFH-Gebiet ein. Eine Flächeninanspruchnahme ergibt sich nur durch die Pflanzung einer Baumreihe auf dem ruderalisierten Altgrasstreifen vor der Kiefernaufforstung. Auswirkungen durch den Baubetrieb werden durch einen schützenden Bauzaun vermieden. Es kommt daher lediglich zu einer geringfügigen Zunahme der betriebsbedingten mittelbaren Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet. Davon sind im wesentlichen die Kiefernaufforstungen betroffen, die derzeit keinen wertprägenden Lebensraumtyp darstellen. Fundorte wertgebender Arten, die im Standarddatenbogen zum FFH-Gebiet genannt sind, sind für diesen Teilbereich nicht bekannt. Wir haben die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet "Mallertshofer Holz und Heiden" und dessen Erhaltungsziele deshalb als nicht erheblich eingestuft.

Im Plangebiet liegen daneben noch die gemeldeten FFH-Gebietsvorschläge Nr. 7735-301.01 "Echinger Lohe", Nr. 7735-301.02 "Garchinger Heide", Nr. 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" und Nr. 7735-304 "Standortübungsplatz München" (Fröttmaninger Heide). Eine Überbauung von Flächen dieser Gebiete findet nicht statt. Prioritäre Tier- und Pflanzenarten, prioritäre Lebensräume oder Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie bzw. des Anhang 1 der EU-Vogelschutz-Richtlinie sind im Umgriff der Trasse nicht vorhanden.

Aufgrund einer überschlägigen Überprüfung bestehen daher keinerlei Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder zumindest in ihren Auswirkungen ohne genauere Untersuchung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen durch das Straßenbauprojekt für Vogelschutz- oder FFH-Gebiete. Eine spezielle Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG/ Art. 49a BayNatSchG war damit nicht erforderlich. Anträge auf Ergänzung der FFH-Unterlagen waren demzufolge zurückzuweisen. Anderes läßt sich auch nicht einem Vergleich mit einer umfassenderen FFH-Verträglichkeitsuntersuchung infolge eines Straßenneubaues

der Stadt Garching entnehmen, weil diese Baumaßnahmen im Unterschied zu dem festgestellten Vorhaben in ein gemeldetes FFH-Gebiet eingreifen.

1.4 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Im Verfahren wurden weit über 2000 private Einwendungen gegen das Bauvorhaben erhoben. Wir haben daraufhin die individuelle Benachrichtigung der privaten Verfahrensbeteiligten vom Erörterungstermin nach Art. 73 Abs. 6 Satz 4 BayVwVfG durch öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Regierung von Oberbayern und den örtlichen Tageszeitungen ersetzt, da außer der Benachrichtigung des Vorhabensträgers und der Träger öffentlicher Belange mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen gewesen wären.

Im Verfahren wurde gerügt, dass keine individuelle Benachrichtigung von solchen Einwendungsführern vom Erörterungstermin erfolgt ist, die zu den von der Stadt Garching entworfenen Mustereinwendungen zusätzliche Einwendungen bzgl. des Bestehens eines Anspruches auf passive Lärmschutzmaßnahmen erhoben haben. Diese Einwendungsführer seien nicht mehr als 50 gewesen und somit individuell zu benachrichtigen gewesen. Hierbei wird verkannt, dass Art. 73 Abs. 6 Satz 4 BayVwVfG nicht auf die Anzahl oder der Art der erhobenen Einwendungen, sondern auf die Anzahl der zu benachrichtigenden Einwendungsführer abstellt, die bei weitem über der Zahl 50 lag.

Zum anderen wurde moniert, dass diese erhobenen "zusätzlichen" Einwendungen zusammen mit den "allgemeinen" Einwendungen gegen das Vorhaben im Erörterungstermin und nicht separat erörtert worden sind. Auch darin liegt kein Verfahrensverstoß. Das Gesetz verlangt nur, dass alle vorgebrachten Einwendungen erörtert werden und unterscheidet insofern nicht nach der Art der Einwendungen. Es besteht auch grundsätzlich kein Anspruch auf vertrauliche Einzelerörterungen. Dies wäre nur dann der Fall, wenn ein berechtigtes Geheimhaltungsinteresse an der Wahrung persönlicher oder geschäftlicher Verhältnisse glaubhaft gemacht worden wäre. Dies ist nicht geschehen und wäre bei der Frage, ob Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht auch nicht ohne weiteres vorstellbar.

Das Gesetz enthält auch keine Bestimmung über die Gestaltung und den Ablauf des Erörterungstermins, sondern überlässt dies der sachgemäßen Ermessensausübung der Planfeststellungsbehörde, solange nur sichergestellt ist, dass der Zweck des Erörterungstermins, Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten zu besprechen und über das konkrete Vorhaben zu unterrichten, erfüllt wird. Dies war der Fall, da die zusätzlichen Einwendungen ebenfalls im Erörterungstermin mit den Einwendungsführern erörtert wurden und bei dieser Entscheidung Berücksichtigung fanden.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung / Verträglichkeitsprüfung

2.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist unter Ziffer B 1. dieses Beschlusses sowie im Erläuterungsbericht der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 1) beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen. Wir betrachten die vorgelegten Unterlagen als ausreichend für eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG, um diese Zusammenfassung bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen.

Der engere Untersuchungsraum ist in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 12.1) näher beschrieben und erfaßt die Bereiche, in denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Auf diese Unterlage wird verwiesen.

2.2 Beschreibung der Umwelt

Der Untersuchungsraum liegt zur Gänze im Naturraum "Münchener-Ebene", einem Teil der Isar - Inn - Schotterplatten, einer flache Ebene ohne deutliche natürliche Erhebungen. Die Geologie besteht aus quartären Schotterablagerungen. Der Boden besteht überwiegend aus mittel- bis flachgründigen Pararendzinen im Bereich der "Münchener-Schotter-Ebene" und Auenlehme im Randbereich zur Isaraue. Im Untersuchungsraum befindet sich ein mächtiges quartäres Grundwasserstockwerk unter einer nach Norden ausdünnenden sandig-kiesigen Deckschicht.

Als potenzielle natürliche Vegetation wären im Untersuchungsgebiet Fingerkraut-Kiefern-Eichenwälder auf den Sanden und Kiesen der Schotterterrassen und Labkraut-Eichen-Hainbuchenwälder in den Bereichen mit höheren Lehnteilen im Boden anzutreffen.

Derzeit sind fast alle Bereiche der Münchener Ebene zwischen den Mülldeponien der Landeshauptstadt München und dem Siedlungsbereich der Stadt Garching sowie zwischen Garching und dem Siedlungsbereich Eching - Neufahrn fast ausschließlich durch intensiven landwirtschaftlich Ackerbau genutzt. Bereiche mit kleinflächiger Grünlandnutzung beschränken sich auf die Randbereiche um die Siedlungen. Zwischen Garching und dem Siedlungsband Eching - Neufahrn sind beidseits der BAB A 9 noch naturnahe Gras-Heideflächen in flächenhafter Ausdehnung vorhanden, welche die letzte Reste der ursprünglich ausgedehnten Heide im Münchner Norden darstellen. In den letzten Jahrzehnten sind im Bereich Garchinger Heide und Mallertshofer Heide zusätzliche Wiesen- und Weideflächen geschaffen worden, die die Restflächen erweitern und im Sinne eines Biotopverbundes ergänzen. Teilbereiche dieser Schotterlandschaft sind durch Waldflächen eingenommen, die wie bei der Echinger Lohe oder Teilen des Mallertshofer Holzes naturnah ausgeprägt sind. Jüngere Waldneugründungen, die vorherrschend mit Kiefern bepflanzt sind, ergänzen diese Waldflächen. Als gliedernde landschaftliche Elemente sind ältere Hecken bzw. Pflanzungen entlang der Siedlungsränder und Straßen vorhanden, welche durch die Gehölzsäume beidseits des Schleißheimer Kanals und einer ehemaligen Kiesgrube im Süden von Dirnismaning sowie durch jüngere Pflanzungen in der Flur zwischen Dietersheim und Neufahrn ergänzt werden. Weitere großflächige Pflanzungen von Hecken und Einzelbäumen konzentrieren sich auf das Umfeld der Erholungsgebiete Garching und Eching. Daneben sind auch die vorhandenen Böschungen der Autobahn, von Überführungsbauwerken oder Lärmschutzanlagen mit dichten Gehölzbeständen bepflanzt.

Die Siedlungsstruktur im Plangebiet wird heute durch die großflächigen städtischen Siedlungsgebiete der Stadt Garching sowie der Gemeinden Eching und Neufahrn (Wohnen und Gewerbe) bestimmt. Dirnismaning und Kanalhaus sind durch eine gemischte Siedlungsstruktur geprägt, die sich aus Wohnhäusern, landwirtschaftlichen Anwesen und Gewerbebetrieben zusammensetzt. Weitere einzelne Anwesen befinden sich im Umfeld des Erholungsgebietes Garching.

Das Plangebiet wird durch die bestehende, annähernd in Nord-Süd-Richtung verlaufende BAB A 9 dominiert. Parallel zur Autobahn verläuft im Osten außerhalb des Plangebietes die Bundesstraße B 11. Weitere stark befahrene Verkehrswege sind die in Ost-West-Richtung verlaufende Bundesstraße B 471 mit der Anschlussstelle Garching-Süd an die A 9 sowie die Staatsstraße 2053 Neufahrn-Eching mit der Anschlussstelle Eching. Ansonsten sind im Plangebiet ortsverbindende Straßen und untergeordnete Feldwege vorhanden. Im Südwesten des Plangebietes befindet sich außerdem die U-Bahnlinie München-Hochbrück.

Der größte Teil des Plangebietes wird überwiegend intensiv ackerbaulich genutzt. Die von Natur aus eher mäßig ertragreichen Böden wurden durch Düngung, Bewässerung und die Flureinteilung zu landwirtschaftlich wertvollen Flächen entwickelt. Auf den Flächen der Landeshauptstadt München entlang der A 9 wurden seit den 20er Jahren Klärschlämme in großen Mengen ausgebracht. Die zulässigen Grenzwerte nach der Klärschlammverordnung sind nach Messungen aus den 70er

Jahren bei weitem überschritten. Restbereiche mit standortangepasster Grünlandnutzung befinden sich in Randbereichen von Dirnismaning. Die Heideflächen des ehemaligen Standortübungsplatzes Mallertshofer Holz werden durch Schafbeweidung extensiv genutzt.

Die außerhalb des Plangebietes im Osten liegenden Isarauen sind als regional bedeutsame Erholungslandschaft einzustufen (Ausweisung als Erholungsgebiet Isartal (7) im Regionalplan, regionale Radwegeverbindungen entlang der Isar). Auch die Fröttmaninger Heide im Westen wird als (Nah-) Erholungsgebiet genutzt. Entsprechend bedeutsam sind die Feldwege im Untersuchungsgebiet, die die wichtigsten Rad- und Fußwegeverbindungen zwischen den beiden Gebieten außerhalb des besiedelten Bereiches darstellen. Unmittelbar nördlich der Stadtgrenze Münchens ist im Regionalplan zwischen beiden Gebieten ein regional bedeutsamer Grünzug und im Münchner Norden die Anlage neuer Erholungsgebiete für die Naherholung vorgesehen, um die vorhandenen Erholungsgebiete im Süden von München zu entlasten. Im Plangebiet liegen die ausgebauten Erholungsgebiete Echinger See und Garching See.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholungseignung sind im Plangebiet vor allem durch die bestehende A 9 mit einem Verkehrsaufkommen von täglich ca. 137.000 Fahrzeugen vorhanden. Verstärkt werden die genannten Beeinträchtigungen im Bereich der Querung der Bundesstraße 471 und der im Osten der A 9 gelegenen B 11. Beeinträchtigungen der natürlichen Ressourcen ergeben sich weiterhin durch die großflächige und intensive ackerbauliche Nutzung, da infolge dessen die natürlichen Landschaftsstrukturen beseitigt wurden und der Ackerbau bis in die unmittelbare Nähe von Fließgewässern oder empfindlichen Lebensräumen heranreicht. An diesen Stellen entstehen aufgrund von Verkleinerungen der Bestände oder wegen häufiger Störung und Stoffeinträgen durch die Bearbeitungsgänge der Landwirtschaft erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensräume und des Funktionsgefüges für Tiere und Pflanzen.

Außerdem wurde die ebene Landschaft nördlich Münchens bereits durch erhebliche Massenschüttungen stark verändert. Die vorhandenen und in der Verfüllung befindlichen Deponien haben dem südlichsten Teil des Plangebietes den Charakter einer Hügellandschaft gegeben und damit die früher mögliche weite Fernsicht über die Stadt hinweg zu den Alpen versperrt. Außerdem wurden im unmittelbaren Bereich der Stadt Garching beidseits und bei Eching westlich der Autobahn Lärmschutzwälle mit aufgesetzten Lärmschutzwänden gebaut, die eine Gesamthöhe von bis zu 9 m erreichen. Diese Schüttungen besitzen eine relativ geringe Fernwirkung, da sie unmittelbar neben z.T. mit Hochhäusern bebauten Flächen erfolgten.

Die Bebauung im Münchner Norden wird auch zukünftig weiter zunehmen, da hier entwicklungsfähige Bauflächen in ausreichender Größe vorhanden sind, und die Verkehrsinfrastruktur u. a. auch in Verbindung mit dem geplanten Stadion-Neubau direkt südlich des AK München-Nord weiter ausgebaut wird. Die Entwicklung orientiert sich dabei an der vorhandenen Bebauung z.B. sind bauliche Ausweisungen östlich im Anschluss an das Gewerbegebiet Hochbrück und im Bereich der Siedlungen von Dirnismaning und Kanalhaus beabsichtigt. Neben den Bauflächen sind zusätzliche Verkehrswege geplant, die das Plangebiet durchschneiden. So wird derzeit die Westumgehung von Garching mit mehreren Varianten geplant, wobei südlich von Garching eine diagonale Verbindung zwischen der B 11 bei Dirnismaning und dem Anschluss an die B 471 beim U-Bahnhof Hochbrück vorgesehen ist. Die noch vorhandenen Freiflächen werden neben ihrer Bedeutung für die landwirtschaftliche Produktion auch zunehmend Ausgleichsfunktionen für den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion übernehmen müssen, zumal der aus Sicht der Regional- und Kommunalplanung wichtige Grünzug "Grüngürtel Münchner Norden" von West nach Ost das Plangebiet kreuzt.

Als Naturschutzgebiete sind die Nr. 100.21 "Echinger Lohe", Nr. 100.126 "Mallertshofer Holz und Heiden" unmittelbar westlich der BAB A 9 und außerhalb des

Plangebietes südlich der Echinger Lohe Nr. 100.20 "Garching Heide" ausgewiesen. Diese wurden von der bayerischen Staatsregierung als Nr. 7735-301.01 "Echinger Lohe", Nr. 7735-301.02 "Garching Heide" und Nr. 7735-302 "Mallertshofer Holz und Heiden zusammen mit der Nr. 7537-301.07 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" Heide" als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung gemeldet. Konzertierungsgebiete oder Europäische Vogelschutzgebiete liegen für das Plangebiet nicht vor. Südlich von Eching liegt der gesamte Landschaftsraum beidseits der A 9 im Landschaftsschutzgebiet "Freisinger Moos und Echinger Gfild" und ergänzend dazu liegt im Landkreis München westlich von Garching das Landschaftsschutzgebiet "Münchner Norden". Als geschützter Landschaftsbestandteil und Grünbestand liegt südlich von Eching und westlich der Autobahn die "Kastener Kiesgrube". Streng geschützte Arten sind nicht nachgewiesen bzw. haben dort keinen Teil ihres Gesamtlebensraumes.

2.3 Vorhabensvarianten

Die Regierung ist 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).

Neben der festgestellten Lösung sind hinsichtlich der Trassierung (Linienführung, Höhenlage) keine Alternativen ersichtlich, die umweltverträglicher einzustufen wären. Die gewählte Linie orientiert sich an der durch die bestehenden Autobahn, die Anschlussstellen und die vorhandene Bebauung vorgegebenen Zwangspunkte. Eingriffe in Grund und Boden wurden damit auf das unumgängliche Maß beschränkt. Da der gewählte notwendige Ausbauquerschnitt im Hinblick auf den prognostizierten Verkehr die Mindestanforderungen erfüllt, sind bezüglich des Querschnitts ebenfalls keine Alternativen sinnvoll.

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

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt, Barriere- und Zerschneidungseffekt, kleinklimatischen Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft sowie Einleitungen in Oberflächengewässer und Grundwasser.

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

Als verkehrsbedingte Auswirkungen kommen in Betracht Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen, Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und die Gefahr von Kollisionen.

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

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

Durch den Straßenbau werden insgesamt ca. 66,9 ha an Grund und Boden benötigt. Davon entfallen ca. 5,5 ha auf zusätzliche befestigte Flächen (größtenteils bestehende Straßenflächen). Auf das Straßenbegleitgrün und Gestaltungsmaßnahmen im unmittelbaren Nahbereich der Trasse entfallen ca. 47,2 ha (größtenteils bestehende Straßenebenenflächen) und für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen werden ca. 10,75 ha benötigt.

2.4.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch wurde anhand der Schutzziele Wohnen und Erholung betrachtet. Negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzziele können sich vorwiegend durch Lärm, Luftschadstoffe, optische Störungen und Verschattung von Wohn- und Freiflächen ergeben.

Als betroffene Gebiete zwischen dem Baubeginn bei Eching und der AS Garching-Nord befinden sich im Ortsbereich von Eching Siedlungsflächen neben der A 9. Der westlich der A 9 gelegene Teil ist durch Wohngebiete mit Einzel- und Reihenhausbau geprägt. Östlich der A 9 befinden sich zwischen Eching und Neufahrn großflächige Industrie- und Gewerbeflächen. Die Bereiche zwischen Eching und Garching sind unbebaut. Zwischen der AS Garching-Nord und dem AK München-Nord sind westlich der A 9 weite Bereiche unbebaut. Nur südlich der B 471(alt) liegen hinter den Lärmschutzanlagen (Höhe ca. 8 m über FOK) Wohn- und Mischgebietsnutzungen (überwiegend 2- bis 3-geschossige Gebäude). Westlich davon anschließend liegen die Gewerbeflächen von Garching-Hochbrück. Östlich der A 9 befindet sich das Stadtzentrum von Garching. Hier sind entlang der Autobahn umfangreiche Schallschutzanlagen mit einer Höhe von bis zu 9 m über FOK vorhanden. Die Wohnbebauung ist geprägt durch Reihen- und Doppelhausbebauung. In unmittelbarer Nähe zur A 9 befinden sich auch Geschosswohnungsbauten sowie Punkthochhäuser. Das Ortszentrum am Rathaus wird durch 3- bis 4-geschossigen Wohnungsbau geprägt. Südlich der B 471(alt) befindet sich ein Sondergebiet mit Grund- und Hauptschule. Südlich und östlich davon schließen sich großflächig Wohnnutzungen mit einzelstehenden 2- bis 3-geschossigen Gebäuden an. Im Süden und Südosten des Stadtgebietes befinden sich zudem bis zu 6-geschossige Wohnungsbauten. Südlich der AS Garching-Süd liegen die Garchinger Stadtteile Kanalhaus und Dirnismaning. Sie sind als Mischgebiete eingestuft und weisen bis zu 3-geschossige Wohngebäude auf. In Kanalhaus befinden sich einzelne Wohngebäude im Außenbereich.

Im Untersuchungsgebiet liegen als Freizeit- und Erholungseinrichtungen mit Erholungseignung und -nutzung von hoher Qualität und Intensität in Eching nördlich der Staatstraße und westlich der A 9 großflächige Kleingartenanlagen und südlich der Überführung der Kreisstraße FS 20 westlich der A 9 das Naherholungsgebiet am Echinger Baggersee. In Garching liegt westlich der A 9 das Naherholungsgebiet Garchinger See mit einer Tennisanlage und nordwestlich der B 471(alt) eine Kleingartenanlage. Bedeutsame Rad- und Fußwegeverbindungen sind im Gebiet auf Feldwegen vorhanden, wobei sie meist vom Autoverkehr ungestörte Verbindungen darstellen, aber die Autobahn nur an wenigen Stellen queren.

Neben der BAB A 9 sind als weitere, die Verkehrslärmsituation wesentlich prägende Lärmquellen die Bundesstraßen B 471(neu), B 11 und die B 471(alt) Schleißheimer Straße, die Hauptverkehrsstraßen in Eching und Garching, der Autobahnring München (A 99), Nordabschnitt und die Bahnlinie München-Regensburg vorhanden, die das Untersuchungsgebiet erheblich vorbelasten.

2.4.1.1 Auswirkungen von Lärm

Bei einem Ausbau der A 9 werden die zulässigen Lärmgrenzwerte in Eching, in Garching und den Ortsteilen Kanalhaus und Dirnismaning überschritten. Es sind deshalb die Verwendung eines stark lärmindernden Fahrbahnbelages und in großen Teilbereichen Schallschutzwälle und -wände mit einer Höhe von bis zu 11,0 m über der Fahrbahnoberkante und vorgesehen. Bezogen auf den Ausbauzustand

ohne zusätzlichen Lärmschutz lassen sich mit den vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen in Garching nach den Berechnungen Pegelminderungen von durchschnittlich ca. 9 dB(A) im nördlichen Stadtrandgebiet am Echinger Weg teilweise bis zu 12 dB(A) und ca. 6 dB(A) im südlichen Stadtgebiet erreichen. Im Gemeindegebiet von Eching können teilweise bis zu 13 dB(A) erreicht werden. (Unterlage 1, Unterlagen 11.1.1., 11.2.1).

Im gesamten Stadtgebiet von Garching bleiben damit die Schallimmissionen von der A 9 unter Berücksichtigung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen im ebenerdigen Freiraum unterhalb den zulässigen Tagesgrenzwerten der 16. BImSchV für Wohngebiete, weitgehend auch im 1. Obergeschoss und teilweise auch in höheren Stockwerken. Im gesamten Ortsbereich von Eching können die Tagesgrenzwerte mit Ausnahme eines Gewerbebetriebes unmittelbar östlich der A 9 im ebenerdigen Freiraum und in allen Stockwerken eingehalten werden. Die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen auf die wohnungsnahen Freiräume und die vorhandenen Freizeiteinrichtungen reduzieren sich wegen der aktiven Lärmschutzanlagen ebenso. Darüber hinaus können mit Hilfe von passiven Lärmschutzmaßnahmen, die an zahlreichen Gebäuden (Unterlagen 11.1.4 und 11.2.4) erforderlich werden, auch die zulässigen Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV in Garching und Eching eingehalten werden.

Bezogen auf die Gesamtschallimmissionen der Verkehrswege im Untersuchungsgebiet (A 9, B 11, B 471alt, St 2053, Bahnlinie München-Regensburg) wird der Gesamtbeurteilungspegel nahezu unverändert bleiben bzw. sich nur geringfügig verringern (in Eching und im inneren Stadtgebiet von Garching 0,5 dB(A), außerhalb von Garching bis zu 2,0 dB(A)). Die Lärmreduzierungen treffen dabei auch für Gebäude zu, die aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zu einer verkehrsreichen Straße oder Bahnlinie bereits Schallpegel aufweisen, die z.T. die Lärmsanierungswerte von 70/60 dB(A) tags/nachts bei Wohngebieten überschreiten.

Für die erfassten wohnungsnahen Freiräume, die Gebiete mit Erholungsnutzung sowie die Wander- und Radwege ergibt sich aufgrund der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen z.T. eine erhebliche Reduzierung der bereits vorhandenen starken verkehrsbedingten Beeinträchtigungen (Lärm, optische Unruhe). Durch die für den Bau der Lärmschutzwälle und -wände erforderliche Rodung der straßenbegleitenden Baum- und Gehölzbestände wird jedoch der vorhandene Sichtschutz in Teilabschnitten vorübergehend beseitigt.

2.4.1.2 Auswirkungen von Luftschadstoffen

Die Auswirkungen der vom Verkehr auf der Autobahn im Prognosejahr 2015 ausgehenden Luftschadstoffe auf die angrenzenden Siedlungsbereiche in Eching und Garching wurden im Vergleich zum Analysejahr 2002 mit einem speziellen Verfahren eines beauftragten Gutachters, welches die inhaltlichen Vorgaben des Merkblattes für Luftverunreinigungen an Straßen -MLuS 02- berücksichtigt, für Stickstoffoxid, Benzol und PM₁₀, berechnet (vgl.C.3.3.4.2.2).

Die Immissionsvorbelastung führte nach den Berechnungen des Gutachters für das Analysejahr 2002 in den Randgebieten von Garching und den Außenwohnbereichen Kanalhaus und Dirnismaning zu einer durchgängigen Überschreitung des ab dem Jahr 2010 nach § 3 der 22. BImSchV einzuhaltenden Grenzwertes von 40 µg/m³ für den Jahresmittelwert (JMW) von Stickstoffdioxid (NO₂). Im südlichen Teil des Stadtgebietes wird der ab 2005 nach § 4 der 22. BImSchV einzuhaltende Grenzwert von 40 µg/m³ für den JMW für Schwebstaub und Partikel (PM₁₀) überschritten. In Eching werden im Analysejahr die gültigen Grenzwerte für Benzol von 5 µg/m³ (JMW) sowie derjenige für das 99.8 Perzentil für NO₂ (200 µg/m³) deutlich unterschritten. Im Gewerbegebiet östlich der A 9 sind erhebliche Überschreitungen der Jahresmittelwerte von NO₂ und PM₁₀ berechnet worden. Zu Überschreitungen von NO₂ kommt es auch im Ortsbereich um die Anschlussstelle der A 9 und ferner zu geringfügigen Überschreitungen von PM₁₀ am Ostufer des Echinger Sees.

Bei einem Ausbau der A 9 wird für das Prognosejahr 2015 dagegen nach den Berechnungen in Garching der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für die JMW von PM_{10} deutlich aufgrund des prognostizierten Rückgangs der Emissionsfaktoren und der geplanten Lärmschutzmaßnahmen unterschritten. In Eching wurde nur an einem Untersuchungspunkt der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ knapp überschritten und für weitere autobahnnahe Bereiche (Einkaufszentren an der Ostseite der A 9) Konzentrationen von 36 bis $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als JMW von PM_{10} ermittelt.

Bei der Betrachtung des Grenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für den Tagesmittelwert von PM_{10} bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Jahr wurde festgestellt, dass der Grenzwert auf der Grundlage der Hintergrundbelastung von $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in Garching nicht überschritten werden wird. In Eching dagegen muss mit einer Überschreitungshäufigkeit von mehr als 35 Tagen pro Jahr gerechnet werden. In Eching wurden östlich der Autobahn im Bereich der Einkaufszentren hohe Konzentrationen errechnet, wobei an zwei Prüfpunkten der Grenzwert deutlich überschritten wird.

Die Berechnungen des JMW für NO_2 zeigen für das Stadtgebiet von Garching, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Nur an einem Prüfpunkt auf der Westseite der Autobahn wird nach der vorliegenden konservativen Abschätzung ein Immissionsniveau in Höhe des Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für den JMW erreicht. In den Außenwohngebiete von Kanalhaus und Dirnismaning wird der Grenzwert noch erreicht. In Eching kommt es im Bereich des Gewerbezentums (Einkaufszentren) zu einer Überschreitung des JMW für NO_2 . Im Ortsbereich von Eching und am Eching See kommt es zu deutlichen Unterschreitungen.

Desweiteren wird im gesamten Untersuchungsgebiet von Garching und Eching der Grenzwert für das 99.8 Perzentil von NO_2 ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) deutlich eingehalten.

Insgesamt gesehen verdeutlichen die Differenzermittlungen für NO_2 und PM_{10} , die die Differenz der Belastung 2002 und 2015 ausweisen, dass die Luftqualität sowohl in Garching als auch in Eching im Jahre 2015 aufgrund verringerter Kfz-Emissionen, den verbesserten Verkehrsfluss auf der A 9 und den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere im Bereich der Wohngebäude und der Erholungsflächen, gegenüber dem derzeitigen Zustand verbessert wird. Auch im Nebenstraßennetz sind Verbesserungen durch die Reduktion der Emissionsfaktoren für das Prognosejahr 2015 zu erwarten.

Die Immissionsbelastungen durch Benzol liegen aufgrund des reduzierten Benzolgehaltes im Treibstoff deutlich unter dem nach § 6 der 22. BImSchV ab dem Jahr 2010 gültigen Grenzwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für den JMW.

Berechnungen für Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid (SO_2) wurden nicht vorgenommen, da die diesbezüglichen Grenzwerte bei einer Nichtüberschreitung der Grenzwerte von NO_2 und PM_{10} nach Erfahrung deutlich unterschritten werden.

Die Berechnungen zeigen ferner, dass ein Verzicht auf den Ausbau der A 9 zu einer erheblichen Zunahme der Stauhäufigkeit und zu Stop-and-Go-Verkehrssituationen im Jahre 2020 führt. Aufgrund dessen werden die JMW für NO_2 und PM_{10} beidseits der A 9 in Garching und Eching im Vergleich zum Ausbaufall deutlich überschritten. Die Grenzwerte für Benzol und das 99.8 Perzentil für NO_2 werden eingehalten.

2.4.1.3 Auswirkungen von Verschattung

Die geplanten bis zu 11 m hohen Schallschutzwälle und -wände führen in Abhängigkeit von der Jahres- und Tageszeit zu einer mehr oder weniger großen Verschattung der angrenzenden Flächen, was sich auf das Wohlbefinden der Menschen negativ auswirken kann. Die Auswirkungen der Verschattungen wurden exemplarisch an einem zu den Lärmschutzanlagen nächstliegenden Wohngebäude in Garching (Am Egerfeld 31-35) östlich der A 9 ermittelt, weil es am stärksten von der Verschattung betroffen ist. Wohngebäude westlich der A 9 wurden nicht näher untersucht, da sie deutlich größere Abstände aufweisen. Das Gebäude ist in den Wintermonaten (Berechnungszeitpunkte 17.01. und 08.02. um jeweils 15 Uhr) durch

eine teilweise Verschattung der Fassade betroffen. In den Vormittags- und Mittagsstunden ist jedoch keinerlei Einfluss der Schallschutzwand/-wandkombination auf diesen Bereich östlich der Autobahn zu erwarten. Für das Gebäude bedeutet dies, dass z.B. am 17. Januar zwischen Sonnenaufgang und ca. 13:20 Uhr die Sonne auf die Fassaden scheinen kann. Da derzeit bereits hohe Bäume und Sträucher entlang der Außenseite des Lärmschutzwalles vorhanden sind, ist eine teilweise Verschattung dieser Bereiche das gesamte Jahr über bereits jetzt vorhanden. Diese Aussagen können auf die südlich gelegenen Gebäude an der Röntgenstraße übertragen werden. Insgesamt werden nur wenige Häuser an ihrer Westfassade von einer Verschattung durch die geplanten Lärmschutzwände betroffen. Da dies immer nur Teilbereiche der Fassaden betrifft und sich für die Ost- bzw. Südfassade keine Änderung gegenüber dem bestehenden Zustand ergeben wird, sind die verbleibenden Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Menschen nur gering.

2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

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

2.4.2.1 Vorbelastung

Die geplanten Baumaßnahmen liegen zum großen Teil unmittelbar neben den Fahrbahnen der stark befahrenen A 9 auf dem dort vorhandenen Verkehrsleitgrün. Es handelt sich damit vorwiegend um Flächen, die durch die bestehende A 9 bereits vorbelastet und beeinträchtigt sind. Die entlang der Autobahn vorhandenen Gehölzstandorte bzw. trockenen und besonnten Standorte können aufgrund der Vorbelastungen durch die bestehende Autobahn (Isolation, Schadstoff- und Lärmemissionen) nur sehr eingeschränkt Lebensraum für Vögel bzw. trockenheitsliebende Tierarten bieten. Seltene oder empfindliche Tierarten wurden nicht gefunden. Die vorhandenen (Rest)-Biotope sind durch die linearen Verkehrswege (Autobahn mit Anschlussstellen, U-Bahn, Bundesstraßen, sonstige Hauptverkehrsstraßen) und durch die Siedlungsbänder weitgehend voneinander isoliert. Ein genetischer Austausch ist nur in geringem Umfang möglich. Die Biotopflächen haben allenfalls „Trittsteinfunktion“ für mobile und wenig empfindliche Tierarten (Vögel, Säugetiere).

2.4.2.2 Neubelastung

Biotopflächen sowie landwirtschaftliche Flächen sind nur in geringem Umfang betroffen. Der Bau der Autobahn führt durch Überbauung (Verlust der Großbäume und der Gehölzbestände entlang der A 9) und Immissionen zu Verlusten und Beeinträchtigungen von Lebensräumen für Tiere mit geringer Störanfälligkeit und Pflanzen. Entsprechend der Bedeutung dieser Lebensräume kommt es für Tiere und Pflanzen zu mittleren Belastungen infolge vorübergehender Flächeninanspruchnahme und sehr geringer Zunahme der Reichweite der verkehrsbedingten Auswirkungen für eine Obstwiese am Ortsrand von Eching westlich der Autobahn, zur geringen Zunahme der Reichweite der verkehrsbedingten Auswirkungen für die als Puffer für das FFH-Gebiet und NSG Mallertshofer Holz bedeutsamen Kiefernauflastungen und zur kleinflächigen Überbauung von Ufergehölzen und begleitenden Strukturen am Schleißheimer Kanal durch den Bau von Lärmschutzwand und -wand sowie Verbreiterung des Brückenbauwerkes am Schleißheimer Kanal.

Geringe Belastungen entstehen durch die Baumaßnahme infolge von Versiegelung, von Überbauung oder Inanspruchnahme für das Baufeld von Straßenleitgrün (gemähte Grasfluren, Altgrasfluren, Gehölzbestände, Einzelbäume) beidseits der A 9

im gesamten Streckenabschnitt, die Überbauung von Gehölzbeständen an den bestehenden Lärmschutzwällen bei Eching und Garching, die Überbauung von Gehölzbeständen an den Böschungen der AS Eching (Westseite), der AS Garching-Nord, der Überführung am nördlichen Ortsrand von Garching, der Überführung der B 471, der AS Garching-Süd und der Deponie Nordost. Es kommt auch zu einer geringfügigen Zunahme der Reichweite der verkehrsbedingten Auswirkungen auf straßennahe Vegetationsflächen, die nicht den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen (Siedlungsgrün, Sukzessionsflächen auf Bauschutthalde, Acker, Altgrasfluren, Gehölze) und einer vorübergehenden unmittelbaren Beeinträchtigung gehölzfreier Straßengrünflächen (gemähte Grasfluren, Altgrasfluren). Lebensräume streng geschützter Arten werden von der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Durch die Baumaßnahme kommt es zu einer geringfügigen Verstärkung der schon bestehenden starken Zerschneidung, die aber als unerheblich für die landschaftlichen Funktionsbeziehungen eingestuft werden können.

Die zu erwartenden Projektwirkungen werden letztendlich von den vorhandenen Wirkungen der Autobahn überlagert.

2.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor zum Erhalt einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittel- und Futtermittelproduktion. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Als wesentliche Folgen der zu errichtenden Verkehrsflächen sind zu nennen:

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

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

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

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

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

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

2.4.3.1 Vorbelastung

Alle Maßnahmen befinden sich aufgrund der Nähe zu stark befahrenen Straßen und abschnittsweise auch zu dicht bebauten Gebieten in einem Bereich mit hohem Eintrag an Schad- und Nährstoffen über die Luft. Im Planungsgebiet wurden die Böden durch Versiegelung v.a. durch Verkehrswege und Gebäude in Eching und

Garching, Aufschüttungen und Abgrabungen (wie etwa Lärmschutzmaßnahmen und Kiesentnahmestellen) und intensive landwirtschaftliche Nutzung (Ackerbewirtschaftung und Aufdüngung der Böden bzw. Ausbringen von Klärschlamm) bereits erheblich und nachhaltig verändert.

2.4.3.2 Neubelastung

Die planfestgestellten Maßnahmen führen zur Versiegelung von gegenüber Schadstoffeintrag hoch empfindlichen Böden (ca. 5,5 ha), wobei im Bereich dieser Flächen sämtliche Bodenfunktionen verloren gehen. Betroffen sind überwiegend bereits veränderte Böden im Bereich der Straßenebenenflächen und Böschungen; dies führt zu mittleren Belastungen. Für die Verbreiterung der Autobahn und die Errichtung der Lärmschutzwälle und -wände werden fahrbahnahe Böden mit einem gestörten Bodenprofil (Bankette, Bereiche mit unterirdischen Leitungstrassen) sowie landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen mit ungünstigen bis durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen für die Nahrungsmittelproduktion (Schotterböden) infolge Versiegelung und Überbauung sowie infolge der landschaftspflegerischen Maßnahmen in Anspruch genommen. Die großflächigen Entwässerungsanlagen werden z.T. auf ehemaligen Straßen- und Straßenebenenflächen und z.T. in Bereichen mit einer geringen Störung des Bodenprofils (landwirtschaftliche Flächen) errichtet. Weiterhin werden Belange der Landwirtschaft durch baubedingte Beeinträchtigungen (Schadstoffimmissionen, Verlust von Betriebsstoffen) und Verschiebung der Beeinträchtigungszone durch Schadstoffimmissionen tangiert.

Die Zunahme der verkehrsbedingten Auswirkungen hat hohe und sehr hohe Gefährdungen auf den Potenzialstandort "flachgründige Schotterböden ohne intensive landwirtschaftliche Nutzung" zur Folge, die allerdings flächenmäßig sehr gering ist. Außerdem wird durch die geplanten Lärmschutzwälle und -wände der Stoffeintrag (über Spritzwasser oder Luft) für die angrenzenden Böden erheblich reduziert. Zudem hat die Jahrzehnte andauernde Ausbringung von Klärschlamm möglicherweise die Nutzbarkeit für die Produktion von Grundlagen für die Lebensmittelproduktion beschränkt. Dadurch ist der Verlust an landwirtschaftlicher Produktionsfläche in Hinblick auf eine nachhaltige Landwirtschaft nur von untergeordneter Bedeutung.

2.4.4 Schutzgut Wasser

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

Während des Betriebs der Straße werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich der Bankette und Straßenböschungen oder in Versickereinrichtungen.

2.4.4.1 Grundwasser

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

Im Bereich der Schotterplatten (Pararendzinen) zwischen Eching und Garching sowie südlich von Garching westlich der Autobahn beträgt der Flurabstand des für die potenzielle Wassergewinnung sehr bedeutsamen Grundwassers nur ca. 5 m. Wegen der durchlässigen und geringmächtigen Deckschichten ist in diesen Bereichen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag vorhanden. Südlich von Garching nimmt der Flurabstand östlich der Autobahn auf bis zu 3 m ab, jedoch weisen die

Böden in Teilbereichen einen etwas mächtigeren Anteil an Auenlehmen und damit höhere Sorptionskapazität auf. Die Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ist aber auch hier hoch.

Durch die Zunahme des Verkehrs und die Verschiebung der Beeinträchtigungszone kommt es durch verkehrsbedingte Auswirkungen wie Emissionen oder Unfälle zu einer geringfügigen Zunahme der Gefährdung für das Grundwasser, über dem durchlässige und nur gering mächtige Deckschichten vorhanden sind. Jedoch wird dieses Risiko durch die vorgesehenen Entwässerungs- und Reinigungseinrichtungen gegenüber dem derzeitigen Zustand erheblich reduziert und die Gesamtsituation für das Grundwasser verbessert.

2.4.4.2 Oberflächengewässer

Natürliche Oberflächengewässer sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, da die Niederschläge auf den sehr durchlässigen Schottern rasch versickern. Als einziges Fließgewässer liegt im südlichen Abschnitt der Schleißheimer Kanal, der zur Speisung der Wasseranlagen im Schloss Schleißheim angelegt wurde. Seine Gewässergüte ist der Güteklasse II (mäßig belastet) zuzuordnen. Außerdem befinden sich im Plangebiet die Baggerseen Echingener See südlich von Eching, "am Hart" südöstlich von Eching und Garchingener See nordwestlich von Garching. Ein amtlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet besteht im Plangebiet nicht.

Gefährdungen von Oberflächengewässern sind nur für den Schleißheimer Kanal mit einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag durch die geringfügige Zunahme des Gefährdungspotenzials wegen der zu erwartenden Verkehrszunahme anzunehmen. Von weiteren Gefährdungen ist nicht auszugehen, da das übrige Niederschlagswasser von der Straße über belebte Bodenschichten in das Grundwasser versickert wird.

2.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Die Luft im untersuchten Planungsgebiet ist durch die Verkehrsemissionen der stark befahrenen Bundesautobahnen A 9 und A 99 sowie durch Bundes- und Kreisstraßen erheblich mit Stäuben, Ruß, Schwermetallen und Abgasen vorbelastet. Die Stärke der anfallenden Emissionen 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 an freier Strecke hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie photochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie und Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Straßenrand relativ rasch abnehmen.

Aufgrund der fehlenden großen Höhenunterschiede und der dichten Besiedelung sowie den vorhandenen Belastungen für das Lokalklima durch versiegelte Flächen und Emittenten wie die Autobahn und andere Hauptverkehrsstraßen gibt es im Plangebiet keine Bereiche mit besonderer Bedeutung als Frischluftgebiet bzw. Luftaustauschbahn. Es ergeben sich daraus auch im Plangebiet wenige Temperaturschwankungen oder kleinklimatische Veränderungen bezüglich Niederschlagsmengen. Alle Offenlandflächen im Untersuchungsraum, insbesondere die isarnahen Bereiche, weisen als Kaltluftsammlergebiete eine erhöhte Nebelhäufigkeit auf. Außerdem sind im gesamten Raum allgemeine Luftbelastungen durch die zahlreichen Industrie- und Gewerbebetriebe in Eching, Hochbrück und dem Münchner Norden vorhanden. Ferner ist bedingt durch die im Bereich des AK München-Nord gelegene Klärschlamm-Mülldeponien mit einer verschlechterten Luftqualität zu rechnen. Im Plangebiet ist außerdem eine erhebliche Vorbelastung des Lokalklimas

durch den Verkehr auf den bereits bestehenden Straßen wie der A 9, A 99, B 471, B 11, Kr FS 20 und St 2053 gegeben.

Die Errichtung der Lärmschutzanlagen führt zu einer Unterbrechung von Luftbewegungen im Nahbereich der Autobahn bei Schwachwindlagen. Gleichzeitig wird dadurch aber die Ausbreitung von Luftschadstoffe in angrenzende Flächen reduziert.

Erheblich Verwirbelungen bei höheren Windgeschwindigkeiten durch die hohen Lärmschutzanlagen sind aufgrund der umgebenden hohen Bebauung nicht zu erwarten.

Eine Veränderung des Klimas infolge der Auswirkungen des Straßenverkehrs durch den Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist grundsätzlich nicht bezifferbar, hier jedoch wegen eines praktisch gleichbleibenden Schadstoffausstoßes jedenfalls vernachlässigbar. Die lufthygienische Situation ist beim Schutzgut Mensch dargestellt.

2.4.6 Schutzgut Landschaft

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

Die betroffene Landschaftsbildeinheit zeichnet sich durch die flache, nach Norden geneigte Münchner Schotterebene aus, in welcher heute insbesondere die autobahnbegleitenden Gehölzstrukturen auf den Böschungen, Seitenstreifen, Lärmschutzwällen und Anschlussstellen-Innenflächen eine wichtige Funktion für die Gliederung des Landschaftsraumes aber auch für die Einbindung der Straße in die umgebende Landschaft haben. Die ehemals kleinen Dörfer im Münchner Norden haben sich durch die wirtschaftliche Entwicklung des Münchner Umlandes zu großflächigen Wohnsiedlungen ausgedehnt. Zudem sind östlich von Eching und westlich von Garching ausgedehnte Gewerbegebiete mit meist nur wenig eingegrünten Randzonen entstanden.

2.4.6.1 Vorbelastung

Darüber hinaus wirken heute das bestehende Verkehrsnetz (A 9, A 99, B 471, B 11, Kr FS 20, St 2053, U-Bahnstrecke usw.) mit den Überführungsbauwerken und Lärmschutzeinrichtungen sowie die im Münchner Norden entstandenen Müll- und Klärschlammdeponien als deutliche Vorbelastung bezüglich des Landschaftsbildes. Zudem stört die Vielzahl an Kleinbauwerken (Schilderbrücken, Beleuchtungsanlagen der U-Bahn, Einzäunungen der Deponien, Stromfreileitungen, etc.) den optischen Eindruck. Ferner stellt das Verkehrsnetz durch die von den Fahrzeugen ausgehende optische Unruhe, insbesondere durch den auf Überführungsbauwerken sichtbaren Auto- und LKW-Verkehr, eine zusätzliche Belastung für das Landschaftsbild dar.

2.4.6.2 Neubelastung

Die Errichtung der bis zu 11 m über Fahrbahnoberkante hohen Lärmschutzanlagen zwischen dem südlich von Eching gelegenen Lärmschutzwall und dem Ende des Erholungsgebietes, zwischen der AS Garching-Nord und dem nördlichen Ortsrand von Garching sowie zwischen der AS Garching-Süd und dem nördlichen Rand der Deponie Nord-Ost haben erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Es entstehen durchgehende Lärmschutzanlagen von ca. 2,5 km Länge bei Eching und von ca. 4,2 km Länge bei Garching. Sowohl für die Anwohner und Erholungssuchenden als auch für die Autofahrer wird das Sichtfeld deutlich eingengt werden. Durch die Ausbaumaßnahmen werden zudem fast alle Baum- und Gehölzbestände auf den Straßennebenflächen und im Mittelstreifen beseitigt.

Die landschaftliche Qualität im Plangebiet wird durch die Baumaßnahme trotz der Gestaltungsmaßnahmen und der Vorbelastungen in deutlichem Umfang zusätzlich durch eine Verstärkung der technischen Überprägung der Landschaft belastet.

2.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Beidseits der A 9 befinden sich in einer hohen Anzahl nachgewiesene und vermutete unterirdische Bodendenkmäler aus unterschiedlichster Zeit. Sie reichen aus dem Neolithikum über die Keltenzeit und die römische Besiedlung bis in das Mittelalter. Teilweise grenzen die Abgrenzungen dieser Bodendenkmäler bis unmittelbar an die bestehende Autobahn heran, so dass bei den geplanten Arbeiten mit archäologischen Funden gerechnet werden muss. Nachdem bei den geplanten Baumaßnahmen meist nur schmale Streifen durch Erdbewegungen beansprucht werden, ist die Möglichkeit gegeben, wichtige Funde vorab durch Grabungen und die Restflächen, soweit sie innerhalb der vorgesehenen, die Autobahn beidseits begleitenden Ausgleichsmaßnahmen liegen, vor Ort zu erhalten.

Baudenkmäler die in den Zentren der Ortschaften Eching und Garching vorhanden sind, werden durch das Bauvorhaben nicht berührt. Von der Baumaßnahme betroffen ist bei km 521,827 der als Baudenkmal aufgeführte Schleißheimer Kanal. Er wird durch die Verbreiterung der Brücke über den Kanal und angrenzende Lärmschutzanlagen geringfügig überbaut.

Auswirkungen des Vorhabens auf sonstige Sachgüter werden diesbezüglich durch die Überbauung und Beeinträchtigung von Vorbehaltsflächen für umwelterhebliche Nutzungen gekennzeichnet. Die Flächennutzungspläne der Gemeinde Eching und der Stadt Garching sehen für das Plangebiet keine spezifischen Ziele zu Natur und Landschaft vor.

Mit erheblichen Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter ist nicht zu rechnen.

2.4.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden soweit wie möglich bereits bei der Auswahl der Schutzziele und Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Bei der schutzgutübergreifenden Bewertung werden Synergieeffekte oder ökosystemare zwischen den einzelnen Schutzgütern berücksichtigt. Ebenso wurden Wechselwirkungen, die durch Schutz- (z. B. Lärmschutzmaßnahmen) und Ausgleichsmaßnahmen verursacht werden und zu Problemverschiebungen zwischen den Schutzgütern führen können, 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, wobei sich als Wechselwirkungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen aufgrund der meist geringen Bedeutung der Lebensräume und dem Fehlen empfindlicher Arten keine sehr hohe und hohe Belastungen durch Lärm ergeben. Die Errichtung der Lärmschutzanlagen sind bei den Untersuchungen zu den Schutzgütern Menschen (Wohnen und Erholen), Tiere und Pflanzen, Klima und Luft sowie Landschaft bereits in der Be- und Entlastungsprognose berücksichtigt worden.

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,

das Landschaftsbild und auf die Erholungsqualität und somit auch auf den Menschen untersucht.

Bei Ausbau der A 9 ist im Streckenabschnitt keine Absenkung des Grundwassers vorgesehen, so dass sich keine Auswirkungen auf andere Schutzgüter ergeben.

Die Anlage naturschutzrechtlich erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder zur Neugestaltung des Landschaftsbildes entzieht zwar der Landwirtschaft Produktionsflächen und führt zu einer Veränderung des Bodenaufbaues, wirkt sich jedoch aufgrund der Vorbelastung durch Klärschlammausbringung positiv für das Schutzgut Boden durch eine langfristige Boden-Neubildung aus.

Bei der Analyse der Wechselwirkung bei den einzelnen Schutzgütern und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen ergaben sich daher insgesamt keine neuen Erheblichkeiten, so dass die Ergebnisse der Untersuchung in den einzelnen Schutzgütern bestätigt werden.

2.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

2.5.1 Schutzgut Mensch

Die Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsnutzung durch Lärm- und Abgasimmissionen im Bereich von Eching, Garching, Kanalhaus und Dirnismaning werden durch die geplanten Lärmschutzwände und -wälle und Wall-Wand-Kombinationen und die passiven Lärmschutzmaßnahmen erheblich reduziert. Die Eingrünung der Anlagen wird nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien wiederhergestellt bzw. neugestaltet. Die bestehende optische Unruhe durch den sehr starken Verkehr auf der A 9 wird durch die Lärmschutzwände und den weitgehenden Verzicht auf Glaselemente in Teilbereichen ebenso erheblich reduziert. Zusätzlich wird durch die auf dem gesamten Streckenabschnitt begleitende Bepflanzung auf der Ausgleichsfläche A 1 die Erlebnisqualität im Landschaftsraum gesteigert.

2.5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Mögliche Tierverluste durch Unfalltod und mittelbare Projektwirkungen auf die Gehölzbestände und Offenlandflächen der näheren Umgebung können durch die festgestellten Lärmschutzwände erheblich reduziert werden. Das Baufeld wird zum Schutz angrenzender landschaftsbildprägender Gehölze durch Wahl einer geeigneten bestandsschonenden Bauweise für die Verbreiterung der Fahrbahnen begrenzt. Die Errichtung der Lärmschutzanlagen und die Rodungsmaßnahmen erfolgen in Abstimmung mit der ökologischen Baubetreuung. Der Schutz von direkt an das Baufeld angrenzenden Gehölzbeständen während der Baumaßnahme vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen wird durch entsprechende Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS LP 4 gewährleistet. Die Böschungen werden nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien gestaltet.

Durch die Anlage jeweils eines breiten Streifens mit magerer und extensiv genutzter Gras- und Krautflur und Einzelgehölzen (Baumreihen) beidseits der Fahrbahnen der A 9 werden Biotopflächen neu geschaffen, die die mit dem Ausbau verbundenen Beeinträchtigungen im selben Naturraum kompensieren, die Neuschaffung von landwirtschaftstypischen Lebensräumen im Münchner Norden wirksam unterstützen und den Biotopverbund zwischen den vorhandenen Heideflächen verstärken.

2.5.3 Schutzgut Boden

Die zusätzliche Versiegelung landwirtschaftlicher Böden wird durch teilweise Reduzierung der Fahrstreifenbreite von 3,75 m auf 3,50 m minimiert. Für die Neuversiegelung von Biotopflächen und landwirtschaftlichen Flächen wird auf der geplanten Ausgleichsfläche A 1 die Bodennutzung extensiviert.

2.5.4 Schutzgut Wasser

Als Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahme ist vorgesehen, das Straßenoberflächenwasser über Böschungen, Versickermulden am Dammfuß mit Oberbodenauflage (belebte Bodenschicht) oder über Entwässerungsanlagen mit Reinigungseinrichtungen in den geologischen Untergrund abzuleiten. Der Eingriff in den Bodenwasserhaushalt wird durch den Ausgleich für die Bodenversiegelung auf der Ausgleichsfläche A 1 abgedeckt.

2.5.5 Schutzgut Luft und Klima

Zu erhaltende Gehölze werden während der Bauphase geschützt. Ausgleichsmaßnahmen für das Schutzgut Klima / Luft sind nicht erforderlich.

2.5.6 Schutzgut Landschaft

Auf der planfestgestellten Ausgleichsfläche A1 ist im gesamten Streckenabschnitt die Anlage von landschaftsgliedernden Baumreihen in dem wichtigen Erholungsraum zwischen den Städten Garching und München vorgesehen. Gleichzeitig wirkt die Baumpflanzung im Zusammenhang mit den geplanten autobahnbegleitenden Pflanzungen auch für den Autofahrer auf der A 9 als landschaftlich aufwertendes Element und schafft vor den Toren der Stadt München eine optisch ansprechende Kulisse neben der Autobahn.

2.5.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ausgleichsmaßnahmen für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht erforderlich. Schutzmaßnahmen für den Schleißheimer Kanal sind durch eine enge Baufeldabgrenzung vorgegeben. Minimierungen werden durch teilweise transparente Ausführung der Lärmschutzwand und die Ersatzpflanzungen am Ufer im Baufeldbereich erreicht.

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).

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

Insgesamt gibt es durch das planfestgestellte Vorhaben folgende Konfliktschwerpunkte:

Die vorhandenen Landschaftsräume weisen trotz der Vorbelastungen eine erhöhte Empfindlichkeit gegenüber weiteren Störungen auf. Wegen der intensiven Nutzung der vorhandenen Freiräume im Plangebiet durch die Bewohner und Erholungssuchenden werden Veränderungen und Belastungen, die von Seiten des Verkehrs ausgehen, von einer hohen Zahl von Betroffenen wahrgenommen.

Als schwerwiegend ist die Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden durch Neuversiegelung im Umfang von 5,5 ha zu werten. Die Bodenfunktionen gehen dadurch auf Dauer verloren. Des Weiteren wird der Boden betriebsbedingt mit Abgasen und sonstigen Schadstoffen belastet. Weiterer Schwerpunkt der Umweltauswirkungen ist die vorübergehende Veränderung des Landschaftsbildes durch Rodung der bestehenden Böschungsbepflanzung und durch Einbringung von technischen Bauwerken in die

Landschaft. Beeinträchtigungen für die Umwelt ergeben sich auch durch die Veränderung des Landschafts- bzw. Siedlungsbildes wegen der Erhöhung bzw. Errichtung von bis zu 11 m hohen Lärmschutzwällen und -wänden und den Verlust von Baum- und Gehölzbeständen mit überwiegend gestalterischer Bedeutung für das Landschaftsbild, der optischen Trennwirkung der bis zu 11 m hohen Lärmschutzwälle und -wände, den Verlust überwiegend von straßenbegleitenden Grünflächen und Gehölzen sowie von landwirtschaftlichen Nutzflächen und sehr kleinflächig auch von Biotopflächen. Funktionale Zerschneidungs- bzw. Trennungswirkungen spielen dagegen aufgrund der bereits seit über 65 Jahren vorhandenen Autobahntrasse eine untergeordnete Rolle.

Die naturschutzfachliche Bedeutung ist im gesamten Planungsabschnitt außerhalb der Restbestände der Grasheiden gering bis mittel, da dort einerseits naturnahe Strukturen weitgehend fehlen und andererseits die Vorbelastungen durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der A 9 und der Bundesstraßen erheblich sind. Die Heideflächen selbst weisen eine sehr hohe naturschutzfachliche Bedeutung auf und sind als „Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung“ nach Art. 13b BayNatSchG gemeldet.

Entlastungen ergeben sich bei der Baumaßnahme durch die aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz von benachbarten Wohngebäuden mit bereits derzeit sehr hoher Lärmbelastung und der Lärmverringerung auf Fuß- und Radwegen, die der Erholung im Münchner Norden dienen, der Verringerung des Gefährdungsrisikos für die empfindlichen Grundwasservorkommen (Restrisiko der Verschmutzung) durch Sammeln und Reinigen von Teilen des anfallenden Straßenoberflächenwassers.

Mit den geplanten Schutz-, Gestaltungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen (ca. 10,75 ha) können die Beeinträchtigungen auf ein ausgleichbares bzw. zumutbares Maß beschränkt werden.

Die Umweltauswirkungen sind insgesamt nur als lokal bedeutsam einzustufen, nicht weiter zu minimieren und hinzunehmen.

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

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Abschnittsbildung

Die Befürchtung, dass die Abschnittsbildung beim Ausbau der A 9 (Beginn bei km 513,830) fehlerhaft und rechtswidrig, insbesondere wegen der Lärmauswirkungen wäre, da auch die Anschlussplanung - Umbau des AK Neufahrn - beinhaltet sein müsste, ist unbegründet. Eine Abschnittsbildung ist als ein Mittel sachgerechter und überschaubarer Planung zur Gliederung planerischer Probleme grundsätzlich zulässig, solange sie sich innerhalb der durch das Abwägungsgebot gesetzten Grenzen hält, nicht von sachwidrigen Erwägungen bestimmt ist und der Abschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion aufweist. Dies ist hier der Fall.

Der 8-streifige Ausbau zwischen AK Neufahrn und AK München Nord ist Bestandteil des derzeit gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Der Umbau des AK Neufahrn ist aus verkehrstechnischen Gründen zur Ableitung des Flughafenverkehrs notwendig und stellt keine Planungseinheit mit dem 8-str. Ausbau dar. Die planungstechnisch bedingte Grenze zwischen den Ausbauvorhaben liegt im Bereich der Kreuzung der A9 mit der Bahnlinie München - Regensburg. Im Hinblick auf die bautechnische Abwicklung wurde die PLF-Grenze unmittelbar nördlich des Kreuzungsbauwerks festgelegt. Dabei wurden die beiden Planungen an der PLF-Grenze aufeinander abgestimmt. Die Lärmberechnung berücksichtigt den gesamten lärmtechnisch relevanten Einzugsbereich der A 9, d.h. auch die Emissionen des Verkehrs der A 9 nördlich der Planfeststellungsgrenze. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen werden bei einer Verbindung des 8-streifigen Ausbaus der BAB 9 mit dem Umbau des AK Neufahrn nicht erforderlich (vgl. C.3.3.4).

Der Vorhabensträger ist bemüht, den festgestellten Abschnitt sowie den Umbau des AK Neufahrn bis zur Fußballweltmeisterschaft im Frühsommer des Jahres 2006 durchzuführen. Durch diese zeitnahe Verwirklichung der beiden Vorhaben wird gewährleistet, dass die für die errechneten Lärmschutzmaßnahmen getroffenen Annahmen (z.B. lärmindernder Asphalt von minus 5 dB(A) ab km 513,500 im verfahrensgegenständlichen Bereich) erfüllt sind. Aus dem Umbau des AK Neufahrn ergibt sich keine neue Trassenführung der A 9 und keine Änderung der berechneten Lärmpegel im Feststellungsabschnitt. Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 29.10.03 den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Umbau des AK Neufahrn gestellt. Die Anhörung wurde inzwischen durchgeführt. Die Erörterungstermine fanden am 10. und 11. März 2004 statt.

3.3 Planrechtfertigung

3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die Maßnahme "8-streifiger Ausbau der A 9 zwischen dem AK Neufahrn und dem AK München-Nord" im weiteren Bedarf eingestuft.

Durch die Aufnahme des 8-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK Neufahrn und dem AK München-Nord in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BGBl 1993 I Seite 1873 I) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Wir weisen darauf hin, dass der festgestellte Ausbau im derzeitigen Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen dem "Vordringlichem Bedarf" zugeordnet ist.

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.

3.3.2 Planungsziel

Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die planfestgestellten Maßnahmen sind erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. auch Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Ziel der Planung ist es, die A 9 in dem Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen, um vor allem in Spitzenzeiten einen ungestörten Verkehrsabfluss zu gewährleisten. Daneben dienen die geplanten Maßnahmen auch der Verbesserung der Lärmsituation und der Abgassituation der Wohnbebauung der Stadt Garching und der Gemeinde Eching, die an die A 9 angrenzen. Diese Ziele sollen durch die Querschnittsgestaltung und durch die Anordnung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden.

Durch den hier planfestgestellten achtstreifigen Ausbau der A 9 wird der bestehende Leistungsengpass zwischen der Anbindung an die A 92 am AK Neufahrn und der Verknüpfung mit der A 99 am AK München-Nord beseitigt. Neben der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Wirtschaftsraum München ist dies insbesondere von großer Bedeutung für den überregionalen Durchgangsverkehr, für den derzeit der Ausbauabschnitt eine permanente Engstelle darstellt. Durch die angestrebte Erhöhung der Leistungsfähigkeit der A 9 kann die heute auftretende Verdrängung des Verkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz deutlich verringert werden. Die durch Leistungsengpässe verursachten Stauungen mit zusätzlichen Abgas- und Lärmimmissionen werden weitgehend vermieden.

3.3.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die BAB A 9 Nürnberg - München ist mit der BAB A 99, Autobahnring München, und der BAB A 8 Ulm - München - Salzburg der wichtigste überregionale Verkehrsweg aus dem Norden bzw. Nordwesten der Bundesrepublik Deutschland in den Süden und Südosten, insbesondere für den in- und ausländischen Wirtschafts- und Ferienreiseverkehr. Darüber hinaus stellt die A 9 in Verbindung mit der A 92 die wichtigste Straßenverbindung zwischen der Landeshauptstadt München und dem Flughafen München dar.

Der Ausbauabschnitt liegt zwischen dem AK Neufahrn, an dem die A 9 mit der A 92 verknüpft ist, und dem AK München-Nord, an dem die Verbindung der A 9 mit dem Autobahnring München A 99, hergestellt ist. Auf diesem Streckenabschnitt überlagert sich der regionale und überregionale Durchgangsverkehr im Zuge der A 9, der A 92 und der A 99 mit dem auf der A 9 stadteinwärts/stadtauswärts fahrenden Ziel- und Quellverkehr zur/von der Landeshauptstadt München. Der Streckenabschnitt ist bereits heute zu vielen Zeiten stark überlastet.

Im Planfeststellungsabschnitt ist die A 9 derzeit 6-streifig ausgebaut. Der Querschnitt der beiden Richtungsfahrbahnen weist jeweils eine Gesamtbreite von 15,25 m bzw. im Abschnitt zwischen der AS Garching-Süd und dem AK München-Nord (Fahrbahn A) überwiegend 19,00 m (Fahrstreifen mit je 3,75 m, Rand- und Standstreifen) auf.

Die Linienführung ist insgesamt gestreckt, wobei diese im Bereich südlich der AS Garching-Nord in einem rund 1.000 m langen Kreisbogen ($R = 2000$ m) in Richtung München verschwenkt ist. Die Fahrbahn weist ab dem Bauanfang zunächst auf eine Länge von rd. 400 m ein Gefälle von 2,00 % auf und steigt dann bis zum Bauende mit bis zu 0,78 % leicht an. Der Verkehr in beiden Fahrrichtungen wird durch eine Verkehrsbeeinflussungsanlage gesteuert. Diese Anlage wird derzeit erweitert.

Auf der Strecke befinden sich bereits aktive Lärmschutzanlagen im Bereich der Gemeinde Eching und der Stadt Garching.

Bei den allgemeinen Verkehrszählungen in den Jahren 1990, 1995 und 2000 wurden für die A 9 folgende durchschnittliche Verkehrsmengen ermittelt:

	1990	1995	2000	
AK Neufahrn – AS Eching	93.000	112.000	123.000	Kfz/24 h
AS Eching – AS Garching-Nord	95.000	116.000	126.000	Kfz/24 h
AS Garching-Nord - AS Garching-Süd	100.000	122.000	130.000	Kfz/24 h
AS Garching-Süd - AK München-Nord	113.000	127.000	137.000	Kfz/24 h

Damit liegt die Zunahme des Verkehrs seit 1990 in einer Größenordnung von rd. 20 %. Während der Hauptreisezeiten erreichen die Spitzenbelastungen bereits heute Werte von bis zu 185.000 Kfz/24 h.

Die A 9 ist aufgrund dieses, für einen 6-streifigen Querschnitt außerordentlich hohen durchschnittlichen Verkehrsaufkommens, bereits heute ständig überlastet. Während der Spitzenzeiten kommt es, trotz Verkehrsbeeinflussungsanlage, regelmäßig zu starken Stauungen, verbunden mit einer erhöhten Unfallgefahr. Infolge der hohen Verkehrsbelastung im Planfeststellungsabschnitt herrscht über weite Tagesstrecken Kolonnenverkehr mit häufigen Stauungen.

Durch die vorhandene Verkehrsbeeinflussungsanlage ist tagsüber zumeist eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgegeben. Mit dem Bau des neuen Fußballstadions in München-Fröttmaning muss mit einer Zunahme von Spitzenbelastungen im Zuge der A 9 gerechnet werden.

Die Häufigkeit von Staus, erheblichen Behinderungen und zähfließendem Verkehr im Zeitraum zwischen Mai 2002 und April 2003 (1 Jahr) wird aus der unteren Tabelle ersichtlich:

	Fahrtrichtung München	Fahrtrichtung Nürnberg
AS Eching – AS Garching-Nord	456	342
AS Garching-Nord – AS Garching-Süd	390	294
AS Garching-Süd – AK München-Nord	473	447

Um den regelmäßig auftretenden Stauungen zu entgehen, weichen viele ortskundige Verkehrsteilnehmer auf das nachgeordnete Straßennetz aus. Dies führt zu häufigen Stauungen auf den infrage kommenden Ausweichrouten und entsprechenden Belastungen in den Ortsdurchfahrten, insbesondere der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 11 in Garching.

Der betrachtete Autobahnabschnitt verläuft außerdem in einem geringem Abstand zur Wohnbebauung der Gemeinde Eching und der Stadt Garching. Die Grenzwerte der Lärmvorsorge werden durch den von der A 9 ausgehenden Verkehrslärm, auch unter Berücksichtigung der vorhandenen aktiven Lärmschutzeinrichtungen, zum Teil erheblich überschritten. Angesichts der Höhe der Grenzwertüberschreitungen sowie im Hinblick auf die Größe der jeweils betroffenen Siedlungsgebiete ist die Lärmbelastung als besonders kritisch zu betrachten, wobei der im Zuge der A 9 stark ausgeprägte Nachtverkehr für die Anlieger besonders belastend ist.

3.3.4 Künftige Verkehrsbelastung

Nach der Verkehrsuntersuchung Kfz-Verkehr Flughafen München des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom Dezember 2000 werden für diesen Streckenabschnitt für das Jahr 2020 folgende durchschnittliche Verkehrsmengen (DTV) prognostiziert:

AK Neufahrn – AS Eching	153.000	Kfz/24 h
AS Eching – AS Garching-Nord	165.000	Kfz/24 h
AS Garching-Nord – AS Garching-Süd	169.000	Kfz/24 h
AS Garching-Süd – AK München-Nord	189.000	Kfz/24 h

Unter Berücksichtigung des absehbaren Verkehrsaufkommens bis zum Jahr 2020 sind der Ausbau der A 9 und weitere Verbesserungen der aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die zu schützende Bebauung notwendig.

3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Die Ausbaumaßnahme entspricht den Erfordernissen der Raumordnung. Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen. Es entspricht insbesondere den raumordnerischen Entwicklungszielen, die Bundesautobahnen leistungsfähig auszubauen, um den Verkehr zu bündeln und ein Ausweichen auf das nachgeordnete Straßennetz möglichst zu verhindern.

Die A 9 ist als Bundesfernstraße überwiegend für den überregionalen Verkehr bestimmt. Sie ist eine der bedeutendsten Magistralen in Europa, die wichtigste Nord-Süd-Verbindung Bayerns sowie der Hauptverkehrszubringer für die Landeshauptstadt München aus Richtung Norden. Regional kommt hinzu die Bedeutung der A 9 als Hauptverbindung zwischen der Landeshauptstadt München und dem Flughafen München sowie als Zulaufstrecke zum geplanten Fußballstadion in München-Fröttmaning.

Bedingt durch ihre Lage innerhalb des Wirtschaftszentrums München ist die A 9 neben dem überregionalen Verkehr mit signifikantem Pendlerverkehr und entsprechenden Spitzen während der täglichen Hauptverkehrszeiten belastet. Insofern sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und zum Schutz vor Verkehrslärm dringend notwendig und entsprechen der raumordnerischen Bedeutung des Autobahnabschnitts.

Im Übrigen entspricht das festgestellte Ausbauvorhaben den Zielen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) Bayern in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Bayerischen Planungsgesetzes und der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 25.04.2000, GVBL S. 280 zum Straßenbau (B V 1.4.2) und zum Lärmschutz (B V 6). Es trägt darüber hinaus der Maßgabe A.2 der landesplanerischen Beurteilung vom 20.11.2001 für den derzeitigen Neubau der Fußballstadions in Fröttmaning Rechnung.

3.4.2 Planungsvarianten, Projektalternativen

Wie aus den oben dargelegten Gründen bereits ersichtlich, wäre mit einem Verzicht („Nullvariante“) auf den achtstreifigen Ausbau zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden müsste.

Das Ausbauvorhaben beinhaltet den Anbau eines 4. Fahrstreifens in beiden Richtungen. Im Abschnitt zwischen der AS Garching-Süd und dem AK München-Nord wird in Fahrtrichtung München ein 5. Fahrstreifen ergänzt. Die Trasse ist in Lage und Höhe durch den Bestand der vorhandenen Fahrbahnen der A 9, die Lage der Anschlussstellen und der angrenzenden Bebauung vorgegeben. Neben der planfestgestellten Variante kamen daher keine Vorhabensalternativen in Betracht, die eine nähere Untersuchung hinsichtlich der Auswirkungen erforderlich gemacht hätten.

Soweit im Verfahren verlangt wurde, dem Ausbau des Schienenverkehrs dem Vorzug vor weiteren Straßenbauvorhaben zu geben, wird hierbei der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzliches Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme verkannt. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden.

3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

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

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Der achtstreifige Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord erfolgt bestandsorientiert. Die Trassierung der A 9 orientiert sich in Lage und Höhe an der bestehenden Fahrbahn. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in landwirtschaftliche Belange werden dadurch auf das unumgängliche Maß beschränkt.

Die A 9 wird im betroffenen Bereich zwischen der Anschlussstelle Eching und der Anschlussstelle Garching-Süd je Richtungsfahrbahn nach außen um 3,00 m von drei auf vier Fahrstreifen verbreitert und weist zukünftig einen Querschnitt von 18,25 m auf. Südlich der AS Garching-Süd wird die Richtungsfahrbahn München – Nürnberg ebenso auf vier Fahrstreifen verbreitert.

Die Richtungsfahrbahn Nürnberg - München wurde südlich der AS Garching-Süd im Jahre 2000 teilweise verbreitert und weist überwiegend eine Fahrbahnbreite von 19,00 m auf. Hier wird die Richtungsfahrbahn um 3,00 m von vier auf fünf Fahrstreifen verbreitert und weist dann einen Querschnitt von 22,00 m auf.

Die fünf Fahrstreifen teilen sich im Autobahnkreuz München-Nord auf. Die beiden äußeren Fahrstreifen führen Richtung Salzburg, der mittlere Fahrstreifen geht bis zum Beginn der Ausfahrt Richtung Stuttgart und die beiden inneren Fahrstreifen führen nach München.

Die Kreuzungen und Einmündungen bleiben bis auf den Neubau der Unterführung der Schleißheimer Straße / B 471alt (Bauwerk 128) unverändert. Dort ist die Querschnittsbreite für den geplanten Ausbauquerschnitt einschließlich der erforderlichen Lärmschutzwände zu gering. Wegen der überalterten Bausubstanz wird das Bauwerk mit einer größeren lichten Weite neu gebaut, so dass der Geh- und Radweg, der bisher im Bauwerk 128/1 unter der A 9 hindurchgeführt wurde, mitgeführt werden kann. Das nicht mehr benötigte Bauwerk 128/1 wird abgetragen. Die lichte Höhe über der Fahrbahn wird mit 4,00 m beibehalten. Die Gradienten der Schleißheimer Straße / B 471 (alt) im Bauwerksbereich muss dazu auf eine Länge von 155 m um bis zu 0,3 m abgesenkt werden. Der Geh- und Radweg wird auf der Südseite entlang der Schleißheimer Straße geführt und weist im Bauwerksbereich eine lichte Höhe von $\geq 2,70$ m auf. Wegen des Höhenunterschiedes zur Fahrbahn ist eine Stützmauer vorgesehen.

Der Forderung der Stadt Garching auf Ausbildung einer Trennwand aus geeignetem unterhaltskostengünstigem Material zwischen der Fahrbahn der Schleißheimer Straße und dem begleitenden Geh- und Radweg innerhalb des neu zu bauenden BW

128 kann vom Vorhabensträger in der Planung nicht verlangt werden. Das vorgesehene Gelände reicht als Absturzsicherung aus.

Der Vorhabensträger hat auf Wunsch der Gemeinde Eching in der Planänderung vom 12.03.2004 vorgesehen, die Ausfahrtsrampe aus Richtung München der AS Eching auf ca. 240 m Länge mit zwei Fahrstreifen anzulegen, um Rückstaus auf die Autobahn zu vermeiden. Damit stehen sowohl für den in Richtung Gewerbegebiet in die Staatsstraße rechtseinbiegenden Verkehr als auch in den in Richtung Ortschaft linkseinbiegenden Verkehr eigene Fahrstreifen zur Verfügung.

Größere Veränderungen im nachgeordneten Wegenetz ergeben sich durch die Maßnahme nicht. Lediglich im Bereich des Böschungsfußes sind vorhandene Feld-, Wald- und Wiesenwege geringfügig anzupassen bzw. zu verlegen. Größere Nachteile für die Anlieger entstehen dadurch nicht.

Die Planung entspricht auch der Forderung der Wehrbereichsverwaltung Süd, die A 9 nach den „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge“ (RABS) auszubauen. Der Ausbau erfolgt in Bauklasse SV nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen RStO. Die Bauklasse SV stellt den stärksten in Deutschland verwendeten Deckenaufbau dar. Eine Benutzung durch militärische Schwerstfahrzeuge ist daher gewährleistet.

3.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

Mit der planfestgestellten Maßnahme wird der Verkehrsfluss in Spitzenzeiten verbessert. Die durch Leistungsengpässe verursachten Stauungen mit zusätzlichen Abgas- und Lärmimmissionen werden weitgehend vermieden. Die Schutzwürdigkeit der durch die Verkehrszunahme Betroffenen wird hierdurch jedoch nicht gemindert oder in Frage gestellt.

3.4.4.1 Lärmschutz

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

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

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

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

3.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die Linienführung, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vernünftigste Lösung (vgl. unten C.3.3.4.1.4). Das Optimierungsgebot dieser Vorschrift ist gewahrt.

3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Die EU-Umgebungslärm-Richtlinie für das Jahr 2007 ist noch nicht in Nationales Recht umgesetzt und ist daher bei der Beurteilung nicht maßgebend. Die Richtlinie sieht auch noch keine konkreten Lärmvorsorgegrenzwerte vor.

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

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

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

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

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

3.4.4.1.3 Lärmberechnung

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

Lärmschutzmaßnahmen werden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dimensioniert. Die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV hebt auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab. Auf der A 9 wurde hierfür eine freie Geschwindigkeit, d.h. $v_{Pkw/Lkw} = 130/80$ km/h zu Grunde gelegt. Es ist von km 513,830 bis km 522,400 ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einer Pegelminderung von 5dB(A) vorgesehen. Die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2020 wurde

von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, München, in der Verkehrsuntersuchung Kfz-Verkehr Flughafen München (Stand 21.12.2002) mit Ergänzung vom 05.03.03 ermittelt. Der Lärmberechnung wurden folgende aufgerundete Prognoseverkehrsmengen und Lkw-Anteile zu Grunde gelegt:

Bereich	DTV ₂₀₂₀	Lkw-Anteil	
	Kfz/24h	Tag = pt	Nacht = pn
AK Neufahrn – AS Eching:	153.000	12,2 %	25,5 %
AS Eching – AS Garching-Nord:	165.000	12,2 %	25,5 %
AS Garching-Nord – AS Garching-Süd:	169.000	11,9 %	24,5 %
AS Garching-Süd – AK München-Nord:	189.000	11,9 %	24,5 %

Die Prognose, die von einer Verkehrsmenge von bis zu 189.000 Kfz/24 h im Prognosejahr 2020 ausgeht, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten und erscheint uns inhaltlich nachvollziehbar. An der Sachkunde des Gutachters bestehen keine Zweifel. Wir sehen insofern keinen Anlass, einen anderen Gutachter zu beauftragen. Bei der Prognose wurden alle verkehrlich relevanten Entwicklungen und Maßnahmen im Raum München insbesondere der Flughafenverkehr und der Besucherverkehr zum Stadion Fröttmaning, berücksichtigt, die zum Zeitpunkt der Gutachtererstellung bekannt waren.

Prognosegrundlage für den Flughafenverkehr war die offizielle Fluggastprognose 2015 der Flughafen München GmbH vom Juli 1999 mit 48,6 Mio. Passagieren pro Jahr (Gesamtaufkommen einschl. Umsteiger) bzw. von 26,5 Mio. Passagieren im Originäraufkommen (= Zunahme gegenüber 1999 um 70 %). Dabei macht der flughafenbezogene Verkehr je nach Abschnitt der A 9 13 - 18 % aus. Diese Prognose wurde im Januar 2003 von der Flughafen München GmbH aktualisiert auf insgesamt 48,1 Mio. Passagiere im Jahr 2015, davon 27,2 Mio. Passagiere Originäraufkommen. Für den Prognosehorizont 2020 liegt von der Flughafen München GmbH keine Prognose vor. Der Besucherverkehr zum und vom Olympiastadion ist in der Analyse und Prognose bereits enthalten. Durch das neue Stadion Fröttmaning im Untersuchungsabschnitt wird es keine grundlegenden Änderungen des DTV auf der A 9 geben.

In die Lärmuntersuchung wurden auch alle betroffenen Siedlungsgebiete aufgenommen. Die Berechnung der Schallimmissionen wurde exemplarisch an 67 Immissionsorten im Untersuchungsgebiet Garching und an 135 Immissionsorten im Untersuchungsgebiet Eching durchgeführt, was einen Überblick über die Schallsituation in den Untersuchungsgebieten erlaubt. Die genaue Lage der Immissionsorte kann den Lageplänen zum Schallschutz (Unterlagen 11.1.3 und 11.2.3) entnommen werden.

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.

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

Verwendung des lärmindernden 2-lagigen Straßenbelages führt gemäß RLS-90 (Tabelle 4, Zeile 1) bei der Emissionsberechnung zu einem Korrekturwert „D_{StrO}“ von mindestens -5 dB (A) (vgl. C.3.3.4.1.4).

Die den Lärmschutzberechnungen zugrundegelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Da die RLS-90 verbindlich sind und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbauen. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Nachdem im Ausbauabschnitt keine permanente Geschwindigkeitsbeschränkung besteht, wurde für die Berechnung die nach den RLS-90 vorgegebene Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkw verwendet. Für Lkw ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu berücksichtigen. Der in der RLS-90 vorgesehene Rahmen ist damit nach oben hin voll ausgeschöpft worden (vgl. Nr. 4.4.1.1.2). Diese Vorgehensweise steht im Einklang mit der 16. BImSchV und ist nicht zu beanstanden (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az.: 4 A 19.99). Einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit dem Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der zuständigen Polizei.

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

3.4.4.1.4 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist eröffnet. Es handelt sich bei der gegenständlichen Baumaßnahme um die Änderung einer Bundesautobahn. Diese Änderung ist auch wesentlich, da die A 9 um den durchgehenden Anbau eines 4. Fahrstreifens in beiden Fahrtrichtungen sowie eines 5. Fahrstreifens in Richtung München zwischen der AS Garching-Süd und dem AK München-Nord für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV).

Lärmvorsorgemaßnahmen sind nach den Untersuchungen wegen der Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV durch die hohen Lärmemissionen der A 9 für das Stadtgebiet von Garching einschließlich der vorhandenen Wohn- und Mischgebiete westlich der A 9 sowie für die Stadtteile Dirnismaning und Kanalhaus ebenso wie für das Gemeindegebiet Eching westlich der Autobahn erforderlich. Die einzelnen maßgeblichen und überprüften Immissionsorte sind in den Schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) dargestellt.

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

Einbau eines lärmindernden 2-lagigen Fahrbahnbelags

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung den Einbau eines stark lärmindernden 2-lagigen offenporigen Fahrbahnbelages mit einer Pegelminderung von 5 dB(A) von km 513,500 bis km 522,400 der A 9 vorgesehen. Dies ist in der Lärmberechnung berücksichtigt worden.

Nach heutigem Erkenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass offenporige Fahrbahnbeläge eine Lärmpegelminderung von mindestens 5 dB(A) für eine Dauer von sechs Jahren auf Autobahnen erreichen (vgl. RLS-90 und Allgemeines Rundschreiben Straßenbau - ARS - Nr. 14/1991, 25.04.1991). In jüngster Zeit durchgeführte Vergleichsmessungen an der A 9 im Bereich von Bayreuth haben ergeben, dass der dort eingebaute - noch 1-lagige - lärmindernde Fahrbahnbelag nach 4 Jahren noch einen Korrekturwert von D_{StrO} zwischen 7,6 und 9,5 dB(A) aufweist. Man kann auch von einer längeren Haltbarkeit dieses Fahrbahnbelages ausgehen als bei den offenporigen Fahrbahnbelägen der ersten Generation.

Für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt wurde der Vorhabensträger in diesem Beschluss verpflichtet (A.4.5.1, 4.5.2 und 4.5.3), die Dauerhaftigkeit einer Lärminderung von 5 dB(A) unter wissenschaftlicher Begleitung des Bayerischen

Landesamt für Umweltschutz sicherzustellen und ggf. geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um dieser Verpflichtung auch weiterhin nachzukommen. Sollte nach Ablauf der Mindestzeit von sechs Jahren ein Neueinbau wegen eines Abfalls der Lärminderung von 5 dB(A) erforderlich werden, kann der Vorhabensträger diesen Korrekturwert z. B. auch durch den Einbau einer lärmtechnisch gleichwertigen Asphaltenschicht erreichen, falls sich der gewählte 2-lagige Fahrbahnbelag wider Erwarten nicht bewähren sollte.

Weitere Forderungen wie die Durchführung permanenter Messungen zur Sicherstellung der Lärminderung werden zurückgewiesen. Durch die Auflagen ist eine dauerhafte Kontrolle unter der wissenschaftlichen Begleitung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz sichergestellt. Die erforderlichen Prüfabstände werden im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung festgelegt.

Erhöhung/Errichtung von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen bzw. Wallwandkombinationen

Die im Gemeindegebiet von Garching und Eching schon vorhandenen Lärmschutzanlagen werden zum Großteil auf eine Höhe von bis zu 11,00 m erhöht. Außerdem werden neue Wälle und Wall-Wand-Kombinationen errichtet. Die einzelnen Lärmschutzmaßnahmen sind im Detail in den Lageplänen der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 7.1) dargestellt und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2), im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und der Unterlage 11 beschrieben. Darauf wird Bezug genommen.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Dort, wo infolge des Ausbaus die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und aktiver Lärmschutz nicht vertretbar erscheint, haben die betroffenen Grundstückseigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die berechtigten Anwesen sind in Auflage A.4.5.7 dieses Beschlusses und in den Unterlagen 11.1.4 und 11.2.4 aufgezählt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer wird dann die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Wie vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz im Verfahren gefordert, wurden die schalltechnischen Berechnungen für Eching und Garching noch einmal überprüft. Die zusätzlich untersuchten Immissionsorte wurden in die Lagepläne zum Schallschutz aufgenommen. Eine „fassadenscharfe“ Darstellung des Anspruches auf passiven Lärmschutz wurde angesichts der großen Gebäudeanzahl sowohl in Garching als auch in Eching nicht vorgenommen. Stattdessen erfolgte die Feststellung des Anspruches auf passiven Lärmschutz straßenzugeweise unter Angabe der betroffenen Hausnummern.

Für die Sondergebiete Schule (Paul-Käsmeier-Straße) und einen Kindergarten (Goethestraße 73) in Eching wurden für den Kindergarten (IO 42) ein Lärmpegel bei Tag von 55,4 dB(A) (Grenzwert 57,0 dB(A)) und bei der Schule von 50,7/45,6 dB(A) Tag/Nacht festgestellt. Überschreitungen der Grenzwerte sind damit nicht gegeben.

Zur Beurteilung der Lärmsituation an den Gebäuden östlich der Immissionsorte 71 und 73 (53,4/48,3 dB(A) Tag/Nacht), an der Kreuzung St 2053/Dietersheimer Straße (53,6/48,5 dB(A) Tag/Nacht) und auf dem Bauhofgelände am südlichen Ortsrand von Eching (55,5/50,4 dB(A) Tag/Nacht) hat der Vorhabensträger zusätzliche Immissionsorte berechnet. Die Berechnungen haben nur für das Gebäude im Bauhofgelände eine Überschreitung des Nachtgrenzwertes ergeben. Das Gebäude wurde in die Liste der Straßenzüge mit Anspruch auf passiven Lärmschutz, Unterlage 11.2.4, aufgenommen. Auch an den Gebäuden östlich der Paul-Käsmeier-Straße bzw. südlich des Büchnerweges (IO 83), östlich der Sportplatzstraße (IO 20) und am Feuerwehrhaus (IO 24) sind die Grenzwerte eingehalten.

In Garching an den Gebäuden am Hollinger Weg 1 und 2 westlich der Autobahn (vgl. Unterlage 11.1.3) sind die Nachtgrenzwerte überschritten. Sie wurden in die Liste der Straßenzüge mit Anspruch auf passiven Lärmschutz (Unterlage 11.1.4) aufgenommen. Unter A.4.5.8 sind die o.g. Gebäude berücksichtigt.

Zusammenfassung

Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit der oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach. Zum Schutze der Wohnbevölkerung der Stadt Garching und der Gemeinde Eching vor dem Verkehrslärm der A 9 sind zu den bereits bestehenden aktiven Lärmschutzanlagen ein stark lärmindernder Fahrbahnbelag und zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in einer Größenordnung von 5,872/0,358 Mio. € (aktiv/passiv) für Garching bzw. von 4,116/0,515 Mio. € (aktiv/passiv) für Eching vorgesehen. Der aktive Lärmschutz bewirkt bezogen auf den von der A 9 ausgehenden Lärm Pegelminderungen von durchschnittlich ca. 9 dB(A) im nördlichen Stadtrandgebiet von Garching bzw. im nordöstlichen Stadtrandgebiet am Echinger Weg bis zu 12 dB(A) und ca. 6 dB(A) im südlichen Stadtrandgebiet. So werden in Garching die geltenden Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV im ebenerdigen Freiraum, weitgehend auch im 1. OG und teilweise auch in höheren Stockwerken (je nach Entfernung zur Autobahn) eingehalten. In den Obergeschossen höherer Gebäude (insbesondere an den Hochhäusern in der Einsteinstraße) sind aber weiterhin Überschreitungen der Taggrenzwerte zu verzeichnen. Ebenso ergeben sich in den autobahnnahen Wohngebieten Überschreitungen der Nachtgrenzwerte, die überwiegend im Bereich zwischen 0 - 3 dB(A) liegen. In Eching werden Pegelminderungen von bis zu 12 dB(A) erzielt, so dass die Tagesgrenzwerte im gesamten ebenerdigen Freiraum und in allen Stockwerken bis auf ein Gebäude im Gewerbegebiet-Ost (um 1,5 dB(A) Überschreitung) eingehalten werden. Der zusätzliche passive Lärmschutz (Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) an zahlreichen Gebäuden garantiert bei Überschreitungen die Einhaltung der Nachtgrenzwerte. Es wird nach Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen insgesamt zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 9 von bis zu 11 dB(A), also einer Halbierung der empfundenen Lärmbelästigung, kommen. Daraus läßt sich aber nicht ableiten, dass bezogen auf die Gesamtlärmsituation in Garching und Eching in einem ähnlich großen Umfang verbessert wird, weil sie maßgeblich von den anderen Verkehrswegen bestimmt wird. Dies läßt sich aber im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht weiter verbessern.

Im Verfahren ist von einer großen Menge von Einwendungsführern die Forderung erhoben worden, einen anderen bzw. mehr zusätzlichen aktiven Lärmschutz vorzusehen, um dadurch auch die Einhaltung der Nachtgrenzwerte in Garching und Eching weitgehend sicherzustellen. Im Ergebnis können die vom Vorhabensträger vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung einer schutzzielorientierten und differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse aber nicht beanstandet werden. Der Vorhabensträger einer Straßenbaumaßnahme hat bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch

Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Damit ist zwar dem grundsätzlichen Vorrang der aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Der grundsätzliche Vorrang aktiver Lärmschutzmaßnahmen gilt nämlich nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (vgl. Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR). Es ist nicht anzuzweifeln, dass bei der Entscheidung zwischen Lärmschutzvarianten und damit bei der Frage nach der Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes, neben der hohen Anzahl der vor Verkehrslärm zu schützenden Wohnhäuser und Personen in Garching und Eching auch Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben dürfen, sofern ein offensichtliches Kostenmissverhältnis im Vergleich zum Gewinn für den Lärmschutz besteht.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in allen betroffenen Gebieten eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten verstärkten aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Der Vorhabensträger hat aus unserer Sicht diesbezüglich alle weiteren möglichen und effektiven Lärmschutzkonzepte auf ihren Nutzen für den Lärmschutz und die sich daraus ergebenden Kosten überprüft. Der Verzicht auf andere oder weitere Lärmschutzmaßnahmen entspricht insofern den gesetzlichen Vorgaben. Mit den unten angeführten Maßnahmen lassen sich keine durchgreifenden Verbesserungen der Lärmsituation erzielen. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen uns plausibel und sind nicht zu beanstanden. Im einzelnen handelt es sich um folgende Lärmschutzmaßnahmen:

Bau von Einhausungen bei Garching und Eching

Der geforderte Bau einer Einhausung der Autobahn ist in Anbetracht der überproportional hohen Kosten gemessen an den Gewinn für den Lärmschutz der betroffenen Wohnbereiche in Garching und Eching im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG abzulehnen. Um im gesamten Ortsbereich von Garching bzw. Eching die Tag-/Nachtgrenzwerte mit aktiven Maßnahmen einhalten zu können, wäre eine Einhausung zwischen km 519,380 und km 521, 650 bei Garching bzw. zwischen km 513,400 und km 515,275 bei Eching erforderlich.

Der Vorhabensträger hat die Kosten für den Bau dieser Einhausungen geschätzt und der gewählten Lärmschutzlösung gegenübergestellt. Die Schätzkosten beruhen dabei auf der Annahme, dass als ingenieurmäßige Lösung nur eine massive Volleinhausung bzw. ggf. auch eine sog. „leichte“ Einhausung infrage kommt, die jedoch an die örtliche Situation angepasst werden müsste (z.B. Betriebstechnik aufgrund der neuen RABT 2003). Bei der Kostenabschätzung ist berücksichtigt worden, dass im Vergleich zu einer Einhausung der verwendete lärmindernde Fahrbahnbelag häufiger ausgetauscht werden muss, als ein herkömmlicher Splittmastixbelag.

Als Schätzkostenbasis ist dabei von rd. 52.000 € pro lfd. m Einhausungsstrecke für die Gesamtkosten (d. h. Kosten für Rohbau, Betriebstechnik und Einbau der Fahrbahn mit Ausstattung) auszugehen, wobei die Betriebstechnik generell mit ca. 25 % - 30 % der Rohbaukosten anzusetzen ist. Den 52.000 € pro lfd. m liegt ein

Quadratmeterpreis von 1.200 € zugrunde. Dieser Quadratmeterpreis leitet sich aus der im Bau befindlichen Einhausung Hösbach an der A 3 bei Aschaffenburg, die den Ausbau unter Verkehr (ständige Aufrechterhaltung von 4 Fahrstreifen) von 4 auf 6 Fahrstreifen mit Integration einer Anschlussstelle beinhaltet, und der in der konkreten Planung befindlichen Einhausung einer Autobahn bei Köln-Lövenich, die im Zuge des Ausbaus von 6 auf 8 Fahrstreifen erstellt werden soll, ab. Dieser Quadratmeterpreis ergibt sich jeweils aus den Einhausungsgesamtkosten dividiert durch die Grundfläche der Gesamteinhausung incl. Einfahrtströgen. Laut Auskunft des Vorhabensträgers liegen diese Kostenermittlungen an der unteren Grenze.

Beim 8-streifigen Ausbau der A 9 bei Garching/Eching liegt eine Einhausungsregelbreite incl. Tunnelwände von 43 m der Kostenschätzung zugrunde. Dies ergibt multipliziert mit den 1.200 € pro m² ca. 52.000 € pro lfd. m Einhausungsstrecke. Die Mehrkosten infolge der in den Einhausungen zu integrierenden Anschlussstellen bei Garching und Eching sind in den Quadratmeterpreis von 1.200 € pro m² bereits mit eingerechnet.

Es könnte sich außerdem ein erhöhter Aufwand beim Ausbau unter Verkehr ergeben, da gegenüber der Einhausung Hösbach nicht nur 4 sondern 6 Fahrspuren ständig aufrecht erhalten bleiben müssen. Auch würde sich der Einbau von zusätzlichen Schilderbrückennischen für die Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf der A 9, der Abbau von bestehenden Lärmschutzanlagen (1,5 km Wallwandkombinationen bis zu 9 m über Fahrbahniveau) bei Garching wegen der Anlage von beidseitigen Rettungswegen parallel zur Einhausung und die Berücksichtigung der bestehenden Unterführung bei Garching, die in Hochlage im Zuge der Einhausung unter Aufrechterhaltung des unterführten Verkehrs überbaut werden müsste, kostenerhöhend auswirken.

Aus der Kostengegenüberstellung von Einhausungsalternativen (z.B. Typ Züblin, Typ Witting, Typ B 17 Augsburg mit verschiedenen Deckenvarianten) ergeben sich wegen der notwendigen Anpassung an die örtliche Situation keine wesentlich günstigeren Baukosten. Daneben entstünden auch Probleme bei der Integration von Anschlussstellen, der kostenintensiven Betriebstechnik für den Brandschutz bei diesen "leichten" Einhausungstypen. Nur eine Stahlbetonlösung würde die zwingend einzuhaltenden Vorschriften für den Brandschutz gewährleisten. Nach § 4 FStrG hat der Vorhabensträger dafür einzustehen, dass die Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Technik genügen. Teilweise wird durch leichte Konstruktionsweisen auch das erforderliche Schalldämm-Maß von 40 dB(A) nicht erreicht, damit am nächst gelegenen Haus 49 dB(A) aus Schallanteilen durch die Einhausung und aus den nicht eingehausten Bereichen erreicht werden.

Aus alledem ergibt sich somit eine realistische Kostenhöhe von 60 Mio. € pro km.

Die Kosten einer Einhausung für Garching würden danach ca. 136,2 Mio. € (60 Mio. € × 2,270 km) betragen. Dem stehen bei der gewählten Lösung dagegen insgesamt 6,2 Mio. € für aktive/passive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber. Damit liegen die Kosten einer Einhausung um rd. das 22-fache über den Aufwendungen für die gewählte Lösung.

Wir verkennen nicht, dass durch den Bau einer Einhausung von rd. 2,2 km Länge ein vollständiger aktiver Schutz aller Gebäude im Stadtbereich von Garching möglich wäre. Um diesen „Restschutz“ zu erreichen, müssten aber Kosten aufgewendet werden, die sich gegenüber der Planfeststellungslösung sprunghaft vervielfältigen. Der erforderliche „Restschutz“ bewegt sich jedoch in einer Größenordnung von zumeist unter 3 dB(A) (ca. 71% der Häuser mit Grenzwertüberschreitungen liegen unter 3dB(A)). Für einen weiteren, über die Grenzwerte hinausgehenden Schutz, der durch die Einhausung zweifelsfrei erzielt werden könnte, besteht kein Rechtsanspruch. Insofern kann dieser, über die Einhaltung der Grenzwerte hinaus gehende Schutz auch nicht für eine Rechtfertigung der hohen Kosten für die Einhausung dienen.

Für den Norden und den Süden Garchings mit den vergleichsweise größeren Bebauungstiefen könnte zudem wegen der Schrägeinstrahlung aus den anschließenden nicht eingehausten Streckenabschnitten keine Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der geplanten Lösung erzielt werden.

Die durch eine Einhausung erzielbare Schutzwirkung muss auch im Zusammenhang mit dem Summenpegel anderer Straßen gesehen werden. Betrachtet man dabei die mit der Einhausung gegenüber der Planfeststellungslösung erzielbaren Verbesserungen so zeigt sich, dass die Pegelminderungen in den überwiegenden Teilen des Stadtgebietes in einer Größenordnung von nur 0 - 3 dB(A) liegen. Höhere Pegelminderungen ergeben sich lediglich in unmittelbarer Nähe zur A 9 an den Hochhäusern in der Einsteinstraße, in Teilbereichen des Baugebietes „Am Egerfeld“ sowie in Bereichen westlich der A 9. Darüber hinaus ergibt sich ein wesentlicher Teil der Schutzwirkung für unbebaute Freiflächen, für die jedoch kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation ließe sich nur durch den Bau einer längeren Einhausung z.B. ab der AS Garching-Nord bis weit südlich der AS Garching-Süd (rd. 3,0 km) erreichen, wobei dann die Lage der AS Garching-Süd kaum beibehalten werden könnte. Eine Reduzierung der Gesamtlärmbelastung von dem auf der B 471 und der B 11 stattfindenden Verkehr, der nach den Untersuchungen gerade im Ortskern von Garching die Hauptlärmquelle darstellt, wäre allerdings weiterhin nicht möglich. Diese Einschätzung würde sich auch nicht wesentlich bei einer eventuellen zukünftigen Verwirklichung einer Westumgehung von Garching im Zuge der B 11 wegen des auch weiterhin erheblichen Ziel- und Quellverkehrs im Ort ändern, so dass die durch auf der B 471 und der B 11 verursachten Schallpegelanteile in Garching immer noch höher lägen als der durch die A 9 verursachte Lärm.

Dies belegt, dass die geforderten Einhausungen nach § 41 Abs. 2 BImSchG unverhältnismäßig hohe zusätzliche Aufwendungen gemessen an dem Gewinn für den Lärmschutz an der A 9 (Wegfall der Grenzwertüberschreitungen tags und nachts in Abhängigkeit von der Länge der Einhausung) erfordern. Bei der hier festgestellten Lösung muss zwar für Teilbereiche der Bebauung dem Grunde nach passiver Lärmschutz vorgesehen werden, doch handelt es sich dabei um Gebäude, bei denen im Wesentlichen Überschreitungen der Nachtwerte von weniger als 3 dB(A) vorliegen.

Der Bau einer Einhausung würde auch nicht den von der Stadt Garching bei der gewählten Lösung befürchteten städtebaulichen Eingriff reduzieren. Auch hier wären eine Standard - Durchfahrtshöhe von 4,70 m + die erforderlichen Schilderbrücken + Konstruktion und Überdeckung, zusammen also in einer Größenordnung von ca. 10,00 m im Bereich der Anschlussstellen und im Vorfeld des Autobahnkreuzes Neufahrn jeweils am Beginn der Einhausung erforderlich. Hinzu kommt, dass eine Einhausung mit einer Breite von ca. 45 m und einer Länge von ca. 2,3 km bei Garching errichtet werden müsste und ebenfalls zu einem städtebaulichen Eingriff führen würde.

In Anbetracht der nur einseitig der A 9 vorhandenen Wohnbebauung, der bestehenden AS Eching und der großen Länge von 1,875 km einer schalltechnisch wirksamen Einhausung muss auch für den Bereich Eching die Errichtung einer Einhausung als unerhältnismäßig angesehen werden. Durch die Einhausung könnten zwar die Schallimmissionen aus der A 9 deutlich reduziert werden, allerdings verbleiben die Schallimmissionen z.B. aus der St 2053 als Hauptlärmquelle für deren Anlieger. Eine Reduzierung der Gesamtlärmbelastung in diesem Bereich von Eching wird durch die Maßnahme trotz des enormen Kostenaufwandes nicht erreicht. Bei einer Einhausung im Bereich Eching entstünden Kosten von ca. 112,5 Mio. € (60 Mio. € x 1,875 km), während die Kosten bei der gewählten Lösung insgesamt 4,6 Mio. € betragen. Hier liegen die Kosten einer Einhausung also um rd. das 24,5-fache über den Aufwendungen für die gewählte Lösung trotz geringem Nutzen für den Lärmschutz.

Nach alledem kann selbst bei unterstellten günstigsten Baukosten für die Errichtung von Einhausungen für die Bereiche Garching und Eching die Unverhältnismäßigkeit der Kosten im Vergleich zu dem erzielbaren Lärmschutzgewinn nicht ernsthaft in Frage gestellt werden. Dabei sind die unterschiedlichen Erhaltungs- und Unterhaltungskosten noch gar nicht berücksichtigt.

Gradientenabsenkung

Es ist nicht zu bemängeln, dass der Vorhabensträger eine Gradientenabsenkung der A 9 wegen des anzutreffenden hohen Grundwasserstandes und den damit verbundenen Schwierigkeiten beim Bauen unter Verkehr (notwendige Wasserhaltung) als weitere Lärmschutzvorsorgemaßnahme verworfen hat. Die Berücksichtigung der kreuzenden Schleißheimer Straße bei Garching und der Eisenbahnlinie bei Eching würde zudem einen noch tieferen Eingriff ins Grundwasser fordern. Aufgrund der oben genannten Probleme und der erforderlichen langen Grundwasserwannen würden die Kosten ebenfalls unverhältnismäßig hoch ansteigen.

Bau einer zusätzlichen Lärmschutzwand im Mittelstreifen der A 9

Der geforderte Bau einer zusätzlichen Lärmschutzwand im Mittelstreifen der A 9 für die Bereiche Garching und Eching ist aufgrund der nur geringen erreichbaren Verbesserung der Lärmsituation angesichts der entstehenden hohen Kosten ebenfalls als unverhältnismäßig nach § 41 Abs. 2 BImSchG anzusehen. Mit einer Lärmschutzwandhöhe im Mittelstreifen von 4,0 m ließen sich wegen der ohnehin sehr hohen Lärmschutzmaßnahmen am Fahrbahnaußenrand (bis zu 11,00 m Höhe) bei sonst gleich bleibenden Außenwänden zusätzliche Pegelminderungen von nur ca. 0,5 dB(A) und bei aus konstruktiven Gründen maximal 7,00 m über Fahrbahnoberkante von nur ca. 1,0 dB(A) in Garching erreichen. Eine Unterschreitung der Tagesgrenzwerte in den Obergeschoßen der Gebäude an der Einsteinstraße in Garching wird dadurch nicht erreicht. Durch die zusätzliche Pegelminderung könnten zwar die Aufwendungen für passiven Schallschutz an 25 Wohneinheiten bei einer 4,0 m hohen Mittelwand bzw. 87 Wohneinheiten bei einer 7,0 m hohen Mittelwand eingespart werden. Die zusätzlichen Aufwendungen für die Errichtung der Mittelwände würden jedoch bei ca. 2,200 Mio. € (4,0 m Höhe) bzw. 4,800 Mio. € (7,0 m Höhe) bei Einsparungen beim passiven Schallschutz von ca. 0,030 Mio. € (4,0 m) bzw. 0,090 Mio. € (7,0 m) liegen. In beiden Fällen übersteigen damit die zusätzlichen Aufwendungen für die Mittelwand die erzielbaren Einsparungen für passiven Schallschutz um das 70- bzw. 50-fache und sind gemessen am Gewinn für den Lärmschutz unverhältnismäßig.

Auch in Eching ließe sich durch die Errichtung einer Mittelwand größtenteils nur eine Lärminderung von 0,5 dB(A) bei 4,0 m Höhe und von 1,3 dB(A) bei 7,0 m Höhe erreichen. Nur an wenigen exponierten Immissionsorten könnten als Reduzierung Spitzenwerte bis zu 1,2 dB(A) bzw. 2,4 dB(A) erzielt werden. Eine Unterschreitung der Nachtgrenzwerte wird dadurch aber nicht erreicht. Die zusätzlichen Aufwendungen für die Errichtung der Mittelwände würden bei ca. 2,040 Mio. € bei 4,0 m Höhe bzw. 4,624 Mio. € bei 7,0 m Höhe liegen. Die Einsparungen würden sich demgegenüber beim passiven Schallschutz auf ca. 0,046 Mio. € (4,0 m Höhe) bzw. 0,129 Mio. € (7,0 m Höhe) belaufen. Die zusätzlichen Aufwendungen liegen damit um das 44- bzw. 36-fache über den erzielbaren Einsparungen für passiven Schallschutz und können wegen dieser Unverhältnismäßigkeit nicht vertreten werden.

Zudem sind bei der Errichtung einer Mittelwand auch Nachteile wie entstehende Verschattungen, die im Winter zu erhöhter Fahrbahnglätte und einem dementsprechend erhöhten Aufwand für den Winterdienst führen können, und häufige Sperrungen der Überholspuren im Fall von Wartungsarbeiten mit den damit verbundenen Gefahren bei starkem Verkehr zu befürchten.

Erhöhung der geplanten Lärmschutz-Wall/Wand-Kombinationen

Eine weitere Erhöhung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen am Fahrbahnaußenrand auf über 11,00 m würde aus konstruktiv/statischen Gründen an technische Machbarkeitsgrenzen stoßen. Unter anderem stehen dem auch landschaftspflegerische und städtebauliche Gründe entgegen. Es zeigt sich außerdem, dass der Aufwand für aktiven Lärmschutz mit zunehmender Höhe der Lärmschutzwände stark ansteigt, während die erzielbaren Verbesserungen der Lärmsituation zunehmend geringer werden. Eine Erhöhung auf durchgehend 12,00 m würde in Garching lediglich Pegelminderungen von 0,5 - 1,0 dB(A) bewirken. Notwendig wären aber mindestens 3,0 dB(A) um eine spürbare Verbesserung zu erreichen. Der in § 41 BImSchG vorgeschriebene Vorrang aktiver Maßnahmen bedeutet nicht, dass ein Anspruch auf eine maximale aktive Schutzmaßnahme besteht. Bei hohem finanziellen Mehraufwand, dem nur ein geringer Schutzeffekt gegenübersteht (weniger als 1 – 3 dB(A)), kann der aktive Schutz so dimensioniert werden, dass die nachteiligen Folgen eines Straßenbauvorhabens nur teilweise behoben werden. Die darüber hinaus verbleibenden Beeinträchtigungen werden mit Hilfe von passiven Schutzmaßnahmen kompensiert. Einer Erhöhung der Lärmschutz-Wall/Wand-Kombination stünden Mehrkosten von 1,447 Mio. € bei einem Einsparpotential für passive LS-Maßnahmen von 0,041 Mio. € gegenüber. Die Zusatzkosten liegen damit um das 35-fache über den erzielbaren Einsparungen für passiven Lärmschutz und sind damit zum angestrebten Schutzzweck unverhältnismäßig und nicht zu rechtfertigen.

Eine Erhöhung der Lärmschutzanlagen im gesamten Ortsbereich von Eching auf die einheitliche Höhe von 12,00 m würde bei Kosten von 2,704 Mio. € nur zu einer Lärminderung von 1,0 - 1,9 dB(A) führen. Die Kostenersparnis beim passiven Lärmschutz betrüge dabei 0,193 Mio. €. Damit liegen die zusätzlichen Aufwendungen für aktive Maßnahmen um das 14-fache über den Einsparungen für passiven Lärmschutz und sind somit ebenfalls als unverhältnismäßig zu beurteilen.

Die Erhöhung der Schallschutzwand im Bereich der Anschlussstelle Garching Süd und südlich davon von 6,0 m auf 11,0 m ist aufgrund der nur geringen schalltechnischen Wirkung von ca. 1 bis 1,5 dB(A) in den Bereichen Kanalhaus und Dirnismaning bei erheblichen Mehrkosten ebenso abzulehnen. Durch diese Maßnahme würden, wenn man von einer Schallschutzwand zwischen Anschlussstelle Garching-Süd und Planfeststellungsende ausgeht, zusätzliche Kosten von 3,000 Mio. € ($5,0 \text{ m} \times 2.000 \text{ m} \times 300,- \text{ €/m}^2$) entstehen. Dem gegenüber ergeben sich keine Einsparungen beim passiven Schallschutz, da im Bereich von Kanalhaus und Dirnismaning die maßgeblichen Grenzwerte bereits eingehalten werden.

Die Forderung der Stadt Garching auf Errichtung einer 5,00 m hohen Lärmschutzwand auf den Wällen an der AS Garching-Süd und südlich davon bis zur Unterführung des Schleißheimer Kanals, welche am südlichen Stadtrand von Garching im Umfeld der Münchner Straße nur geringe zusätzliche Pegelminderungen von 1,0 bis 1,5 dB(A) erbringt, ist abzulehnen. Die Kosten dafür würden sich auf 0,878 Mio. € belaufen. Dem steht eine Kostenersparnis beim passiven Lärmschutz von 0,025 Mio. € gegenüber. Die Zusatzkosten für aktiven Lärmschutz liegen somit 35-fach über den Einsparungen für passive Maßnahmen und sind nicht im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Kombination einer Lärmschutzanlagenerhöhung mit Errichtung einer zusätzlichen Lärmschutzwand im Mittelstreifen der A 9

Durch weitere Erhöhungen der Wall-/Wandkombinationen (um 1 –2 m) mit Errichtung einer Mittelwand könnten ebenfalls jeweils nur sehr geringe Pegelminderungen in einer Größenordnung von weniger als 2 dB(A) erzielt werden. Damit wäre es nicht möglich, alle Bereiche vollständig aktiv zu schützen, sondern es würde nach wie vor Grenzwertüberschreitungen geben. Gleichzeitig würden die Kosten für diese Verbesserungen - im Verhältnis zu den bereits vorgesehenen

Maßnahmen - nicht linear sondern wegen der schon oben erwähnten Gründe gemessen am Lärmschutzerfolg sprunghaft zunehmen. Speziell bei der Gemeinde Eching könnte der Nachtgrenzwert auch durch eine Kombination aus 12,00 m hohen Lärmschutzanlagen am Fahrbahnaußenrand und einer 7,00 m hohen Mittelwand nicht in allen Bereichen der Wohnbebauung Echings eingehalten werden. Die zusätzlichen Aufwendungen übersteigen die erzielbaren Einsparungen für passiven Schallschutz um das 27-fache. Der Bau einer Mittelwand bzw. einer Kombinationslösung ist damit ebenfalls wegen der Unverhältnismäßigkeit gemessen am Schutzzweck zu verwerfen. Zudem sprechen auch hier baubetriebliche (Entstehen einer Inselbaustelle unter starkem Verkehr) und unterhaltungstechnische Gründe dagegen.

Verlängerung der geplanten Lärmschutzwand-wand-Kombinationen

Bei einer Verlängerung der bereits geplanten 370 m langen LS-Wand auf dem 6,00 m hohen Wall im unbebauten Gebiet nördlich von Garching bis AS Garching-Nord läßt sich kein lärm mindernder Einfluss auf die vorhandene nördliche Randbebauung von Garching feststellen.

Die Forderung nach Errichtung eines Lärmschutzwalles im Nord-Westen zum Schutz des Erholungsgebietes muss abgelehnt werden, da in der 16. BImSchV der Schutz von Erholungsgebieten und Sportplätzen nicht vorgesehen ist. Der Außenbereich hat zwar neben einer land- und forstwirtschaftlichen Funktion auch erhebliche Bedeutung für die Befriedigung des Erholungsbedürfnisses in der freien Natur, doch stellt der Außenbereich kein schutzbedürftiges Gebiet im Sinne der 16. BImSchV dar. § 43 Abs. 1 BImSchG, auf dem die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, der den Außenbereich zur Erholung nutzt ist nicht bestimmt genug, um den Begriff der Nachbarschaft zu erfüllen. Die angeführte DIN 18005 für den Schallschutz im Städtebau ist für die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges nicht anwendbar.

Die von der Gemeinde Eching geforderte 80,00 m lange und 6,00 m hohe Lärmschutzwand entlang des bestehenden Geh- und Radweges an der St 2053 ist in der Planung enthalten. Eine vollkommene Abschirmungsmöglichkeit im Bereich der Überführung der St 2053 (Dreiecksinsel) ist allerdings nicht möglich. Eine Lärmschutzwand in diesem Bereich wäre nur auf geringer Länge möglich, weil diese aus Verkehrssicherheitsaspekten einen gewissen Abstand vom Fahrbahnrand und von den Aus- und Einfahrtsbereichen einhalten müsste. Eine solche Lärmschutzwand wäre daher lärmtechnisch kaum wirksam.

Die von der Gemeinde Eching verlangte Verlängerung der LS-Wälle und -Wände nach Norden und Süden und die Erhöhung der vorhandenen und geplanten Wälle und Wände wurde ebenfalls überprüft. Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesagt, die 9,00 m hohe Wall-/Wandkombination nördlich der DB-Unterführung (BW 122) durch eine LS-Wand mit einer Höhe von 6,00 m, abgestuft auf 4,00 m, um 380 m nach Norden zu verlängern und dies in in der Planänderung vom 12.03.04 eingearbeitet. Die Zusage erfolgte wegen der bisher kurzen Überstandslänge gegenüber der nördlichen Wohnbebauung von Eching und den aus Sicht des Vorhabensträgers noch angemessenen Gewinn für den Lärmschutz (Pegelminderung von 0,6 bis 1,9 dB(A)) bei einem vertretbaren Kostenverhältnis von 9 : 1 für den Mehraufwand der LS-Wand zur Einsparung an passiven LS-Maßnahmen. Eine Verlängerung nach Süden ist allerdings nicht vertretbar, da die Überstandslänge durch die geplanten LS-Anlagen (Wall-/Wandkombination mit anschließendem Wall) ausreichend ist.

Mit einer Minderung des Erholungswertes des geplanten Heideflächenpfades ist nicht zu rechnen, da es im Bereich der Heideflächen durch die für das Jahr 2020 prognostizierte Verkehrszunahme einerseits zu einer Lärmerhöhung von rd. 1,5 dB(A), andererseits aber durch den geplanten Einbau des Dränasphalts zu einer

Lärminderung von rd. 5,0 dB(A) kommt und folglich eine hörbare Verbesserung von rd. 3,5 dB(A) entsteht.

Verlängerung des 2-lagigen lärmindernden Fahrbelages im Planfeststellungsabschnitt

Die geforderte Verlängerung des lärmindernden Fahrbelages auch südlich von km 522,400 ist aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich, da dadurch keine zusätzliche Pegelminderung in Dirnismaning und Kanalhaus erzielt werden kann. Es ist auch nicht ersichtlich, dass durch das Entstehen einer Nahtstelle zwischen dem 2-lagigen offenporigen Fahrbelag und dem südlich davon verwendeten herkömmlichen Splittmastixbelag (Pegelminderung von 2 dB(A)) erhebliche Pegeländerungen entstehen, die eine gewisse Überstandslänge erfordern. Ein Geräuschunterschied zwischen den beiden Belägen wird aufgrund der geplanten Lärmschutzwälle, die die Einhaltung der maßgebenden Grenzwerte garantieren, im Bereich Dirnismaning nicht gravierend sein.

Eine Verlängerung über den Bau-km 513,500 hinaus nach Norden ist aus bautechnischer Sicht wegen der beginnenden Auffädung der Fahrbeläge beim AK München-Nord und der dadurch entstehenden unterschiedlichen Querneigungen nicht möglich.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Im Verfahren wurde auch gefordert, auf der A 9 Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in Kombination zu den Lärmschutzmaßnahmen festzusetzen. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Zum einen hätte die im Verfahren geforderte Beschränkung der freien Geschwindigkeit von $v_{Pkw/Lkw} = 130/80$ km/h auf $120/80$ km/h (Pkw/Lkw) als Lärmschutzmaßnahme nur eine Pegelminderung von 0,5 dB(A) nachts und eine Beschränkung auf $100/80$ km/h (Pkw/Lkw) eine Pegelminderung von nur 1,0 dB(A) nachts zu Folge und wäre wegen der bei 3,0 dB(A) liegenden Hörschwelle des Menschen kaum wahrnehmbar. Diese geringe Lärminderungswirkung ist darauf zurückzuführen, dass der LKW-Anteil am Verkehr den Lärmpegel dominiert. Da die Grenzwerte bei Nacht vom Erdgeschoss bis in die oberen Geschosse um 4,0 dB(A) bis teilweise 9,0 dB(A) überschritten werden, kann die Reduzierung von 1,0 dB(A) nicht als eine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation angesehen werden. Unabhängig davon muss eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf $120/80$ km/h, $100/80$ km/h oder sogar auf $80/60$ km/h (Pkw/Lkw), die laut Aussage des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz allein als wirkungsvoll (Pegelminderung um bis zu 2 dB(A)) angesehen werden kann, auf dieser Durchgangsautobahn als problematisch betrachtet werden. Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Wertung, dass auf Autobahnen grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt (§ 3 Abs. 3 S. 2 StVO), dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen nämlich nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z.B. der Verkehrssicherheit oder des Ruhebedürfnisses der Anwohner erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 S. 2 StVO). Der vom Straßenverkehr herrührende Lärm muss dazu nach der Rechtsprechung Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Dazu ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf eine evtl. gegebene Vorbelastung abzustellen. Als Orientierungshilfe dienen dazu unter anderem die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97). Nach diesen Richtlinien kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Lärm bei einem größeren, zusammenhängend bebauten reinem oder allgemeinem Wohngebiet den Richtwert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet. Die Voraussetzung der Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte ist im vorliegenden Ausbauabschnitt jedoch nicht gegeben. Es besteht aus unserer Sicht kein Anlass, diese Bewertung in Frage zu stellen. Das vorgesehene Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers garantiert die Einhaltung der Grenz-

werte auch ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen. Geschwindigkeitsbeschränkungen können zudem bei Notwendigkeit noch später durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nach pflichtgemäßen Ermessen erfolgen. Außerdem müsste eine in diesem Beschluss angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung bei der Lärmberechnung Berücksichtigung finden, wodurch jedenfalls bei einigen Gebäuden der Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen entfallen würde.

Eine Reduzierung des gebotenen Lärmschutzes für die Gemeinde Eching können wir durch die Abschnittsbildung beim Ausbau der A 9 und den Umbau des AK Neufahrn nicht erkennen. Beim Umbau des AK Neufahrn werden die Verkehrsbeziehungen vom Flughafen in Richtung München künftig nicht mehr über die bestehende Kreiselrampe, sondern über eine Direktrampe Flughafen - München („Overfly“) abgewickelt. Die Lärmauswirkungen werden im gerade laufenden Planfeststellungsverfahren für den Umbau des AK Neufahrn berechnet und bewertet werden.

Schallabsorbierende Verkleidungen

Schallabsorbierende Gebäudefassaden herzustellen, liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Vorhabensträgers. Schallreflexionen der Gebäudefassaden im Gewerbegebiet östlich der Autobahn wurden bei der lärmtechnischen Berechnung berücksichtigt.

Eine schallabsorbierende Verkleidung an der Unterseite und an den Widerlagern der Überführungsbauwerke in Eching kann wegen ihrer Unverhältnismäßigkeit nicht erfolgen, da ihr Reflexionsanteil am Lärmpegel bei den nächstliegenden Häusern der Goethestraße 8a (Immissionsort (IO) 29), 10 (IO 31) und 16 (IO 33) bei nur 0,1 dB(A) liegt und somit zu keiner Verbesserung führe.

Berücksichtigung eines Summenpegels

Auch die Forderung nach Berücksichtigung der Summenpegel von Verkehrswegen beim Lärmschutz führt zu keinem anderen Ergebnis. Für die Berechnung der Lärmschutzansprüche gem. der 16. BImSchV sind keine Summenpegel zu bilden. Eine Summation der Lärmbelastung sieht die 16. BImSchV nicht vor. Die noch nicht geltende EU-Umgebungsrichtlinie, welche die Erarbeitung von Aktionsplänen ab dem Jahr 2008 vorsieht, die die Gesamtlärmbelastung in Ballungsgebieten und entlang von Hauptverkehrswegen darstellen, ist nicht einschlägig. Jedoch können gem. der Rechtsprechung des BVerwG die Summenpegel aus mehreren Verkehrswegen dann nicht völlig unberücksichtigt bleiben, wenn sie zu einer Gesundheitsgefährdung führen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl. 1996, S. 916). Demnach dürfen der bereits vorhandene Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt, da es die dem Staat obliegende grundrechtliche Schutzpflicht gebietet, sich in einem solchen Fall schützend vor den Einzelnen zu stellen. Das Gericht hat jedoch offengelassen, wo die Grenzen der Gesundheitsgefährdung liegen. Auch der BayVGH (NVwZ-RR 1997, 159, 163) betont, dass die nicht normierten Grenzwertbestimmungen für eine eigentumsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Mischgebieten allenfalls eine Orientierungshilfe bieten, die hier überdies nicht erreicht wird.

Vor diesem Hintergrund ist eine Gesundheitsgefährdung unseres Erachtens weder im Stadtgebiet von Garching noch im Gemeindegebiet Eching gegeben. Bei den festgestellten Mittelungspegeln von maximal 60 dB(A) nachts wird nicht die Grenze überschritten, bei welcher ohne weiteres davon ausgegangen werden muss, dass von da ab mit Gesundheitsschäden gerechnet werden muss. Die im Verfahren angesprochenen neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, wonach Gesundheitsschäden bereits bei Mittelungspegeln von 55 dB(A) auftreten, resultieren aus einer einzigen Studie und sind statistisch nicht signifikant. Außerdem wurden die Ergebnisse bisher nicht von anderen Untersuchungen bestätigt. Es ist von einer

wesentlichen Verbesserung der Schallsituation gegenüber der heutigen Situation auszugehen. Dies betrifft sowohl die Schallsituation aus der A 9 allein als auch die Gesamtschallsituation. Im Bereich der B 11 und der Schleißheimer Straße in Garching ergeben sich an der dortigen Wohnbebauung aus der B 11 und Autobahn zusammen derzeit Schallimmissionen über 60 dB(A) nachts. Durch den zukünftig verbesserten Schallschutz an der A 9 reduziert sich dort die Schallimmission aus der A 9 um ca. 5 dB(A). Bezüglich des Summenpegels tritt eine Reduzierung um ca. 1 dB(A) ein, da die Schallimmissionen aus der B 11 weit (> 10 dB(A)) über diejenigen der A 9 liegen. Durch eine weitere Erhöhung des Schallschutzes an der A 9 würde sich keine durchgreifende weitere Verbesserung der Lärmsituation insgesamt an der B 11 ergeben. Die erhebliche Betroffenheit im Bereich Dirnismaning und Kanalhaus geht demzufolge von der B 11 aus und nicht von der A 9.

Abgesehen davon ist nach unserer Auffassung der Anwendungsbereich der Rechtsprechung zum Summenpegel im gesundheitsgefährdenden Bereich nicht eröffnet, weil hinsichtlich der oben genannten Immissionsorte bereits aus §§ 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV Anspruch auf Lärmvorsorge in Form von passivem Lärmschutz besteht. Gesundheitsgefährdungen sind deshalb in den zum Wohnen bestimmten Räumen auszuschließen.

3.4.4.1.5 Entschädigung für Außenwohnbereich

Bei einigen der in A.4.5.8 des Beschlusstexts angeführten Anwesen überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den jeweiligen maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV. Auf die Lärmberechnungen in Unterlage 11 der Planunterlagen, aus denen die Grenzwerte und die Überschreitungen ersichtlich sind, wird verwiesen. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ausreichend geschützten, noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbarer Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung.

Die Entschädigung wird in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in Verhandlungen zwischen den Betroffenen und dem Vorhabensträger. Die für die Höhe der Entschädigung maßgebenden Faktoren wurden unter A.4.5.8 des Beschlusstexts dargelegt. Auf § 19a FStrG wird verwiesen.

3.4.4.2 Schadstoffbelastung

3.4.4.2.1 Allgemeines

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

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

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe. Die auf der Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende novellierte 22. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen

daher nicht unmittelbar. In dieser Richtlinie wurden die aufgrund der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) beschlossenen Tochterrichtlinien 1999/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und 2000/69/EG vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft in deutsches Recht umgesetzt. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte werden deshalb neben der TA-Luft zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Sie sind jedoch nicht so zu verstehen, dass jede, auch geringfügige, Überschreitung eine Gesundheitsgefährdung bedeutet. Die Grenzwerte aus der EU-Richtlinie 1999/30/EG beruhen auf den "Air Quality Guidelines for Europe 1999" der WHO, die festgelegt wurden, um unter Vorsorgegesichtspunkten langfristige Schäden für die menschliche Gesundheit zu vermeiden, zu verhüten und zu verringern. Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist daher im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes zu verfolgen. Ob dafür Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG gegen den Vorhabensträger einer Straßenbaumaßnahme erforderlich und zielführend sind, muss im Fall der Grenzwertüberschreitung im Einzelfall gesondert geprüft werden. Die 22. BImSchV selbst sieht als Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen durch die zuständigen Behörden vor. Diese Aufgabe richtet sich nicht unmittelbar an die Straßenbaubehörden. Zuständig ist in Bayern das Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Art. 8 BayImSchG).

3.4.4.2.2 Prüfung der Schadstoffbelastung

Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat hinsichtlich der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen - MLuS-02 - für den Prognosefall 2020 eine überschlägige Schätzung vorgenommen. Es rechnet trotz der geplanten erhöhten Lärmschutzanlagen nach einer überschlägigen Betrachtung noch mit einem voraussichtlichen Nichteinhalten der Überschreitungshäufigkeit von 35 mal pro Kalenderjahr von dem ab dem Jahre 2005 gültigen Grenzwert für den PM_{10} -Tagesmittelwert ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), weil die PM_{10} -Jahresmittelwerte über $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen. PM_{10} beschreibt eine feine Fraktion des Schwebstaubgehaltes der Luft mit Partikelgröße bis zu einem aerodynamischen Durchmesser von $10 \mu\text{g}$.

Das MLuS-02 dient als Verfahren zur Abschätzung von Immissionen (MLuS-02, 1.2) und erhebt keinen Anspruch auf eine exakte Berechnung (MLuS-02, 1.3 am Ende). Es ist außerdem nur bei Abständen der überprüften Gebäude zum Straßenrand von mindestens 2 Gebäudehöhen anwendbar (MLuS-02, 1.3 Satz 1, 7. Spiegelstrich). Immissionsabschätzungen für Lärmschutzeinrichtungen können nur bis maximal 6,00 m Höhe berechnet werden. Es ist aber eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf bis zu 11,00 m Höhe vorgesehen. Darüber hinaus ist selbstverständlich die Richtung der Autobahn im Hinblick auf die Windrosenverteilung von Einfluss auf die zu erwartende Konzentrationsverteilung. Auch diese Einflussgröße kann nicht durch das Schätzmodell MLuS simuliert werden. Ferner ist der Einfluss der hier gegebenen, vorliegenden Randbebauung - und nicht irgendeiner lockeren Randbebauung - auf die zu erwartende Konzentrationsverteilung signifikant. Die mit dem Schätzmodell MLuS erzielbaren Abklingkurven der Konzentration senkrecht zur Straße stellen glatte Kurven dar. Daraus ist ersichtlich, dass Störungen auf die atmosphärische Ausbreitung durch z.B. Hindernisse keine Berücksichtigung finden.

Das Abschätzungsverfahren nach dem Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen - MLuS-02 - ist daher nur eingeschränkt anwendbar und liefert Ergebnisse, die besonders bei Schwebstaub und Partikel (PM_{10}), vor allem bei hohen Verkehrsbelastungen, zu überhöhten Belastungen führen. Aus diesen Gründen hat der Vorhabensträger bei dem Gutachter Dr. Schorling & Partner ein Gutachten in Auftrag

gegeben, bei dem die im Bereich der Ausbaumaßnahme zu erwartenden Immissionsbelastungen mit einem genaueren, vom Gutachter entwickelten, Berechnungsverfahren ermittelt wurde. Das Gutachten enthält die Berechnung der Immissionsbelastung durch Stickstoffdioxid, Benzol und PM₁₀ im Planfeststellungsgebiet und berücksichtigt Gebäude, Lärmschutzwände und -wälle, Brücken und Rampen. Außerdem wurde die lokal erzeugte Belastung der benachbarten Verkehrswege (Bundesstraße 11 und 471 sowie örtliche Verkehrswege) berechnet und eine vom LfU für PM₁₀ vorgegebene Hintergrundbelastung von 22 µg/m³ berücksichtigt. Die zugrundegelegten Emissionsfaktoren für PM₁₀ wurden über eine Regressionsanalyse ermittelt, die Messungen aus den Messprogrammen in Bayern (1994 und 1996/98), z.B. am Münchner Brudermühltunnel, zum Inhalt hatten.

Im Gutachten Dr. Schorling wurden für Eching 17 Aufpunkte und für Garching 15 Aufpunkte überprüft. Im Ergebnis werden in Garching die Grenzwerte (Jahresmittelwerte und die Tagesmittelwerte) von PM₁₀ nicht und die Grenzwerte von NO₂ (JMW) nur an einem Aufpunkt überschritten. In Eching werden im nahegelegenen Gewerbegebiet östlich der A 9 die Grenzwerte von PM₁₀ (JMW, TMW, Aufpunkte 2-4) und von NO₂ (JMW, Aufpunkte 2-3) im Gewerbegebiet überschritten. Demnach ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte allenfalls in wenigen eng begrenzten Bereichen überschritten werden können.

Der gerügte fehlende Nachweis von Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid stellt dabei keinen Fehler dar. Der Vorhabensträger kann anhand einer großen Anzahl von Untersuchungen und in Bewertung der verfügbaren Emissionsfaktoren nachweisen, dass Schwefeldioxid im Hinblick auf die durch den Verkehr bedingte Luftverschmutzung keine Bedeutung mehr hat. Die Inhalte an Schwefel im Treibstoff sind durch die Verwendung schwefelarmer Treibstoffe zu gering, um noch einen signifikanten Beitrag auf die Schwefeldioxid-Konzentration im Bereich der Autobahn hervorzurufen. Grundsätzlich gilt auch für Kohlenmonoxid, dass die zu erwartende Konzentrationsverteilung sehr deutlich unter dem Grenzwert liegt. Es kann jedoch möglicherweise an Tunnelportalen zu höheren Konzentrationen kommen. Deshalb ist die Analyse der Kohlenmonoxidbelastung nur im Bereich von Tunnels und deren Entlüftungssystemen angezeigt.

Es besteht keine Veranlassung die verwendeten Emissionsfaktoren anzuzweifeln. Die Berechnung baut auf den verfügbaren, allgemein anerkannten Emissionsfaktoren auf. Diese Emissionsfaktoren sind in dem Handbuch für Emissionsfaktoren, Version 1.2, aus dem Jahre 1999 zusammengefasst. Sie sind von dem Umweltbundesamt Berlin aufgestellt worden. Die darin prognostizierten Daten für das Jahr 2020 fanden im Gutachten von Dr.-Ing. Schorling Verwendung.

Das von der Stadt Garching vorgelegte DEKRA-Gutachten vom 05.12.2003 über unklare Passagen oder mögliche Fehler bzw. Ungereimtheiten im Gutachten Dr. Schorling & Partner zur Luftschadstoffsituation gibt keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung für die vom Ausbauabschnitt betroffenen Bereiche.

Die Berechnungen für die verwendeten Emissionsfaktoren (NO_x) für den Ist- und Prognosefall gehen von den Bestandsdaten über den Gesamt-LKW-Verkehr auf der A 9 aus und berücksichtigen dabei auch das vorkommende Mischungsverhältnis beim Lastkraftwagenverkehr. Der von der DEKRA angegebene Emissionsfaktor für „schwere Nutzfahrzeuge“ von 1,850 g/km ist hier mit 1,830 g/km berücksichtigt. Ebenso sind auch „leichte Nutzfahrzeuge“ (mit 0,390 g/km) in die Berechnung eingegangen. Analog zum „Fahrzeugmix“ des Jahres 2000 wurden die Emissionsfaktoren für das Jahr 2020 mit den Prognoseverkehrszahlen aus dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Ing. Kurzak ermittelt.

Auch die angesetzten Werte für den mittleren stündlichen Verkehr von DTV/11 am Tag und von DTV/19 in der Nacht erscheinen nicht fehlerhaft. Auf der A 9 ergeben sich tatsächlich als gemittelter, stündlicher Verkehrsanteil ein Wert von DTV/67 am Tag und von DTV/18 in der Nacht. Weil nicht ausgeschlossen werden konnte, dass ein stündlicher Spitzenwert des Verkehrs mit einer austauscharen Wetterlage

zusammentrifft, wurde zugunsten der Betroffenen laut Gutachter zurückhaltend geschätzt. (Die angegebenen Zahlenwerte drücken Prozent-Werte aus.).

Es ist davon auszugehen, dass im Gutachten die wichtigsten repräsentativen Aufpunkte in der Stadt Garching ausgewählt wurden, welche durchweg im Schatten der Lärmschutzmaßnahmen liegen. Die Höhe der Immissionsbelastungen weiterer Aufpunkte ist zudem in den im Gutachten enthaltenen Darstellungen zu den Konzentrationsverteilungen enthalten.

Es wurde auch nachvollziehbar dargelegt, dass im untersuchten Bereich eine Überschreitung des Grenzwertes für das 99.8 Perzentil von NO₂ selbst bei sehr großen Verkehrsmengen hinter LS-Maßnahmen, wie sie in Garching und Eching geplant werden, ausgeschlossen ist. Die unter nowendiger Verwendung einer verdichteten Wetterstatistik vorgenommenen Berechnungswerte für das 99.8 Perzentil von NO₂ erscheinen uns im Vergleich zum berechneten Jahresmittelwert in Eching nicht widersprüchlich. Bei den definierten Aufpunkten, die im Schatten von sehr hohen Lärmschutzwänden stehen bzw. in weiterer Entfernung zur A 9 liegen, ergeben sich grundsätzlich relativ geringe NO₂-Belastungen. Es ist daher nicht von hohen Immissionskonzentrationen auszugehen, die den Jahresmittelwert erfahrungsgemäß um das 4 - 5-fache übersteigen müssen. Die angegebenen Werte der DEKRA treten im Gegensatz dazu bei freier Schadstoffausbreitung ohne Hindernisse und ohne Berücksichtigung von Hintergrundbelastungen auf. Dies bestätigen auch die Ergebnisse des Gutachtens, wonach z.B. am relativ ungeschützten Aufpunkt 17 am Echinger See das 7-fache des Jahresmittelwertes ermittelt wurde.

Die Berücksichtigung einer Hintergrundbelastung von nur 20 µg/m³ NO₂ ist nicht zu bemängeln, da sie gemäß der Definition des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz erfolgte. Die Angaben zur Hintergrundbelastung in der MLuS 02 sind, wie schon oben, erläutert für die örtlichen Gegebenheiten zu pauschal.

Auch die vorgenommenen reaktionskinetischen Berechnungen zur Ermittlung der Umwandlung von NO zu NO₂ in Garching und Eching auf der Basis von statistisch meteorologischen Daten erscheinen uns konservativ angesetzt. Genauere Berechnungen auf der Basis von Stundenmittelwerten zur Meteorologie und zum Verkehr gehen von einer Überschätzung der NO₂ Belastung um 20 % aus. Bezogen auf den Prognosehorizont 2020 ist von einer weiteren Reduzierung auszugehen.

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat auf nochmalige Befragung zum Gutachten der DEKRA bestätigt, dass im Ergebnis die Berechnungen der Immissionssituation des Ing.-Büros Schorling nicht zu beanstanden sind. Gewisse Differenzen zu den eigenen Ergebnissen des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz liegen innerhalb der Rechenungenauigkeit und sind damit unwesentlich.

Wir lehnen die geforderten Immissionsmessungen und weitere Auflagen aus folgenden Gründen ab:

Die von der A 9 ausgehenden Belastungen durch Luftschadstoffe sind in einem von dem Vorhabensträger in Auftrag gegebenen Gutachten des Büros Dr. Schorling & Partner berechnet worden. Darin sind sowohl die Belastungen derzeit (Jahr 2002) und die des Prognosefalls 2015 ermittelt und gegenübergestellt worden. Die dabei für den Prognosefall zu erwartenden geringeren Belastungen resultieren aus den aufwendigen zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen sowie den bis zum Jahr 2020 zu erwartenden Kfz-Emissionen.

In dem Gutachten wurde die Ermittlung der Überschreitungshäufigkeit der 24-h-Mittelwerte in der Weise vorgenommen, dass die gerechneten Stundenmittelwerte hinsichtlich Überschreitungen des Tagesgrenzwertes von 50 µg/m³ ausgewertet wurden. Wenn keine Überschreitungen festgestellt wurden, ist man davon ausgegangen, dass der Tagesgrenzwert insgesamt nicht überschritten ist. Bei festgestellten Überschreitungen von Stundenmittelwerten wurde der Tagesmittelwert über eine Gang-

kurve des Verkehrs errechnet. Da die statistische Häufigkeit der meteorologischen Konstellation bekannt ist, bei der die Überschreitung aufgetreten ist, wurde daraus die Überschreitungshäufigkeit im Jahr abgeleitet. Diese Vorgehensweise ist nachvollziehbar und konkreter als die pauschale Annahme von mehr als 35 Überschreitungen im Jahr, wenn der Jahresmittelwert über $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt. Das auch deshalb, weil kaum verständlich wäre, warum in der 22. BImSchV sowohl ein Jahresgrenzwert als auch ein 24-h-Mittelwert mit einer bestimmten zulässigen Überschreitungshäufigkeit festgesetzt wurde, obwohl letzterer bei wesentlich unter dem zulässigen Jahresgrenzwert liegenden Immissionswerten zwangsläufig nicht eingehalten werden könnte, wenn die genannte Korrelation richtig wäre.

Die Rechenergebnisse im Gutachten des Büros Dr. Schorling & Partner zeigen, dass im Vergleich zur Immissionssituation im Jahr 2002 durch den Ausbau der A 9 im gesamten Untersuchungsgebiet im Jahr 2020 mit einer deutlichen Verbesserung der Luftqualität gegenüber der Bestandssituation zu rechnen ist. Die hier planfestgestellten Ausbaumaßnahmen führen also hinsichtlich der Schadstoffbelastung nicht zu Verschlechterungen der bestehenden und der im Prognosejahr ohne Ausbau zu erwartenden Situation. Die Planfeststellungsbehörde kann einem Vorhabensträger jedoch nur dann Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 BayVwVfG erteilen, wenn sie durch die planfestgestellte Baumaßnahme erforderlich werden. Das gilt auch für einen Auflagenvorbehalt. Obwohl die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte für PM_{10} bzw. NO_2 an einzelnen Aufpunkten überschritten sind, kann der Vorhabensträger der Straßenbaumaßnahme, der damit einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leistet, nicht für die Sanierung der schlechten Gesamtsituation, die auf viele Faktoren zurückzuführen ist (z. B. Hausbrand, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft etc.) allein verantwortlich gemacht werden, nur weil das Vorhaben in einem stark vorbelasteten Gebiet liegt.

Die durchgeführten vertieften Berechnungen zur Abgassituation ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte gemäß der 22. BImSchV nach dem geplanten Ausbauvorhaben im Wesentlichen unterschritten werden. Lediglich der Grenzwert für den Jahresmittelwert von NO_2 kann im sehr nah an der Autobahn liegenden Gewerbegebiet Eching nicht eingehalten werden.

Im Vergleich zur Immissionssituation im Jahr 2002 ist bei Realisierung des geplanten Ausbauvorhabens im Jahr 2020 mit einer deutlichen Verbesserung der Luftqualität zu rechnen. Diese Verbesserung ist zum einen auf den Bau der zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen sowie auf die bis zum Jahr 2020 verringerten Kfz-Emissionen zurückzuführen. Der verbesserte Verkehrsfluss im Zuge der A 9 aufgrund der Ausbaumaßnahmen trägt ebenfalls dazu bei.

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

Da das planfestgestellte Bauvorhaben keine erheblichen Gesundheitsgefahren durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe verursacht, können die Einwendungsführer auch keinen Anspruch auf Geschwindigkeitsbeschränkungen oder die Errichtung einer Einhausung der Trasse mit den entsprechenden Filteranlagen zur Lufthygiene daraus herleiten. Es konnten vom Vorhabensträger auch keine weiteren Untersuchungen gefordert werden, wie sich eine Einhausung oder zusätzliche und höhere Lärmschutzmaßnahmen auf die Lufthygiene auswirken. Nach Auffassung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz wäre bei einer Einhausung, bei welcher auf der gesamten Länge die Schadstoffe verfrachtet würden, keine andere Situation als bei der gewählten Lösung. Eine Einhausung mit Filteranlagen wäre aufgrund des dann konzentriert stattfindenden Schadstoffanfalls ebenso nicht optimal.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch das geplante Ausbauvorhaben eine deutliche Verbesserung der Luftqualität gegenüber der Bestandsituation sowie gegenüber dem Prognosenullfall erzielt werden kann. Weitere Auflagen sind nicht zu vertreten. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte kann letztlich nur durch die Aufstellung von Luftreinhaltepläne- und Aktionsplänen nach §§ 45, 47 BImSchG sichergestellt werden. Durch die Verpflichtung zur Aufstellung solcher Pläne hat der Gesetzgeber deutlich gezeigt, dass sich auch im Falle von Grenzwertüberschreitungen kein unmittelbarer Handlungszwang für Vorhabensträger einzelner Baumaßnahmen und die strikte Einhaltung dieser Grenzwerte an jedem Einwirkungsort ableiten lässt. Nach allen bisher gewonnenen Erfahrungen kann auch festgestellt werden, dass Lärmschutzmaßnahmen sich generell emissionsbegrenzend auswirken. Die aktiven Lärmschutzanlagen stellen damit de facto eine Maßnahme im Sinne dieser künftigen Pläne dar.

3.4.4.3 Bodenschutz

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

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig. Wegen des bestandsorientierten Ausbaus trägt das planfestgestellte Vorhaben dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden (Art. 141 Abs. 1 S. 3 BV) Rechnung.

3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.4.5.1 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 Unterlagen 12.0 und 12.2 der Planunterlagen beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 07.03.1997, UPR 1997, 329).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.4.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.4.5.2.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 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.

3.4.5.2.2 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, welche 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.

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

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1), den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs-, und Gestaltungsmaßnahmen sowie Schutzmaßnahmen während der Baudurchführung. Als spezielle Maßnahmen zum Schutz für Biotopflächen und Ausgleichsflächen sind das Freihalten von Baustelleneinrichtungen und Materiallagern und eine Begrenzung des

Baufeldes und Schutzmaßnahmen für zu erhaltende Gehölzbestände geplant.

3.4.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Der Ausbau der A 9 verursacht durch Bau, Anlage und Betrieb erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild und stellt somit einen Eingriff im Sinne des Art. 6 BayNatSchG dar. Wie in den Unterlagen 1 und 12.1 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts unmittelbar durch Flächenverluste und mittelbar durch Immissionen wirkt sich auf folgende Lebensräume mit mittlerer Bedeutung aus:

- eine Obstwiese am Ortsrand von Eching westlich der Autobahn durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme und sehr geringe Zunahme der Reichweite der verkehrsbedingten Auswirkungen für die Obstwiese
- die Kiefernauforstungen am Rand des FFH-Gebietes und NSG Mallertshofer Holz mit geringer Zunahme der Reichweite der verkehrsbedingten Auswirkungen für die als Puffer bedeutsamen Kiefernauforstungen
- die Lebensräume am Schleißheimer Kanal durch kleinflächige Überbauung von Ufergehölzen und begleitenden Strukturen am Schleißheimer Kanal durch den Bau von Lärmschutzwall und -wand sowie Verbreiterung des Brückenbauwerkes und geringer Zunahme der Reichweite der verkehrsbedingten Auswirkungen

Daneben sind folgende Flächen mit geringer bis mittlerer Bedeutung betroffen:

- die Lebensräume auf den Böschungen der A 9 durch Überbauung oder Inanspruchnahme für das Baufeld weitgehend aller Gehölzbestände entlang der freien Strecke der A 9 zwischen Bauanfang und Bauende
- die Gehölzbestände an den bestehenden Lärmschutzwällen bei Eching und Garching, die Gehölzbestände an den Böschungen der AS Eching (Westseite), der AS Garching-Nord, der Überführung am nördlichen Ortsrand von Garching, der Überführung der B 471, der AS Garching-Süd und der Deponie Nordost durch Überbauung

Lebensräume streng geschützter Arten werden von der Baumaßnahme dagegen nicht beeinträchtigt.

Es kommt zu weiteren Beeinträchtigungen der nur mehr schwach ausgeprägten Funktionsbeziehungen zwischen den Feldfluren beidseits der A 9 durch Zunahme der Zerschneidungswirkung durch Neubau von Lärmschutzwällen am Erholungsgebiet Echinger See, zwischen der AS Garching-Nord und der Überführung am Nordrand von Garching sowie zwischen der AS Garching-Süd und der Deponie München-Nordost.

Die durchgehende Versiegelung straßennaher Böden in einem Landschaftsausschnitt mit einem hohen Anteil bereits versiegelter Flächen und- geringfügige Zunahme der verkehrsbedingten Auswirkungen auf den Potenzialstandort flachgründiger Schotterböden (hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und hohes abiotisches Standortpotenzial) durch Verkehrszunahme beeinträchtigt Flächen mit hoher Empfindlichkeit und/oder hohem abiotischem Standortpotenzial

Es entsteht auch eine geringfügige Gefährdungszunahme für hoch anstehendes Grundwasser (hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und hohe Empfindlichkeit gegenüber baulichen Maßnahmen) durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle) und für das Fließgewässer Schleißheimer Kanal (hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag) durch Verkehrszunahme.

Eine hohe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie von Erholung und Naturgenuss entsteht durch die fast vollständige Rodung der autobahnbegleitenden Gehölzbestände im gesamten Streckenbereich für den Bau der zusätzlichen

Fahrbahnen und den Bau und die Verlegung der für den Betrieb erforderlichen technischen Infrastruktur (Elektro-, Fernmelde- und Lichtwellenleiterkabel, Anlagen für Anzeigetafeln und Wechselwegweiser, Schaltkästen etc.) bzw. der entlang der Autobahn vorhandenen Datenfernleitungen, den Bau der Lärmschutzanlagen sowie für das dazu erforderliche Baufeld. Der Bau der geplanten Lärmschutzwälle südlich von Eching sowie nördlich und südlich von Garching unterbricht die freie Sicht auf die östlich und westlich liegenden Landschaftsbereiche vollständig. Zudem werden die Sichtbeziehungen zwischen den Erholungsgebieten Mallertshofer Holz und Garchinger Heide / Echinger Lohe sowie Fröttmaninger Heide und Isartal unterbrochen. Betrachtet man das Plangebiet von einem Aussichtspunkt der Münchner Müllberge aus, ist die gesamte Ausprägung des Verkehrsnetzes im Bezug zur umliegenden Landschaft insbesondere zum Landschaftsbild zu erkennen.

Auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 wurde ein Ausgleichsflächenbedarf für die Planfeststellung des Bauvorhabens von 10,75 ha ermittelt. Diesbezüglich wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) Bezug genommen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01.11.2001, Az.: 4 A 13.99). Zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Pflicht zu möglichen (siehe hierzu Dürr in Kodal / Krämer, Straßenrecht, 5. Auflage, Seite 1.040) 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.

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).

Zur Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen ist zusätzlich Folgendes zu bemerken:

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Dies erfolgt grundsätzlich in dem durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Der Vorhabensträger hat hier ein Planungskonzept erarbeitet, das sich an den nachfolgenden wesentlichen Zielvorstellungen orientiert.

Basis des Planungskonzeptes für die landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der Ausgleich der Beeinträchtigungen des betroffenen Landschaftsraumes vorwiegend hinsichtlich der Belange des Landschaftsbildes und der Erholungseignung durch eine Maßnahme, die durch ihre Großflächigkeit und Raumwirkung ein Pendant zur

Bundesautobahn darstellt und es ermöglicht, dass der Münchner Norden im Bereich der nördlichen Stadtzufahrt, trotz vorhandener Vorbelastungen, eine Aufwertung des Landschaftsbildes erfährt. Die Möglichkeiten zur Gestaltung des Landschaftsraumes orientieren sich am Bestand, an den geplanten Funktionen und an den vorhandenen Belastungen. Dabei werden auch die planerischen Vorgaben berücksichtigt, die in den Planungsgrundlagen Landesentwicklungsprogramm Bayern, des Regionalplanes der Region 14, des Waldfunktionsplans, des Arten- und Biotopschutzprogrammes für den Landkreis München sowie des landschaftsplanerischen Konzeptes zur Entwicklung der Heiden im Norden Münchens formuliert sind. Für die Straßenseitenflächen bedeutet dies, dass hier nicht die Autobahn von der umgebenden Landschaft abgeriegelt werden soll. Es soll im Gegenteil eine bessere Integration des Straßenkörpers in die durch naturnahe Landschaftsausschnitte aber auch durch Siedlungen und Infrastruktur geprägte Schotterebene erreicht werden.

Die Gestaltung des Straßenraums beidseits der Autobahn lenkt den Blick des Benutzers der Straße und soll einen Eindruck von der umgebenden Landschaft vermitteln. Gleichzeitig aber sollen die Menschen, die neben der Autobahn leben oder dort Erholung suchen, durch die Gestaltung entweder eine abschirmende Wirkung oder eine für Blickbeziehungen durchlässige Einbindung erfahren.

Wesentliche Ziele, die auf der vorgesehenen Ausgleichsfläche zusätzlich umgesetzt werden sollen, sind die

- Wiederherstellung von Strukturen einer großräumig beweideten Heidelandschaft durch Erweiterung und Vernetzung der Bestände im großräumigen Biotopverbundsystem (Panzerwiese - Fröttmaninger Heide - Mallertshofer Holz - Isaraue)
- Aufwertung des ökologisch verarmten Agrargebietes durch Aufbau eines Vernetzungssystems aus Hochstaudensäumen, Altgrasfluren, Magerwiesen sowie Baumreihen und -gruppen

Auf der Ausgleichsfläche sollen sich auch weitere für "Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss" und die "Naturgüter Boden, Wasser, Luft/Klima" benannte Zielvorstellungen des landschaftlichen Leitbildes verwirklichen lassen, insbesondere

- die Aufwertung der durch intensive Nutzung, Siedlungsflächen und Infrastruktureinrichtungen geprägten Kulturlandschaft durch Einbringung von gliedernden Landschaftselementen wie Einzelbäumen, Hecken und Feldgehölzen insbesondere im Übergangsbereich zwischen den Infrastruktureinrichtungen und offener Kulturlandschaft
- der Schutz des hoch empfindlichen Grundwassers vor Schadstoffeintrag durch extensive Flächennutzung

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.0, 12.1) beschrieben und dargestellt. Im Wesentlichen ist die Anlage von doppelten heimischen Großbaumreihen und Trocken-Lebenraumstrukturen (Magerwiesen) in einer Breite von etwa 15 m beidseits der A 9 auf einer Fläche von 10,75 ha zur Einbindung der Autobahn und ihrer Bauwerke in die Landschaft vorgesehen. Die Art der geplanten Maßnahme führt dazu, dass auf einer Fläche sowohl die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, wie auch des Landschaftsbilds und der Erholungseignung ausgeglichen werden können (Mehrfachfunktionen). Das Ausgleichserfordernis für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts von ca. 1,83 ha ist in diesem Fall mit der Fläche von 10,75 ha zum Ausgleich der Landschaftsbildbeeinträchtigungen ebenfalls abgedeckt. Die Bäume werden dabei in einem Abstand von etwa 15 m gepflanzt, um eine halbtransparente Raumbegrenzung zu erzeugen.

Das Ausgleichskonzept wurde vom Vorhabensträger mit den unteren Naturschutzbehörden in den Landratsämtern München und Freising als Gesamtmaßnahme mit Mehrfachfunktionen abgestimmt. Wir halten das vorgesehene

Ausgleichskonzept wegen der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Landschaftsbilds und des Erholungswerts der Landschaft trotz der Nähe zur Autobahn für erforderlich und geeignet. Dies ergibt sich aufgrund folgender Überlegungen:

Durch den Ausbau der A 9 werden ca. 5,1 ha überwiegend straßenbegleitende Grünflächen (vor allem Gras- und Krautsäume) und landwirtschaftliche Nutzflächen sowie im sehr geringem Umfang Biotopflächen zusätzlich versiegelt. Rd. 24,9 ha straßenbegleitende Grünflächen (Gehölze sowie Gras- und Krautsäume) und landwirtschaftliche Nutzflächen sowie im sehr geringem Umfang Biotopflächen werden überbaut. Es kommt zu einer vorübergehenden Inanspruchnahme von straßenbegleitenden Grünflächen und landwirtschaftlichen Nutzflächen für den Baubetrieb. Die Zerschneidungswirkung durch Verbreiterung des Straßenquerschnitts von 6 auf 8 Fahrstreifen nimmt zu. Die Maßnahme führt auch zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbilds und der Erholungseignung durch die Dominanz des neuen Bauwerks und der Versiegelung/Überbauung landschaftsprägender Strukturen.

Betroffen sind überwiegend vorbelastete Lebensräume von lokaler und untergeordneter ökologischer Bedeutung, die kurzfristig wiederhergestellt werden können. Es werden auch keine Biotope zerstört, die für Pflanzen und Tiere der "streng geschützten Arten" nicht zu ersetzen wären. Besondere faunistische Funktionsbeziehungen oder sonstige Auswirkungen auf das landschaftliche Funktionsgefüge wurden im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung nicht ermittelt und sind aufgrund der starken Vorbelastungen auch nicht zu erwarten. Die relativ geringen Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung, des landschaftlichen Funktionsgefüges sowie der Naturgüter Boden, Wasser und Klima können daher auf den Flächen für die hier festgestellten Ausgleichsmaßnahmen zwischen dem AK Neufahrn und dem AK München-Nord zur Neugestaltung des straßenbegleitenden Landschaftsbildes (Ausgleichsmaßnahme A 1) ausgeglichen werden.

Dies gilt auch für die Beeinträchtigungen der Landschaftsbildes, des Naturgenusses und der Erholung. Für eine wirksame und landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbilds und infolge des durch den Ausbau vernichteten Straßenbegleitgrüns kommt nur eine ausreichend dimensionierte Bepflanzung in unmittelbarer Nähe des Straßenkörpers in Betracht. Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen liefern in ihrer durchgehenden linearen, stark gestalterischen Konzeption entlang der Autobahn einen wirkungsvollen Ausgleich für den mit der Baumaßnahme, insbesondere im Bereich der sehr hohen LS-Maßnahmen, verbundenen erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild und bieten dem Verkehrsteilnehmer einen markanten gestalterischen Kontrast zur Straße. Kleinflächige Pflanzungen wären demgegenüber nahezu funktionslos, weil sie den dominierenden Eindruck der A 9 nicht dementsprechend abbildern könnten. Die Pflanzung straßenbegleitender Baumreihen ist für die Münchner Schotterebene landschaftstypisch wie etwa die beidseitige Baumreihe entlang der Staatsstraße von Eching in Richtung Oberschleißheim und stellt eine Anlehnung an historische Landschaftsleitbilder dar (Bsp. alleearartige Bepflanzung der urspr. Reichsautobahn in Richtung München, Alleen im Zuge der Bundesstraße 11 und des Schleißheimer Kanals). Weiter wird durch die doppelte Baumreihe trotz der erforderlichen raumbildenden Struktur ein halboffener Charakter der Bepflanzung bewahrt, was sich an den Charakter der Umgebung anlehnt. Im Gegensatz zu geschlossenen Kulissenpflanzungen täuschen die straßenbegleitenden Baumreihen nicht andere Landschaftselemente wie Wald oder Hecke vor, sondern sind eindeutig der begleiteten Struktur "Autobahn" zugeordnet.

Neben der Einbindung und der Charakterisierung wird dadurch auch der Funktion der A 9 als dominante Achse, Raumkante und Orientierungslinie sowie als mittlerweile zeitgemäßes Identifikationsobjekt für die Stadtlandschaft des Münchner Nordens Rechnung getragen. Die Baumpflanzungen nehmen quasi die raumbildende Wirkung

der Lärmschutzschirme aus dem südlich anschließenden Abschnitt der A 9 auf und führen sie mit natürlichen Elementen fort in die freie Landschaft des Münchner Nordens. Zudem wird mit der Ausgleichsmaßnahme eine Vernetzungsstruktur neu geschaffen, die den Erhalt bzw. die Neuschaffung von landschaftstypischen Lebensräumen zwischen der AS Eching und dem AK München-Nord wirksam unterstützt.

Darüber hinaus ist die Art der Maßnahme gestalterisch kombinierbar mit der geplanten Bepflanzung der Lärmschutzwälle, so dass durch die Maßnahmenkonzeption ein durchgehendes und sehr wirkungsvolles Gestaltungselement von Eching bis zum AK München-Nord zu erreichen ist. Die negativen Auswirkungen der Erhöhung von Lärmschutzanlagen sind zur Verbesserung des aktiven Lärmschutzes und damit aus Gesundheitsschutzgründen nicht zu vermeiden, aber mithin ausgleichbar.

Mit der linearen Maßnahmenkonzeption wird schließlich auch ein Biotopverbundelement im Münchener Norden geschaffen, welches die verstärkte Trennwirkung der Autobahn im Ausbauzustand abmildern kann und den FFH-Gebieten im Münchener Norden zu Gute kommt.

Die Lage der Maßnahmen ist darüber hinaus im Bereich des lt. Regionalplan vorgesehenen Grünzugs „Grüngürtel München-Nord“ geplant und für das Erreichen des Kompensationsziels gut geeignet.

Ziel der Eingriffsregelung ist die Status-quo-Sicherung. Daher kann festgestellt werden, dass sich im vorliegenden Fall gleichwertige Funktionen angesichts der Inanspruchnahme stark vorbelasteter Bereiche ohne herausragende Bedeutung für den Naturhaushalt durchaus auch im straßennahen Bereich realisieren lassen. Die Flächengröße der Maßnahme A 1 berücksichtigt darüber hinaus auch Abschläge bzgl. der Anrechenbarkeit der Maßnahme, die wegen der Straßennähe von der Fläche vorzunehmen sind.

Bei den festgestellten Ausgleichsflächen handelt es sich überwiegend um landwirtschaftlich genutztes Grünland. Der ökologische Wert ist eher als gering einzuschätzen. Da es aus fachlicher Sicht beim Ausgleich von Beeinträchtigungen um die Wiederherstellung bestimmter Flächen geht, wird die Versiegelung ökologisch relativ geringwertiger Flächen durch die Schaffung von Lebensräumen und die Steigerung der Strukturvielfalt ausgeglichen. Was die auf der versiegelten Fläche verlorengelungsfähigkeit des Bodens, Schadstoffe zu absorbieren, anbelangt, so ist ein gewisser Ausgleich dadurch gegeben, dass auf der zum Ausgleich vorgesehenen Fläche künftig die Eintragung von Kunstdünger und Pestiziden unterbleibt.

Es werden somit nicht nur reine Gestaltungsmaßnahmen ergriffen. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht nur wegen Eingriffen in den Naturhaushalt, sondern nach § 19 Abs. 2 BNatSchG und Art. 6a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG auch zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds und der Erholung erforderlich. Der weit überwiegende Teil der Maßnahme A 1 ist mit den gravierenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds und der Erholungseignung begründet, die das Straßenbauvorhaben auslöst. Im Hinblick auf Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und der Biotopausstattung ist daher nur ein Ausgleichserfordernis von ca. 2 ha erforderlich. Als Gestaltungsmaßnahmen sind lediglich die Maßnahmen im unmittelbaren Bereich des Straßenkörpers, d.h. in der Regel auf dem Straßengrundstück, sowie innerhalb von Verkehrsflächen gelegene isolierte Bereiche vorgesehen. Die Naturschutzbehörden haben zudem bestätigt, dass die Maßnahmen geeignet sind, einen Biotopverbund zwischen den FFH-Gebieten Fröttmaninger Heide und Mallertshofer Holz zu fördern. Zusätzliche landschaftspflegerische Maßnahmen sind nicht erforderlich.

An der Entwicklungsfähigkeit des vorgesehenen 13 m breiten Streifens zur Magerwiese bestehen keine Zweifel. Die unter A.4.4.7 festgelegte Auflage stellt sicher, dass sich die geplanten Magerflächen gut entwickeln können, wie auch andere Beispiele an Bundesautobahnen bei entsprechend guter Herstellung zeigen.

Die Emissionen der A 9 wirken sich aufgrund des Abstandes von etwa 15 m nicht unmittelbar auf diese Streifen aus. Das Ziel der Herstellung eines durchgehenden Verbundes, auf dem ein entsprechender Artenaustausch stattfinden kann, läßt sich damit erreichen.

Die Ausgleichsfläche in Höhe des Gewerbegebiets Eching-Ost kann trotz der vereinzelt Lage auch eine Ausgleichsfunktion übernehmen, weil in diesem Bereich die Ausgleichsfunktion für Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds im Vordergrund steht. Angesichts des geringen Umfangs dieser Teilmaßnahme an der Gesamfläche der Maßnahme A 1 (ca. 3.000 m² von insgesamt 10,75 ha) kann die isolierte Lage die Ausgleichsfunktion der Gesamfläche für Beeinträchtigungen des Naturhaushalts nicht nennenswert schmälern.

Die von der Landeshauptstadt München befürchtete Kollision mit planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen für den Bau des neuen Fußballstadions und des Halbanschlusses an der A 99 ist nicht gegeben. Die dort vorgesehenen Ausgleichsflächen liegen westlich der A 9. Auf der Fl. Nr. 2174 ist in dieser festgestellten Planung lediglich östlich der A 9 eine Grundinanspruchnahme für naturschutzfachlichen Ausgleich vorgesehen, so dass keine Kollision entsteht. Die geplanten Baumpflanzungen stellen für Verkehrsteilnehmer in Richtung München auch keine entscheidende Beeinträchtigung der Blickbeziehung dar, wie es die Landeshauptstadt München befürchtet.

Belange der Sicherheit des Straßenverkehrs stehen den vorgesehenen Baumpflanzungen nicht entgegen. Eine besondere Gefährdung für Verkehrsteilnehmer ist nicht zu erwarten, da die geplante doppelte Baumreihe zum überwiegenden Teil einen Mindestabstand von rd. 10 bis 15 Meter zum künftigen Fahrbahnrand der A 9 aufweist. Nur im Bereich von Steilböschungen sind Bäume oberhalb dieser Steilböschung im Abstand von ca. 6 Metern geplant. Die Abstände entsprechen in vollem Umfang den fachtechnischen Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-Q 96, RPS) und bedürfen keiner besonderen Schutzvorkehrungen wie z.B. Schutzplanken.

Bei der Gestaltung der Lärmschutzanlagen werden in Abstimmung mit einem erfahrenen Architekturbüro. schalltechnische, städtebauliche, landschaftspflegerische und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt. Die geplanten LS-Wände werden ausschließlich auf bestehenden oder neu zu errichtenden LS-Wällen errichtet. Die hier festgestellte autobahnseitige Bepflanzung der Lärmschutzwälle mit Baumreihen und der weitgehenden Beibehaltung des vorhandenen Gehölzbestandes auf der autobahnabgewandten Seite sorgt für eine ausreichende Einbindung in das Landschaftsbild. Eine zusätzliche Begrünung halten wir daher für nicht erforderlich. Eine transparente Gestaltung ist wegen der entstehenden Schallreflexionen abzulehnen.

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

Ein großer Teil der geplanten Maßnahmen (ca. 55 %) befindet sich auch auf Grundstücken der öffentlichen Hand, so dass der Eingriff in privates Grundeigentum soweit wie möglich minimiert wurde. Eine zusätzliche Inanspruchnahme von privaten Grundflächen ist jedoch nicht zu vermeiden, weil weitere Flächen im öffentlichen Eigentum in vertretbarem Abstand bzw. mit dem erforderlichen Bezug zum Vorhaben nicht zur Verfügung stehen. Ein wesentlicher Teil der Flächen wird derzeit als Acker

genutzt und somit ist eine naturschutzfachliche Aufwertung der Flächen möglich. Durch die Parallellage zur Autobahn werden die betroffenen Flurstücke aber nur randlich angeschnitten, so dass Zerschneidungen und über den Flächenverlust hinausgehende, zusätzliche Bewirtschaftungsschwernisse ausgeschlossen werden können.

Auch die Breite der Ausgleichsfläche von 15 m kann insofern nicht beanstandet werden. Im Bereich des geplanten Straßenseitenraums wird künftig keine Bepflanzung mit vergleichbarer Wirkung wie auf den angrenzenden Ausgleichsflächen und Lärmschutzwällen möglich sein. Der Seitenraum wird zwar zukünftig eine Breite von ca. 10 m aufweisen. Einer Bepflanzung stehen hier aber obengenannte Verkehrssicherheitsvorschriften und Anforderungen an die bestimmungsgemäße Nutzung des Seitenraums entgegen. Für die Versickerung von Oberflächenwasser wird eine Sickermulde von 3 m Breite zzgl. 1 m seitlicher Sicherheitsraum benötigt. Der verbleibende Seitenraum von ca. 6 m Breite wird für Kabeltrassen und Beschilderung benötigt. Die Kabeltrassen können einschließlich eines Freihaltbereichs für Unterhaltungszwecke nicht bepflanzt werden. Aus den gleichen Gründen ist auch ein Abstand von den im Seitenraum liegenden Kabeltrassen u.ä. erforderlich.

Innerhalb des Pflanzstreifens ist ein Mindestabstand der Bäume untereinander erforderlich. Der Abstand der Bäume in der Reihe soll zum Erreichen des halbtransparenten Charakters der Bepflanzung mindestens 15 m untereinander aufweisen. Um den Bäumen eine arttypische Kronenentwicklung zu ermöglichen ist ein Mindestabstand zwischen den Baumreihen von mindestens 10 m erforderlich.

Auch die Einhaltung der Abstandsvorschriften nach dem BayAGBGB ist insofern zu berücksichtigen (C.3.4.4).

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.4.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die wegen der Lage des Bauvorhabens im Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“ erforderliche Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 der Landschaftsschutzgebiets-VO kann wegen des Fehlens naturschutzfachlicher Hinderungsgründe in diesem Planfeststellungsbeschluss ausgesprochen werden.

3.4.6 Gewässerschutz

3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, der 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.

3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den

Straßen aus dem Gelände zuläuft, flächig über Bankette und Straßenböschungen in Entwässerungsmulden, die mit Oberboden abgedeckt sind, bzw. in Versickeranlagen nördlich der Anschlussstelle Garching-Nord und nördlich der B 471 (alt) beidseits der A 9 zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen.

Diese Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummer 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.2 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.

Eine Bauabnahme der Versickerungsanlagen durch einen Sachverständigen (Art. 78 BayWG) entfällt nach Art. 69 Abs. 2 Satz 1 BayWG, weil der Vorhabensträger zugesagt hat, die Bauoberleitung einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes zu übertragen.

Wassergewinnungsgebiete werden durch das Vorhaben nicht berührt.

3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich der Ausgleichsflächen werden rund 8,57 ha Fläche benötigt. Mit der Verwirklichung der Baumaßnahme sind der Verlust von insgesamt ca. 1,47 ha landwirtschaftlicher Fläche mit guten Erzeugungsbedingungen für die Nahrungsmittelproduktion verbunden.

Vom Straßenbauvorhaben überbaute Zufahrten werden wieder hergestellt. Alle bisherigen Wegebeziehungen bleiben erhalten. Damit wird den Forderungen des Landwirtschaftsamtes München/Ebersberg sowie der des Bayer. Bauernverbandes Rechnung getragen.

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

3.4.8 Kommunale Belange

Hinsichtlich verschiedener Forderungen bzw. Beanstandungen der Planung, insbesondere Abschnittsbildung, Naturschutz, Lärmschutz und Luftreinhaltung, wird vorab auf die obigen Ausführungen verwiesen. An dieser Stelle sei angemerkt, dass erhebliche Zweifel an der Berührung des gemeindlichen Aufgabenkreises bestehen,

sofern es darum geht, auch als Sachwalter privater Belange die Nachbarn von Verkehrswegen vor erhöhten Lärm- und Schadstoffimmissionen zu bewahren. Es bleibt der Initiative der betroffenen Bürger überlassen, sich gegen solche Immissionen zu wehren. Dies gilt auch, wenn es um die Wahrung öffentlicher Belange wie z. B. den Naturschutz geht. Der gemeindliche Aufgabenkreis umfasst nicht die Befugnis, sich gegenüber anderen staatlichen Planungsträgern insofern als Kontrolleur zu betätigen (BVerwG, NVwZ 1996, 905; BayVGH, BayVBl 1995, 50).

3.4.8.1 Stadt Garching

Die Verletzung der Planungshoheit der Stadt Garching wegen einer erheblichen Beeinträchtigung großer Siedlungsbereiche und sonstiger schutzbedürftiger Flächen durch Lärm und Luftschadstoffe wegen der zentralen Lage der Autobahn im Stadtbereich und fehlender Lärmschutzmaßnahmen bzw. eine fehlerhafte Einstufung bei der Schutzbedürftigkeit ist nicht gegeben. Von einer relevanten qualifizierten Beeinträchtigung für die im Regionalplan als Siedlungsschwerpunkt ausgewiesene Stadt Garching könnte man nur sprechen, wenn das Bauvorhaben eine hinreichend bestimmte Planung nachhaltig stört, wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht oder kommunale Einrichtungen wesentlich beeinträchtigt. Eigene Planungsbelange werden aber nicht dadurch beeinträchtigt, dass Teile der vorhandenen bzw. geplanten Bebauung Verkehrsmissionen ausgesetzt werden, die das rechtlich zumutbare Maß überschreiten. Es werden keine Probleme aufgeworfen, die von der Stadt Garching planerisch zu bewältigen wären, da dieser Beschluss Vorsorge dafür trifft, dass aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen dort vorgesehen sind, wo die Lärmbelastung oberhalb der maßgebenden Grenzwerte liegt.

Zum anderen wurden die Siedlungsgebiete der Stadt Garching für die nach der 16. BImSchV zu treffenden Lärmgrenzwerte korrekt nach der Einstufung der Nutzungsart aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen bzw. soweit keine rechtsgültigen Bebauungspläne existierten, nach der tatsächlichen Nutzung beurteilt. Die Ortsteile Dirnismaning und Kanalhaus wurden daher aufgrund einer Ortseinsicht als Wohnen im Außenbereich und somit als Mischgebiet eingestuft. Diese Einstufung entspricht auch der Darstellung im Flächennutzungsplan.

Im Bereich Kanalhaus wird der für ein Mischgebiet anzuwendende Grenzwert nach 16. BImSchV von 54 dB(A) nachts zwar erreicht, aber nicht überschritten. Schallschutzmaßnahmen sind nach 16. BImSchV erst dann erforderlich, wenn die maßgeblichen Grenzwerte überschritten werden.

Eine Verschärfung der Festsetzungen im Bereich des Bebauungsplanes „Untere Strassäcker“ zum Schutz vor Verkehrslärm ist aufgrund des Bauvorhabens nicht erforderlich, da sich die Schallimmissionen aus der Autobahn nach den Berechnungen um ca. 5 dB(A) reduzieren werden. Es treten Lärmimmissionen aus der A 9 von weit unter 45 dB(A) nachts auf, während die Schallimmissionen aus der B 11 über 60 dB(A) liegen.

Der Vorhabensträger war nicht gehalten, die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 124 „Südlich der B 471“ der Stadt Garching bei der Planung (schalltechnischen Berechnungen) zu berücksichtigen. Da der Bebauungsplan noch nicht hinreichend konkret und verfestigt ist, ist vielmehr die Stadt Garching verpflichtet, ggf. entsprechende Festsetzungen für den Bebauungsplan mit baurechtlichem Instrumentarium zu treffen. Im übrigen ergibt sich auch hier durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen eine Verbesserung der Schallsituation und nicht eine Zunahme des Verkehrslärms.

Eine erhebliche Beeinträchtigung kommunaler Einrichtungen der Stadt Garching, welche der öffentlichen Daseinsvorsorge dienen, können wir nicht erkennen. Es ist nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger für Erholungsflächen oder Sportanlagen der Stadt Garching keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat, weil die zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen heranzuziehende 16. BImSchV für diese Flächen keine einzuhaltenden Grenzwerte als schutzbedürftige Gebiete

vorschreibt. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BimSchG, auf welcher die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich, um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, welcher gelegentlich Flächen zur Erholung oder der Sportausübung aufsucht, ist nicht dermaßen bestimmt genug, um unter den Begriff "Nachbarschaft" zu fallen. Auch beim Sport- und Erholungszentrum Garching See westlich der A 9 sind die Lärmauswirkungen wegen einer wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges allein nach der 16. BImSchV und nicht nach dem Orientierungswert der DIN 18005 für Erholungsgebiete wegen einer städtebaulichen Planung zu beurteilen. Es ist zudem nicht davon auszugehen, dass die Nutzung dieser Einrichtungen deswegen unmöglich gemacht wird.

Eine maßgebliche Überschreitung des Nachtgrenzwertes um 3 dB(A) in der Hauptschule in der St. Severin Straße ist nicht rechtserheblich, da davon auszugehen ist, dass nachts in der Zeit zwischen 22.00 und 06:00 kein Unterricht stattfindet. Nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV ist der Grenzwert nur für den Zeitraum anzuwenden, in dem eine zu schützende Nutzung ausgeübt wird und dies ist in diesem Fall der Tageszeitraum. Für den Tagesbereich wird der maßgebende Grenzwert aber um 2 dB(A) unterschritten und damit kann von einer ungestörten Nutzung ausgegangen werden.

Es wurde in diesem Beschluss unter A.4.5.7 auch dafür Sorge getragen, dass sämtliche der Stadt Garching als Eigentümerin gehörenden Wohngebäude, bei denen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte festgestellt wurden, genau wie private Wohneigentümer dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV erhalten. Überschreitungen der Grenzwerte beziehen sich auf die Schallimmissionen außen vor dem geöffneten Fenster. An den Gebäuden, bei denen außen vor dem Gebäude noch Grenzwertüberschreitungen festgestellt werden, sind passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude wie Schallschutzfenster und/oder Lüftungseinrichtungen vorgesehen. Diese sind so dimensioniert, dass in den Wohn- und Schlafräumen während der Beurteilungszeiten am Tage (6.00 - 22.00 Uhr) und in der Nacht (22.00 - 6.00 Uhr) ein angemessener Schutz vor Kommunikations- und Schlafstörungen sichergestellt ist. Die anspruchsberechtigten Gebäude sind in diesem Beschluss und in Unterlage 11 der Planunterlagen aufgeführt. Die Grenzwertüberschreitungen tagsüber liegen höchstens bei 1,5 dB(A) und treten nur in den obersten Geschossen der Hochhäuser an der Einsteinstraße und in wenigen Gebäuden an der Röntgenstraße auf.

Eigene Planungsvorstellungen braucht die Stadt Garching dadurch nicht zurückzustellen, da konkrete Schritte nicht erkennbar sind, die hier für Straßenzwecke beanspruchten Flächen anderweitig zu überplanen. Es gehen auch in Zukunft keine großen Teile des Gemeindegebiets als potentieller Planungsraum verloren. Eine weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt wird durch das Bauvorhaben nicht unmöglich gemacht oder unzumutbar erschwert.

Von einer gravierenden Beeinträchtigung des Selbstgestaltungsrechts der Stadt Garching wegen einer Erhöhung der Lärmschutzanlagen ist nicht auszugehen. Das bauliche Gefüge wird durch die geplanten Anlagen nicht um ein Gefüge angereichert, welches dem Erscheinungsbild des Ortes im Vergleich mit dem vorherigen Zustand ein völlig anderes Gepräge gibt und hierdurch nachhaltig auf das Stadtgebiet einwirkt.

3.4.8.2 Gemeinde Eching

Es ist auch hier nicht davon auszugehen, dass der Planungshoheit der Gemeinde Eching bei zukünftigen Entwicklungen durch die Straßenplanung nicht genügend Rechnung getragen worden wäre. Eigene Planungsbelange werden nicht dadurch beeinträchtigt, dass Teile der vorhandenen bzw. geplanten Bebauung Verkehrsimmissionen ausgesetzt werden, die die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten. Es werden keine Probleme aufgeworfen, die von der Gemeinde

Eching planerisch zu bewältigen wären, da dieser Beschluss Vorsorge dafür trifft, dass aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen dort vorgesehen sind, an denen die Lärmbelastung oberhalb der maßgebenden Grenzwerte liegt.

Die Lärmsituation für die Anlieger wird sich durch die festgestellten Lärmschutzmaßnahmen dieses Beschlusses verbessern. Dies gilt auch für die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nrn. 19, 43, 8 und 41 (jeweils WA).

Es wurde in diesem Beschluss unter A.4.5.7 auch dafür Sorge getragen, dass sämtliche der Gemeinde Eching als Eigentümerin gehörenden Wohngebäude, bei denen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte festgestellt wurden, genau wie private Wohneigentümer dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV erhalten soweit der aktive Schallschutz nicht ausreicht. In die planerische Abwägung ist die gesamte Lärmsituation einbezogen. Die Gemeinde Eching als Eigentümerin von Wohnungen wird dabei grundsätzlich nicht anders behandelt als private Wohneigentümer; dies betrifft auch das Recht auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte. An sämtlichen Wohngebäuden, bei denen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte festgestellt wurden, besteht dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV. Dies betrifft die Wohngebäude in der Bert-Brecht-Straße und am Lohweg. Sie sind auch in der Liste der Anspruchsberechtigten Gebäude, Unterlage 11.2.4, aufgeführt. In der Lena-Christ-Straße sind nur die Gebäude mit den Haunummern 32 und 34 (Immissionsort 119) dem Grunde nach anspruchsberechtigt. An den Gebäuden Lena-Christ-Straße 57 – 67 (Immissionsort 120) ist sowohl der Tag- als auch der Nachtgrenzwert eingehalten. Im übrigen ergeben sich im Bereich der Lena-Christ-Straße durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen Pegelminderungen von 3,8 bis 4,5 dB(A).

Hinsichtlich der betroffenen kommunalen Erholungs- bzw. Sporteinrichtungen wird auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1.4 verwiesen.

Eigene Planungsvorstellungen braucht die Gemeinde Eching dadurch nicht zurückzustellen, da konkrete Schritte nicht erkennbar sind, die hier für Straßenzwecke beanspruchten Flächen anderweitig zu überplanen. Es gehen auch in Zukunft keine großen Teile des Gemeindegebiets als potentieller Planungsraum verloren. Eine weitere städtebauliche Entwicklung der Gemeinde wird durch das Bauvorhaben nicht unmöglich gemacht oder unzumutbar erschwert.

Die Inanspruchnahme von gemeindlichem Grund zur Verwirklichung der Baumaßnahme ist unumgänglich, nicht weiter minimierbar und hinzunehmen.

3.4.9 Denkmalschutz

Von der Baumaßnahme betroffen ist bei km 521,827 der Schleißheimer Kanal, der in der Denkmalliste als Baudenkmal aufgeführt ist. Er verbindet als ein Teil des Schleißheimer Kanalsystems Schloss Schleißheim mit dem Mühlbach, über den man in den Englischen Garten und zur Münchner Residenz gelangt.

Der Schleißheimer Kanal und seine Uferbereiche sind sowohl von der Verbreiterung der Brücke über den Kanal (BW 130) als auch von der Errichtung von Lärmschutzanlagen in diesem Bereich (Wälle und Wand) entlang der Fahrbahn Richtung Nürnberg geringfügig betroffen. Außerdem wird die zum Kanal gehörende Umgebung durch die Lärmschutzwälle beeinträchtigt, da der östlich der Autobahn gelegenen Teil des Kanals von dem westlich der Autobahn gelegenen Teil optisch abgeriegelt wird und damit die Nachvollziehbarkeit der historischen Verbindung zwischen dem Schloss Schleißheim und dem Isartal verloren geht. Schutzmaßnahmen für den Schleißheimer Kanal sind durch eine enge Baufeldabgrenzung vorgegeben. Minimierungen werden durch die transparente Ausführung der Lärmschutzwand und Ersatzpflanzungen am Ufer im Baufeldbereich erreicht. Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen und des geringfügigen Eingriffs sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Im Planungsbereich ist mit zahlreichen unterirdischen Bodendenkmälern vor- und frühgeschichtlichen Zeiten zu rechnen. Der Schutz von eventuell anzutreffenden Bodendenkmälern ist durch die Auflage A. 4.2 dieses Beschlusses sichergestellt.

3.4.10 Sonstige öffentliche Belange

3.4.10.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Die von der SWM-Versorgungsgruppe GmbH geforderte Vorlaufzeit von sechs Monaten zur Umlegung der Wasserversorgungsleitungen kann nicht eingeräumt werden, da sonst der Fertigstellungstermin für die Gesamtbaumaßnahme bis zur Fußball-WM im Juni 2006 gefährdet würde. Die notwendigen Verlegungs- und Sicherungsmaßnahmen werden dadurch nicht beeinträchtigt.

3.4.10.2 Militärische Belange

Der auszubauende Abschnitt der A 9 gehört nach den Angaben der Wehrbereichsverwaltung Süd zum Militärstraßen-Grundnetz der Bundesrepublik Deutschland. Er muss deshalb nach den Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS) genügen. Diesem Erfordernis wurde Rechnung getragen (vgl. A.4.7).

3.4.10.3 Altlasten und Abfallrecht

Den Belangen wird durch die Festsetzung von Nebenbestimmungen (A.4.8) in diesem Beschluss Rechnung getragen. Schüttmassen für Dammverbreiterungen oder für LS-Wälle werden außerhalb des Baufeldes zugefahren und mit schadstofffreiem Material durchgeführt. Das im Bereich der LS-Wälle beim Bau der Steilwälle frei werdende Material wird für den Bau neuer LS-Wälle oder von Wallerhöhungen wiederverwendet.

Auf Teilen der für die Baumaßnahme sowie für die Ausgleichsmaßnahme vorgesehenen Flächen wurde in der Vergangenheit Klärschlamm ausgebracht. Im Bereich der parallel zur Autobahn verlaufenden Ausgleichsfläche A 1 soll zur Herstellung der für das Erreichen des Ausgleichszieles erforderlichen mageren Standortverhältnisse der humushaltige Oberboden abgeschoben werden. Es wird erwartet, dass bei diesen Oberbodenarbeiten schadstoffbeaufschlagte Böden anfallen. Diese Böden sind zudem überschüssig und werden daher entsprechend ihrer Schadstoffbeaufschlagung einer ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt.

3.4.10.4 Belange der Deutschen Bahn AG

Den Belangen der Deutschen Bahn AG wird durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss (A.4.9.6) Rechnung getragen. Haftungsfragen sind schon durch die gesetzlichen Bestimmungen geregelt und nicht Gegenstand der Planfeststellung. Eine generelle Gewährung aller zukünftigen Aus-/Umbau- und Unterhaltungsmaßnahmen für den Eisenbahnbetrieb konnte ebenfalls nicht in diesem Beschluss aufgenommen werden, da in diesem Beschluss nicht über unkonkrete Maßnahmen entschieden werden kann und bei zu erwartenden Störungen des Autobahnbetriebes notwendige Maßnahmen vorab mit dem Vorhabensträger abzustimmen sind.

3.5 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. Der Landeshauptstadt München, der Stadt Garching und der Gemeinde Eching, in welcher der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen, wird eine Entschlüsselungsliste zur

Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen einsichtnehmenden Einwendungsführern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auch auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich befürchteter Lärmbeeinträchtigungen und Luftschadstoffe durch das Bauvorhaben, bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

3.5.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 3,04 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Hiervon werden ca. 1,7 ha vorübergehend für Baustelleneinrichtungen, seitliche Lagerflächen, etc. in Anspruch genommen.

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

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

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulasträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder nach § 19 FStrG im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Der Vorbehalt gilt auch hinsichtlich der Forderung, in diesem Beschluss Auflagen gegenüber dem Vorhabensträger festzusetzen, die die Notwendigkeit einer Entschädigung mit geeignetem Ersatzland für die betroffenen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebe betreffen. Das Bereitstellen von Ersatzland ist ebenfalls eine nach Art. 14 BayEG vorgesehene besondere enteignungsrechtliche Entschädigungsart, über welche nicht in der Planfeststellung, sondern ggf. in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu entscheiden ist. Dies gilt umso mehr, als keiner der betroffenen Vollerwerbsbetriebe nach eigener Auskunft durch die erforderliche Grundabtretung in seiner Existenz beeinträchtigt wird und daher die Voraussetzungen für einen verbindlichen Anspruch auf Entschädigung in Ersatzland wohl nicht erfüllt sind. Nur wenn die Existenzgefährdung bzw. -vernichtung für das Abwägungsergebnis zur Verwirklichung der konkreten Planung ausschlaggebend wäre, muss Klarheit darüber hergestellt werden, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht, um dadurch die Existenzgefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Die betreffenden Einwendungsführer können aus planungsrechtlicher Sicht keine Feststellung verlangen, dass ihnen Ersatzland durch den Vorhabensträger oder über Dritte wie etwa die Landeshauptstadt München zur Abwendung existenzieller Not zur Verfügung zu stellen ist. Diesbezügliche Anträge waren deshalb zurückzuweisen.

3.5.2 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.

3.5.3 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.

3.5.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.6.3 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

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

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54). Ein gesetzlicher Anspruch auf einen bestimmten Lichteinfall besteht nicht. Eine Schutzauflage ist daher abzulehnen, weil Schattenwirkung und Laubfall als Teil des natürlichen Lebensrisikos bei Bepflanzungen grundsätzlich hinzunehmen sind.

Erhebliche Einwirkungen auf die Nutzflächen durch Schattenwirkung, Laubfall und Durchwurzelung können zudem minimiert werden, weil die maßgebenden Abstandsvorschriften von 4,0 m zu landwirtschaftlichen Nutzflächen in Anlehnung an Art. 48 BayAGBGB trotz der Privilegierung von Pflanzmaßnahmen an Straßen vom Vorhabensträger bei der Ausgleichsmaßnahme A 1 eingehalten werden und die Lage der Ausgleichsfläche zudem östlich der betroffenen Nutzflächen liegt, wodurch es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung durch Laubfall oder Beschattung auf Flurstücken der Einwendungsführer kommen wird. Im Fall des auf der Ostseite der Autobahn gelegenen Lärmschutzwalls liegt zwischen den Nutzflächen und dem zu bepflanzenden Wall außerdem ein Wirtschaftsweg.

Auch mögliche Nutzungseinschränkungen durch die Einhaltung eines je nach Pflanzenschutzmittel in Kombination mit der Ausbringungsmethode erforderlichen

Abstandes zu den Ausgleichsflächen (ab ≥ 3 m Breite „Nichtzielfläche“ i.S.d. § 6 Abs. 2 PflSchG i.V.m. der Pflanzenschutz-Anwendungsverordnung) sind von den Betroffenen hinzunehmen. Das derzeitige Straßenbegleitgrün entlang der A 9 unterliegt jetzt schon diesen Schutzbestimmungen. Da sich durch die geplante Maßnahme A 1 der vorhandene Straßenkörper mit dem Straßenbegleitgrün lediglich verschiebt, sind keine zusätzlichen Bewirtschaftungerschwernisse durch pflanzenschutzrechtliche Bestimmungen zu befürchten. Über den Flächenverlust hinaus entstehen damit keine neuen Betroffenheiten, weil für das Ziel der Ausgleichsmaßnahme keine neuen Abstandsvorschriften erforderlich werden. Die Verordnung gilt auch nur für bestimmte Pflanzenschutzmittel. Man kann daher nicht pauschal sagen, dass mit der Herstellung dieser Ausgleichsfläche ein bestimmter Abstand geboten ist.

Im Gegenzug werden die landwirtschaftlichen Produktionsflächen durch die geplante Maßnahme von den betriebsbedingten Auswirkungen der Autobahn, v.a. vor Schadstoffimmissionen, besser geschützt. Somit wirkt die Maßnahme positiv auf die Produktionsbedingungen.

3.5.5 Verschattung

Es werden nur wenige Häuser von einer Verschattung durch die geplanten Lärmschutzwände in Teilbereichen der Fassaden betroffen. Da sich nach den Untersuchungen keine wesentlichen Änderungen zur Lichteinfallsdauer gegenüber dem bestehenden Zustand ergeben, sind die verbleibenden Auswirkungen auf das Wohlbefinden zumutbar. Ein gesetzlicher Anspruch auf eine bestimmte Lichteinfallsdauer ist nicht gegeben.

3.5.6 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann dem Straßenbaulastträger nicht auferlegt werden.

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

Eine analoge Anwendung des § 80 VwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

3.5.7 Einzelne Einwender

3.5.7.1 Kanzlei Labbé und Partner

Die für die Baumaßnahme erforderlichen Flächeninanspruchnahmen sind unvermeidbar und nicht weiter reduzierbar (C.3.5.1).

Der geforderte Verzicht auf die westlich der A 9 festgestellten Ausgleichsfläche A 1 im vorgesehenen Umfang und an der vorgesehenen Stelle ist aus naturschutzfachlichen Gründen nicht möglich. Die Inanspruchnahme von Grundeigentum der Einwendungsführer liegt somit im öffentlichen Interesse. Zusammenfassend dient die Ausgleichsmaßnahme in ihrer wichtigen linearen Funktion im Zusammenhang mit den Gestaltungsmaßnahmen der Kompensation der durch den Straßenbau hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Landschaftsbilds und der Erholungseignung. Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen sind einerseits zur Einbindung der Bauwerke in die Landschaft erforderlich und erfüllen als solche neben einer landschaftsgestaltenden auch verkehrsleitende Funktion. Die Mindestbreite von 15 m für die Pflanzung einer zweireihigen Baumreihe ergibt sich zum einen aus dem Haupteingriff in das Landschaftsbild durch den ausbaubedingten Verlust von rd. 6,0 ha Straßengleitgrün und dem Erfordernis ein im Verhältnis zur A 9 auffälliges Landschaftselement zu schaffen. Zum anderen ist auch ein gewisser Abstand zu den benachbarten landwirtschaftlichen Flächen und zur A 9 aus Gründen der Verkehrssicherheit zu fordern. Wir dürfen insofern auf unsere obigen Ausführungen (C.3.4.5) hinweisen.

Die Pflanzungen dienen außerdem dem Schutz angrenzender Flächen vor verkehrsbedingten Immissionen. Die betroffenen landwirtschaftlichen Nutzflächen werden nur am Rande in gerader Linie entlang der A 9 berührt, so dass keine erhebliche Bewirtschaftungsschwernis durch die Einhaltung der gesetzlichen Abstandsvorschriften entsteht. Dadurch wird auch der Flächenverlust weitestgehend auf mehrere Betroffene verteilt.

Zudem befindet sich zur Minimierung der privaten Flächeninanspruchnahmen schon ein Großteil der Ausgleichsflächen auf öffentlichem Grund. Den Ausführungen des Vorhabensträgers läßt sich nachvollziehbar entnehmen, dass weitere vergleichbare Alternativen zur Erreichung des Kompensationszweckes nicht ersichtlich sind. Einer Reduzierung der erforderlichen Flächen für die Lärmschutzanlagen kann ebenfalls aus lärmtechnischen Gesichtspunkten nicht gefolgt werden.

Über Entschädigungsansprüche für die Anlieger aufgrund der Lage der Ausgleichsflächen und ggff. zu beachtender Auflagen aus der Pflanzenschutzanwendungsverordnung war in diesem Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden.

Von einer Vernässungsgefahr für angrenzende landwirtschaftliche Nutzflächen ist nicht auszugehen (A.4.6.1). Die Straßenentwässerungseinrichtungen werden nach dem Stand der Technik in Abstimmung mit den zuständigen Wasserwirtschaftsämtern errichtet und das gesammelte Oberflächenwasser wird in Versickermulden und -becken versickert.

Erhebliche kleinklimatische Veränderungen können wir nicht erkennen. Im Bereich der Lärmschutzmaßnahmen sind diese als so gering einzustufen, dass keine negativen Auswirkungen auf die Pflanzenwelt zu erwarten sind. Ein Einfluss der Bepflanzungsmaßnahme auf das Kleinklima ist ebenfalls nicht gegeben. Außerhalb der aktiven Lärmschutzanlagen sind diese völlig auszuschließen, da die A 9 dort in geringer Dammlage bzw. nahezu geländegleich verläuft.

Durch die Auflage A.4.6.5 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass der Vorhabensträger nach Abschluss der Bauarbeiten unverzüglich für eine ordnungsgemäße Rekultivierung der baubedingt vorübergehend in Anspruch zunehmenden Nutzflächen in Abstimmung mit den Grundstücksbetroffenen zu sorgen hat.

3.5.7.1.1 Einwendungsführer Nr. 1001

Der Einwendungsführer hat im Verfahren eine Existenzgefährdung geltend gemacht. Im Erörterungstermin wurde das Bestehen einer Existenzgefährdung durch die anwaltliche Vertretung des Einwendungsführers aber verneint. Dies gelte auch bei

einer Berücksichtigung von Flächenabtretungen im angrenzenden südlichen sechsstreifigen Ausbauabschnitt der A 9.

Der Eigentumsverlust durch die Baumaßnahme beträgt ca. 13.250 m². Daneben werden ca. 21.993 m² angepachtete Flächen für das Bauvorhaben benötigt. Die Existenzgefährdung konnte anhand von landwirtschaftlichen Betriebsdaten nicht überprüft werden, weil ein Großteil der bewirtschafteten Flächen gepachtet sind und die Pachtverträge trotz Aufforderung nicht abgegeben wurden. Die Pachtdauer der Pachtverträge ist aber zur Überprüfung der tatsächlichen Betroffenheit wesentlich, da nur langfristig angelegte Pachtverträge bei der Betriebsgröße Berücksichtigung finden.

Wir gehen daher davon aus, dass eine Existenzgefährdung nicht vorliegt. Die erforderliche Grundinanspruchnahme wäre aber selbst bei Vorliegen einer Existenzgefährdung unter Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange nicht in Frage gestellt, da die Flächenabtretung für den Straßenbau und die geplante Ausgleichsmaßnahme A 1 in diesem Umfang als Teil eines sinnvollen und fachlich begründeten naturschutzrechtlichen Ausgleichskonzeptes im öffentlichen Interesse geboten ist. Der Eingriff ist unvermeidbar und nicht weiter reduzierbar.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, sich nach Möglichkeit um geeignetes Ersatzland für den Einwendungsführer unter Berücksichtigung weiterer entstehender zukünftiger Betroffenheiten außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu bemühen.

Die Grundabtretung aus Flächen des Einwendungsführers Nr. 1007, welche an den Einwendungsführer zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet sind, ist zum Bau eines Lärmschutzwalles für Dirnismaning und Garching erforderlich. Eine erhebliche Bewirtschaftungerschwernis können wir nicht erkennen, weil die Flächeninanspruchnahme nahezu parallel zu den bestehenden Grundstücksgrenzen erfolgt.

Ein Verzicht auf Gestaltungsmaßnahmen auf der Fl. Nr. 1170/2 kann nicht gefordert werden, weil die Fläche im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung steht. Der Vorhabensträger hat sich aber bereit erklärt, auf die hier geplante Gestaltungsmaßnahme zu verzichten, falls im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen diese Fläche eingetauscht werden kann.

Der Vorhabensträger ist mit der Forderung des Einwendungsführers einverstanden, die Zufahrt zum östlichen Parallelweg der A 9 über die abgemarkten Wege Fl. Nr. 2171 und 2165/2 zu ermöglichen und auf den geplanten Stichweg zu verzichten.

3.5.7.1.2 Einwendungsführer Nr. 1002

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Grundabtretung von rd. 1.690 m² für Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen. Der Eingriff ist nicht vermeidbar und nicht reduzierbar. An der grundsätzlichen Notwendigkeit der Flächenabtretung für die geplante Ausgleichsmaßnahme A 1 wird in diesem Umfang als Teil eines sinnvollen und fachlich begründeten naturschutzrechtlichen Ausgleichskonzeptes im öffentlichen Interesse festgehalten. Werden durch die Maßnahme Brunnen betroffen, werden diese an den zukünftigen Straßenrand verlegt.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, sich um geeignetes Ersatzland für den Einwendungsführer unter Berücksichtigung weiterer entstehender zukünftiger Betroffenheiten außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu bemühen.

Der Forderung des Einwendungsführers auf Beibehaltung der landwirtschaftlichen Anbindung seiner landwirtschaftlichen Grundstücke an den nördlichen parallel zur Bundesautobahn verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg auf Fl. Nr. 549 der Gemarkung Eching wurde seitens des Vorhabensträgers in der in der Planänderung vom 12.03.2004 entsprochen.

3.5.7.1.3 Einwendungsführer Nr. 1003

Der Einwendungsführer hat seine Einwendungen mit anwaltschaftlichem Schreiben vom 12.12.2003 zurückgenommen.

3.5.7.1.4 Einwendungsführer Nr. 1004

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Grundinanspruchnahme für Lärmschutzanlagen. Die Einwendungen sind in diesem Verfahren nicht fristgerecht erhoben worden und damit präkludiert. Der Einwendungsführer hat erst mit Schreiben vom 05.12.2003 das Bauvorhaben für den achtstreifigen Ausbau der A 9 unter Verweis auf seine Einwendungen gegen das in diesem Beschluss eingestellte Verfahren zur Verlängerung des 4. Fahrstreifens vom Autobahnkreuz München Nord bis zur Anschlussstelle Garching (Schreiben vom 16.11.2001) angegriffen. Das Einwendungsschreiben vom 16.1.2001 kann nicht als fristgerechte Einwendung angesehen werden, weil das Schreiben sich auf ein anderes Planfeststellungsverfahren bezieht. Eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand ist damit nicht verbunden. Gründe wurden insofern auch nicht vorgebracht.

Allerdings wurden die zum Bau aktiver Lärmschutzanlagen notwendigen und an einen anderen Grundstücksbetreffenden verpachteten Flächen unabhängig davon bei der Entscheidung mitberücksichtigt (C.3.5.7.1.1).

3.5.7.2 Anwaltskanzlei Fritz & Sander

Einwendungsführer Nr. 1008

Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwendungsführers in einer Größe von ca. 160 m² für das Straßenbauvorhaben ist notwendig und nicht weiter reduzierbar. Die Flächeninanspruchnahme ergibt sich zum einen wegen der aufgrund der Fahrbahnverbreiterung zur Entwässerung des Oberflächenwassers zusätzlich benötigten Versickermulde im unmittelbaren Anschluss an den bestehenden Lärmschutzwall, weil in diesem Bereich autobahnseitig der Platz für eine Entwässerung von Starkregenereignissen der ganzen Fläche nicht zur Verfügung steht. Zum anderen ist zur rückseitigen Unterhaltung der Lärmschutzanlagen die Anlage eines Weges erforderlich.

3.5.7.3 Einwendungsführer Nr. 1009

Der Einwendungsführer rügt vorwiegend die übermäßige Inanspruchnahme seiner Grundstücksflächen zur Verwendung als naturschutzfachliche Ausgleichsflächen (A1). Die erforderliche Abtretungsfläche beträgt insgesamt rd. 9.670 m². An den in der Planung vorgesehenen Flächeninanspruchnahme für die Ausgleichsfläche A 1 muss festgehalten werden. Der naturschutzfachlich plausible Ausgleichsflächenbedarf von 10,75 ha ist zum überwiegenden Teil wegen der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung sowie der ausbaubedingten Inanspruchnahme von Biotopen begründet und lässt sich nicht weiter minimieren. Da der weit überwiegende Teil der Flächen derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt wird, ist eine Aufwertung der Flächen in naturschutzfachlicher Hinsicht ohne weiteres durch Nutzungsextensivierung möglich. Die Pflanzung doppelter landschaftstypischer Baumreihen ist zum Ausgleich der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Einbindung der neuen Bauwerke in die Landschaft geeignet und erforderlich. Der durch den Ausbau bedingte Verlust von ca. 6,0 ha Straßenbegleitgrün lässt sich sinnvollerweise auch nur wieder in unmittelbarer Nähe der A 9 ausgleichen. Wir verweisen wegen des Ausgleichsflächenkonzeptes auf die Ausführungen unter C. 3.4.5.2.

Die Flächeninanspruchnahme ist auch unter Berücksichtigung des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Umbau des AK Neufahrn an der A 9 Nürnberg - München / A 92 München - Deggendorf gerechtfertigt und zumutbar. Es wird nicht verkannt, dass der Betrieb des Einwendungsführers durch diese zwei Maßnahmen in einem großem Umfang (insgesamt ca. 19.955 m²) betroffen ist. Eine Existenzgefährdung hat der Einwendungsführer in beiden Verfahren nicht geltend gemacht.

Die geforderte ersatzweise Verwendung des Wirtschaftsweges Fl. Nr. 2506 als Ausgleichsfläche ist wegen der dann verursachten Aufgabe des linearen Charakters des Ausgleichsflächenkonzeptes nicht möglich. Der Wirtschaftsweg auf Fl. Nr. 549 wird schon in diesem Abschnitt als Ausgleichsmaßnahme verwendet.

Anträge, den Vorhabensträger auf die Stellung von Ersatzland aus nicht mehr benötigten Feldwegeflächen zu verpflichten, sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung (vgl. C.3.5.1). Der Vorhabensträger hat im Verfahren aber zugesichert, sich nach Möglichkeit um geeignetes Tauschland, auch unter Berücksichtigung der Gesamtbetroffenheit des Betriebes in beiden Planfeststellungsverfahren für den Einwendungsführer zu bemühen.

Wegen der eingewandten Verkehrsimmissionen verweisen wir auf unsere Ausführungen unter C.3.4.4.1

3.5.7.4 Einwendungsführer Nr. 1010

Die Einwendungen des Einwendungsführers vom 03.12.2003 wurde trotz ortsüblicher Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen in der Gemeinde Eching nicht rechtzeitig innerhalb der zweiwöchigen Einwendungsfrist nach Auslegung der Pläne eingereicht. Die Einwendungen des Einwendungsführers sind damit nach § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG ausgeschlossen. Die gerügte mangelnde individuelle Benachrichtigung der Betroffenen von dem Vorhaben ist bei Ortsansässigen nicht vorgesehen. Es genügt die ortsübliche Bekanntmachung nach Art. 73 Abs. 5 BayVwVfG, um dem Einwendungsführer Gelegenheit zu geben, zu dem Vorhaben Einwendungen zu erheben.

Die Betroffenheit des Einwendungsführers hinsichtlich der notwendigen Flächeninanspruchnahme für das Bauvorhaben wurde trotzdem berücksichtigt und in die Abwägung miteinbezogen.

Der Forderung des Einwendungsführers nach Beibehaltung des landwirtschaftlichen Feld- und Waldweges ist der Vorhabensträger in der Planänderung vom 12.03.2004 nachgekommen, (vgl. unter B. 3).

3.5.7.5 Einwendungsführer (Nr. 1011)

Der Einwendungsführer wendete ein, nur bei einer hinreichenden Gewährleistung vor Lärm und Luftschadstoffen zur Abgabe von Grund bereit zu sein. Die Flächeninanspruchnahme für das Bauvorhaben ist notwendig und nicht weiter reduzierbar (vgl. C.3.5.1). Auf die bisherigen Ausführungen zu der Verkehrslärm- und Luftschadstoffimmissionen und den daraus resultierenden Schutzauflagen in diesem Beschluss wird hiermit verwiesen.

3.5.7.6 Einwendungsführer (Nr. 1012)

Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwendungsführers für die durch den Straßenbau bedingten erforderlichen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen (A 1) ist notwendig und nicht weiter reduzierbar (vgl. C.3.5.1). Die Forderung auf eine Grundabgabe nur gegen Ersatzland ist ebenso unter C.3.5.1 behandelt. Auf die bisherigen Ausführungen zu der Verkehrslärm- und Luftschadstoffimmissionen und den daraus resultierenden Schutzauflagen in diesem Beschluss wird hiermit verwiesen.

3.5.7.7 Einwendungen, die von mehreren Einwendungsführern erhoben wurden.

Im Verfahren wurde von einer großen Reihe von Einwendungsführern Einwendungen gegen das Bauvorhaben wegen der Verkehrslärm- und Luftschadstoffimmissionen vorgebracht. Auf die bisherigen Ausführungen in diesem Beschluss, insbesondere den Vergleich der Lärmschutzvarianten, den maßgeblichen Schutzgebietskategorien und dem Bestehen eines Anspruches auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach wird hiermit verwiesen. Die Ergebnisse der Lärmberechnungen wurden vom Vorhabensträger noch einmal überprüft. Die Anspruchsberechtigten auf passiven Lärmschutz sind in diesem Beschluss und der Unterlage 11 aufgeführt. Ein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen besteht wegen der Einhaltung der maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV bei den übrigen Einwendungsführern

nicht.

3.5.7.8 weitere Betroffene.

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

3.6 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der achtstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 9 zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

3.7 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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

Die Widmung der Verbreiterung der Bundesautobahn A 9 und der geänderten Anschlussstelle richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG. Die Angaben hierzu im Bauwerksverzeichnis sind nachrichtlich.

4. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 15.01.2004 den Antrag gestellt, den zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss für den achtstreifigen Ausbau der BAB A 9 zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord für sofort vollziehbar zu erklären.

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist im öffentlichen Interesse geboten (§ 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO). Sie kann schon vor Klageerhebung und ohne besondere Anhörung angeordnet werden. Die Interessen eventueller Kläger an der aufschiebenden Wirkung ihrer Rechtsbehelfe wiegen hier wegen der besonderen Dringlichkeit des Vorhabens weniger schwer als die Belange des Vorhabensträgers und der Allgemeinheit an einer möglichst zügigen Fertigstellung des Straßenausbaues.

Der achtstreifige Ausbau der Bundeseautobahn A 9 zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord muss schnellstmöglich realisiert werden, um die ständigen Überlastungen dieses Streckenbereiches zu beseitigen und die damit verbundenen Belastungen für die betroffene Bevölkerung zu reduzieren.

Nach der letzten Verkehrszählung liegt die Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge im Ausbauabschnitt zwischen rd. 120.000 und 135.000 Kfz/24h (DTV₂₀₀₀). Während der Hauptreisezeiten treten deutlich höhere Spitzenbelastungen auf. Infolge dieses, für einen 6-streifigen Querschnitt außerordentlich hohen Verkehrsaufkommens ist die A 9 bereits heute permanent überlastet. Während der Spitzenzeiten - insbesondere im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr - kommt es trotz der vorhandenen Verkehrsbeeinflussungsanlage regelmäßig zu starken Stauungen, verbunden mit einer erhöhten Unfallgefahr. Um diesen Stauungen zu entgehen, weichen viele ortskundige Autofahrer auf das nachgeordnete Straßennetz aus. In der Folge kommt es zu häufigen Überlastungen auf den vorhandenen Ausweichrouten, verbunden mit den entsprechenden

Belastungen in Ortsdurchfahrten, insbesondere der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 11 in Garching.

Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak wird das Verkehrsaufkommen auf der A 9 bis zum Jahr 2020 auf bis zu rd. 190.000 Kfz/24h anwachsen. Neben der allgemeinen Verkehrszunahme und der EU-Osterweiterung ist dies auch wesentlich durch die prognostizierte Entwicklung des Flughafens München und die zu erwartenden starken Spitzenbelastungen nach Fertigstellung des neuen Fußballstadions in Fröttmaning bedingt. Die Bauarbeiten für das neue Fußballstadion laufen seit Herbst 2002. Die Eröffnung des Stadions ist für Ende April 2005 vorgesehen. Am 9. Juni 2006 wird das Eröffnungsspiel der Fußball-WM stattfinden. Darüber hinaus werden noch weitere WM-Spiele im neuen Stadion durchgeführt.

Die seit Juli 2003 bestehende Möglichkeit einer Standstreifenfreigabe als 4. Fahrstreifen in Spitzenzeiten zwischen der AS Eching und der AS Garching-Süd stadteinwärts verbessert zwar in einem gewissen Umfang den Verkehrsfluss in Richtung München, reicht jedoch als reine Übergangslösung nicht aus, um den bereits jetzt nicht mehr hinnehmbaren Zustand zu verbessern. Durch die zu erwartende Verkehrsentwicklung und die damit verbundene Zunahme von Spitzenverkehren wird sich die prekäre Verkehrssituation noch deutlich verschärfen.

In der am 02.07.2003 von der Bundesregierung beschlossenen und momentan im Gesetzgebungsverfahren befindlichen Fassung des neuen Bedarfsplans ist das Vorhaben dem „Vordringlichen Bedarf“ zugeordnet. Der neue Bedarfsplan soll mit der zugehörigen Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes im Juni 2004 vom Deutschen Bundestag verabschiedet werden (vgl. B.2.1).

Das Vorhaben beinhaltet im Wesentlichen die Verbreiterung der beiden Richtungsfahrbahnen von derzeit 3 auf künftig 4 Fahrstreifen sowie die Errichtung von aktiven Lärmschutzeinrichtungen in den Bereichen Eching und Garching. Hinzu kommt die Erneuerung von zwei Brückenbauwerken bei Garching. Im Vorlauf zur Verbreiterung der Fahrbahnen sind umfangreiche Kabelumlegungen durchzuführen. Wegen der erforderlichen Durchführung der Baumaßnahme unter laufendem Verkehr beträgt die Gesamtbauzeit rd. 24 Monate. Die Einhaltung des vorgegebenen Endfertigstellungstermins zum Beginn der Fußball-WM im Juni 2006 erfordert es daher, im Juni 2004 mit den Bauarbeiten zu beginnen.

Eine Baustelle auf der A 9 während der Fußball-WM ist wegen der dann zu erwartenden Verkehrsstörungen nicht hinnehmbar. Zudem könnte das Ansehen des Freistaates Bayern und der Bundesrepublik Deutschland durch Berichte in den internationalen Medien über unzureichende Verkehrsverhältnisse bei der Fußball-WM erheblich leiden. Dazu ist anzumerken, dass im Bereich der Messe Riem das internationale Medienzentrum für die gesamte Berichterstattung der Fußball-WM 2006 eingerichtet wird.

Es ist davon auszugehen, dass nicht in allen Fällen ein freihändiger, termingemäßer Grunderwerb für die Baumaßnahme durchgeführt werden kann, um den Fertigstellungstermin einzuhalten. Es muss daher mit der Durchführung von Besitzeinweisungsverfahren gerechnet werden.

Wir erachten es daher im besonderen öffentlichen Interesse liegend, den Planfeststellungsbeschluss sofort zu vollziehen, um den Ausbau der A 9 bis zur Fußball-WM 2006 realisieren zu können.

Die Betroffenheit möglicher Kläger und damit deren Interesse an der Aufrechterhaltung der aufschiebenden Wirkung etwaiger Klagen, ergibt sich im einzelnen aus den festgestellten Planunterlagen, den im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen und den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss. Hierauf wird Bezug genommen. Es handelt sich hierbei im wesentlichen darum, daß die Betroffenen Teile ihres Grundbesitzes wegen der planfestgestellten

Baumaßnahme an den Vorhabensträger abtreten müssen bzw. nachteilige Immissionsauswirkungen befürchten.

Dem Vorhabensträger ist im Vergleich damit ein überwiegendes Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses zuzuerkennen. Der Vorhabensträger kann nur durch einen sofortigen Baubeginn seinen Aufgaben aus der Straßenbaulast gerecht werden, die nicht mehr länger hinzunehmende Verkehrssituation im Ausbauabschnitt der A 9 im Sinne der betroffenen Bürger und der Verkehrsteilnehmer zu verbessern ohne dabei einen langen gerichtlichen Instanzenweg abwarten zu müssen.

5. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 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 Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss, dessen sofortige Vollziehung angeordnet wurde, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen auf, welche eine Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der beschwerte Kenntnis von den Tatsachen erlangt.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekanntgemacht.

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A.2. des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Landeshauptstadt München, der Stadt Garching und der Gemeinde Eching zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Gegenüber denjenigen, denen individuell zugestellt wurde, gilt der Beschluss mit der unmittelbaren Zustellung als zugestellt. Nach der öffentlichen Auslegung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

München, 24.03.2004
Regierung von Oberbayern

Deindl
Oberregierungsrat