

Aktenzeichen: 225.4-43541 A 9-27

**Regierung von Oberbayern**



**Planfeststellungsbeschluss**

**A 9 Nürnberg - München  
Sechsstreifiger Ausbau mit Lärmschutz  
von der Anschlussstelle München-Fröttmaning bis zur Anschlussstelle München-  
Frankfurter Ring  
km 526,000 bis km 527,500**

**München, 20.02.2004**

## Inhaltsverzeichnis

Deckblatt .....	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u> .....	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u> .....	5
<b>A <u>Tenor</u></b> .....	7
1. <u>Feststellung des Plans</u> .....	7
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u> .....	7
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u> .....	8
3.1 Unterrichtungspflichten .....	8
3.2 Bauausführung .....	9
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) .....	9
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz .....	9
3.5 Verkehrslärmschutz .....	10
3.6 Landwirtschaft .....	10
3.7 Altlasten .....	11
3.8 Flucht- und Rettungswege .....	11
4. <u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u> .....	11
4.1 Gegenstand / Zweck .....	11
4.2 Plan .....	11
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen .....	11
5. <u>Straßenrechtliche Verfügungen</u> .....	12
6. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u> .....	12
6.1 Zurückweisungen .....	12
7. <u>Sofortige Vollziehbarkeit</u> .....	12
8. <u>Kostenentscheidung</u> .....	12
<b>B <u>Sachverhalt</u></b> .....	13
1. <u>Beschreibung des Vorhabens</u> .....	13
2. <u>Vorgängige Planungsstufen</u> .....	13
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen .....	13
3. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u> .....	13
<b>C <u>Entscheidungsgründe</u></b> .....	15
1. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u> .....	15
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen) .....	15
1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen .....	15
1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen .....	16

<b>2. <u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u></b> .....	<b>16</b>
<b>2.1 Beschreibung des Vorhabens</b> .....	<b>16</b>
<b>2.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens</b> .....	<b>17</b>
<b>2.3 Vorhabensvarianten</b> .....	<b>18</b>
<b>2.4 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen</b> .....	<b>19</b>
<b>2.5 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)</b> .....	<b>23</b>
<b>3. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u></b> .....	<b>25</b>
<b>3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b> .....	<b>25</b>
<b>3.2 Abschnittsbildung</b> .....	<b>25</b>
<b>3.3 Planrechtfertigung</b> .....	<b>25</b>
3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung).....	25
3.3.2 Planungsziel.....	26
3.3.3 Derzeitige Verkehrsverhältnisse.....	26
3.3.4 Künftige Verkehrsverhältnisse.....	26
<b>3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b> .....	<b>26</b>
3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung.....	26
3.4.2 Planungsvarianten.....	27
3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt).....	27
3.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz.....	28
3.4.4.1 Verkehrslärmschutz.....	28
3.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.....	28
3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge.....	29
3.4.4.1.3 Verkehrslärmberechnung.....	30
3.4.4.1.4 Ergebnis.....	30
3.4.4.2 Schadstoffbelastung.....	31
3.4.4.2.1 Allgemeines.....	31
3.4.4.2.2. Prüfung der Schadstoffbelastung.....	32
3.4.4.3 Bodenschutz.....	33
3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege.....	33
3.4.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang.....	33
3.4.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	34
3.4.5.2.1 Eingriffsregelung.....	34
3.4.5.2.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	34
3.4.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen.....	35
3.4.6 Gewässerschutz.....	39
3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	39
3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	39
3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	40

3.4.8 Städtebauliche Belange .....	40
3.4.9 Träger von Versorgungsleitungen .....	40
<b>3.5 Private Belange .....</b>	<b>41</b>
3.5.1 Flächenverlust .....	41
3.5.2 Schutzauflagen .....	41
3.5.2.1 Übernahme von Restflächen .....	41
3.5.2.2 Ersatzlandbereitstellung.....	41
3.5.2.3 Umwege.....	42
3.5.2.4 Nachteile durch Bepflanzung.....	42
3.5.2.5 Vertretungskosten.....	42
3.5.3 Einzelne Einwender .....	43
<b>3.6 Gesamtergebnis .....</b>	<b>43</b>
<b>3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....</b>	<b>43</b>
<b>4. <u>Sofortige Vollziehbarkeit</u>.....</b>	<b>43</b>
<b>5. <u>Kostenentscheidung</u> .....</b>	<b>44</b>
<b><u>Rechtsbehelfsbelehrung</u> .....</b>	<b>44</b>
<b><u>Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit</u> .....</b>	<b>44</b>
<b><u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>.....</b>	<b>45</b>

### Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

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

Aktenzeichen: 225.4-43541 A 9-27

**Vollzug des FStrG;  
A 9 Nürnberg - München  
Sechsstreifiger Ausbau mit Lärmschutz  
von der Anschlussstelle München-Fröttmaning bis zur Anschlussstelle München-  
Frankfurter Ring  
km 526,000 bis km 527,500**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss**

**A Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der A 9 von der Anschlussstelle München-Fröttmaning bis zur Anschlussstelle München-Frankfurter Ring mit Lärmschutz mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht mit Vermerk vom 18.12.2003	
2 Bl.1	Übersichtskarte	1:50.000
3 Bl.1	Übersichtslageplan	1: 5.000
6.1 Bl.1	Regelquerschnitt	1: 50
6.2 Bl.1+2	Querschnitt 1+2	1: 50
7.1 Bl.1+2	Lageplan	1: 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	
8 Bl.1-4	Höhenplan	1:1.000/100
11	Schalltechnische Untersuchung	
14.1 Bl.1+2	Grunderwerbsplan	1: 1.000

14.1 Bl.3	Grunderwerbsplan Ausgleichsflächen	1: 5.000
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil	
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Legende	1: 1.000
12.3 Bl.1+2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1: 1.000
12.4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Legende	1: 1.000
12.5 Bl. 1-3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1: 1.000

Die Planunterlagen tragen das Datum vom 28.05.2003. Die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

### **3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig (mindestens 6 Wochen vorher) bekannt zu geben:

3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, der GasLINE GmbH&Co KG, der PLEdoc GmbH und der i.21 Germany GmbH, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

3.1.2 Der Stadtwerke München Versorgungs-GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Strom-, Gas und Wasserleitungen dieses Versorgungsbetriebes mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die Stadtwerke München Versorgungs-GmbH zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten. Anker- und Zugseile von Zugmaschinen sind so zu sichern, dass sie auch bei Bruch nicht in die Hochspannungsleitungen schnellen können.

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

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

3.1.4 Dem Referat für Gesundheit und Umwelt sowie dem Baureferat – Stadtentwässerungswerke, Abteilung Kanalbau - Geotechnik der Landeshauptstadt München.



- 3.1.5 Der Stadtwerke München GmbH – Unternehmensbereich Verkehr und der MVGmbH, damit die Bauarbeiten rechtzeitig mit den Erfordernissen des U-Bahnverkehrs abgestimmt werden können.

## **3.2 Bauausführung**

Der laufende U-Bahnbetrieb darf durch die Baustelle nicht gefährdet und nicht mehr als zwingend erforderlich behindert werden. Die einschlägigen Dienstanweisungen und Sicherheitsbestimmungen für Baustellen im Bereich von Gleisen sind einzuhalten.

## **3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**

- 3.3.1 Die Lagerung und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) während des Baus haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist.
- 3.3.2 Grundwassermessstellen bzw. Entnahmebrunnen, die stauende Bodenschichten durchstoßen, sind so auszubauen, dass alle Trennschichten zwischen Grundwasserstockwerken dauerhaft erhalten bleiben. Werden Sie wieder aufgelassen, sind sie so zu verfüllen, dass die Funktion der Trennschichten erhalten bleibt. Das gilt auch für Bohrungen. Die ordnungsgemäße Herstellung bzw. Verfüllung ist durch fachkundiges Personal zu überwachen und zu bescheinigen.
- 3.3.3 Durch Bohrungen dürfen keine Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen werden. Bohrgerät muss entsprechend beschaffen und sauber sein.
- 3.3.4 Bei Aushubmaßnahmen ist sorgfältig darauf zu achten, ob verunreinigtes Erdreich angetroffen wird. In diesem Fall sind das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München bzw. (im Bereich der Ausgleichsfläche A 1) das Landratsamt München unverzüglich zu verständigen. Verunreinigtes Aushubmaterial ist gewässerunschädlich zu entsorgen oder zu verwerten.

## **3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**

- 3.4.1 Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 BayNatSchG Befreiung von den Verboten des Art. 13 e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
- 3.4.2 Die in der Planunterlage 12.5 dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.4.3 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.
- 3.4.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.4.5 Die Ausführungsplanung der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen, insbesondere auch des Pflanzstreifens zwischen der Fahrbahn und der Lärmschutzwand, ist mit den Unteren Naturschutzbehörden (Landeshauptstadt München und Landratsamt München) abzustimmen.

3.4.6 Im Bereich der Unterbrechung der Ausgleichsmaßnahme A 1 im Bereich der künftigen Westumfahrung Garching ist darauf zu achten, dass dadurch der angestrebte Biotopverbund in seiner Funktion nicht wesentlich eingeschränkt wird.

3.4.7 Die Unterbrechung im Bereich der künftigen Westumfahrung Garching kann nach Norden oder Süden verschoben werden, wenn sich zum Zeitpunkt der Verwirklichung der Ausgleichsmaßnahme die Trasse der geplanten Ortsumgehung weiter südlich oder nördlich konkretisiert. Eine Verbreiterung ist nicht zulässig.

### **3.5 Verkehrslärmschutz**

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

3.5.2 Die Eigentümer der in Unterlage 11.2 genannten Gebäude, bei denen auch bei Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV vorliegt, haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

3.5.3 Die Detailplanung und Detailgestaltung der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen ist frühzeitig mit der Landeshauptstadt München abzustimmen.

3.5.4 Zur Vermeidung von Reflexionen der U-Bahn-Geräusche an der geplanten Schallschutzwand westlich der BAB A 9 ist der untere vertikale Abschnitt der Schallschutzwand zwischen km 526,800 und km 527,250 anliegerseitig bis zu einer Höhe von 4 m hochabsorbierend auszuführen. Die hochabsorbierende Ausführung der Schallschutzwand ist dabei ab Schienenoberkante der U-Bahn-Gleise vorzusehen.

### **3.6 Landwirtschaft**

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

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

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

3.6.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

### **3.7 Altlasten**

- 3.2.1 Bei Baumaßnahmen im Umgriff von Altlastenverdachtsflächen ist sicherzustellen, dass anfallendes Aushubmaterial in Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München wieder eingebaut oder der schadlosen Entsorgung zugeführt wird.
- 3.2.2 Eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser durch verunreinigte Bodenschichten ist auszuschließen. Deshalb ist im Umfeld von Altlastenverdachtsflächen in Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München, Sachgebiet Altlasten im Vorfeld der Baumaßnahme eine entsprechende Altlastenuntersuchung durchzuführen.
- 3.2.3 Sofern im Bereich der Baustelleneinrichtung an der Muthmannstraße Boden abgeschoben werden soll, ist die weitere Verwendung des Materials sowie dessen abfalltechnische Untersuchung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München, Sachgebiet Altlasten, abzustimmen.

### **3.8 Flucht- und Rettungswege**

Die im Vermerk der Autobahndirektion Südbayern (Az.:4321-43541.A9 vom 07.10.2003) vorgesehenen Maßnahmen sind einzuhalten.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand / Zweck**

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers der A 9 und Geländewassers in das Grundwasser erteilt.

### **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

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

#### **4.3.1 Rechtsvorschriften**

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

- 4.3.2 Die Anlagen zur Regenwasserbeseitigung sind wie vorgesehen und entsprechend den Regeln der Technik (z.B. ATV-DVKW-Regelwerk A 138 und M 153) auszuführen.

#### **4.3.3 Betrieb und Unterhaltung**

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

- 4.3.4 In die Anlagen darf nur Regenwasser eingeleitet werden. Eine Einleitung von Abwässern (z.B. Reinigungswässer aus Unterführungsbauwerken) ist nicht zulässig.

- 4.3.5 Durch verunreinigte Bodenzonen darf nicht versickert werden.

## **5. Straßenrechtliche Verfügungen**

### **5.1 FStrG**

Die Widmung der geänderten Bundesfernstraße und die sonstigen Verfügungen nach FStrG erfolgen in einem gesonderten Verfahren. Die Angaben hierzu im Bauwerksverzeichnis sind nachrichtlich.

### **5.2 BayStrWG**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek-BayStrWG. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6. Entscheidungen über Einwendungen**

### **6.1 Zurückweisungen**

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

## **7. Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 17 Abs. 6 a Satz 1 FStrG sofort vollziehbar.

## **8. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

Das planfestgestellte Vorhaben umfasst den Ausbau der Bundesautobahn A 9 Nürnberg – München zwischen der Anschlussstelle München-Fröttmaning und der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring von km 526,000 bis km 527,500. In dem genannten Streckenabschnitt wird jeweils ein dritter Fahrstreifen angelegt. Zwischen der Anschlussstelle München-Fröttmaning und der Anschlussstelle München-Freimann werden zusätzlich durchgehende Verflechtungsstreifen vorgesehen. Die Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen an der Anschlussstelle München-Freimann werden angepasst und nach außen verlegt. Durch die Baumaßnahmen werden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Diese werden in Form von bis zu neun Meter hohen Lärmschutzwänden und passiven Lärmschutzmaßnahmen verwirklicht.

Die für den sechsstreifigen Ausbau erforderliche Verbreiterung der Richtungsfahrbahnen erfolgt vorrangig innenseitig in den Mittelstreifen hinein. Er wird beidseitig durch Betonschutzwände eingefasst. Lediglich im Bereich der Anschlussstellen erfolgt eine Verbreiterung nach außen.

Unmittelbarer Anlass für die Planung ist die Entscheidung der Landeshauptstadt München, den Bau eines neuen Fußballstadions in Fröttmaning zuzulassen. Dieses wird in unmittelbarer Nähe des Autobahnkreuzes München-Nord gebaut. Die beiden Planfeststellungsverfahren für die auszubauende Anschlussstelle München-Fröttmaning der A 9 und den Bau des Halbanschlusses an der A 99 sind mittlerweile abgeschlossen und die Planfeststellungsbeschlüsse bestandskräftig. Beide Maßnahmen sind in Bau. Das Vorhaben dieses Verfahrens dient der Ertüchtigung des südlich der Anschlussstelle München-Fröttmaning gelegenen Autobahnabschnitts bis zur Anschlussstelle München-Frankfurter Ring.

### **2. Vorgängige Planungsstufen**

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

Der sechsstreifige Ausbau der A 9 ist im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle München-Fröttmaning und der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 FStrAbG) vom 15.11.1993 im vordringlichen Bedarf enthalten. Im nördlich anschließenden Abschnitt bis zum Autobahnkreuz München-Nord ist er in den weiteren Bedarf eingestuft. Derzeit läuft die Fortschreibung des Bedarfsplanes. Im Referentenentwurf des neuen Bedarfsplans des BMVBW vom 20.03.2003 ist der gesamte Ausbau der A 9 zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring dem vordringlichen Bedarf zugeordnet.

### **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 28.05.2003 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für den sechsstreifigen Ausbau der A 9 mit Lärmschutz zwischen der Anschlussstelle München-Fröttmaning und der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 30.06.2003 bis 30.07.2003 bei der Landeshauptstadt München und der Stadt Garching bei München nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Kommune oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 13.08.2003

(Landeshauptstadt München) bzw. 14.08.2003 (Stadt Garching bei München) schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Landeshauptstadt München
- Stadt Garching bei München
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Direktion für ländliche Entwicklung München
- Landwirtschaftsamt Ebersberg/München
- Vermessungsamt München
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- DB Services Immobilien GmbH
- Deutsche Telekom AG T-Com
- Stadtwerke München GmbH, MVG
- PLEdoc GmbH
- i-21 Germany GmbH
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerngas GmbH
- Stadtwerke München Versorgungs- GmbH
- Alcatel Contracting GmbH
- Nibler GmbH Fernleitungsbau
- Sachgebiet 801 der Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde
- Sachgebiet 830 der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Deutscher Alpenverein e.V.
- Landesjagdverband in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 05.11.2003 in München erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange sowie Verbände wurden hiervon benachrichtigt; im übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund des Anhörungsverfahrens wurden geringfügige Planänderungen erforderlich. Diese betreffen die Ergänzung einer Kabeltrasse der GasLINE sowie die Anpassung der Ausgleichsmaßnahme A1 an die Erfordernisse der geplanten Westumgehung von Garching. Die Planung wurde vom Vorhabensträger mit der Firma GasLINE abgestimmt. Die Planänderung haben wir daher lediglich der Landeshauptstadt München, der Stadt Garching bei München, dem Landratsamt München, dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. sowie dem Deutschen Alpenverein e.V. mit der Bitte um Äußerung innerhalb von zwei Wochen zugeleitet. Das Ergebnis dieses ergänzenden Anhörungsverfahrens ist in diesem Beschluss berücksichtigt.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht 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 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen**

Im Vorfeld des Erörterungstermins und im Erörterungstermin wurde vorgetragen, es seien von der Kanzlei Labbé und Partner für den Mandanten Biersack rechtzeitig Einwendungen erhoben worden. Jedenfalls müssten Schreiben der Kanzlei Labbé vom 27.08.2003 bzw. 03.09.2003 als Einwendung oder Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewertet werden.

Dieser Ansicht vermögen wir nicht zu folgen.

Die Kanzlei Labbé und Partner hat mit Schreiben vom 05.08.2003 unter dem Bezug: „Achtstreifiger Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord“ Einwendungen für Mandanten und Flurstücke erhoben, die zwar im Bezugsverfahren, nicht aber im gegenständlichen Verfahren von der Baumaßnahme betroffen sind. Das Schreiben vom 27.08.2003 nennt als Bezug wiederum dieses weiter im Norden des gegenständlichen Ausbauabschnitts liegende Vorhaben: „Achtstreifiger Ausbau der BAB A 9 Nürnberg – München zwischen Anschlussstelle Eching und Autobahnkreuz München-Nord“. Der Anwalt führt darin aus, die Einwendung vom 05.08.2003 beziehe sich auf einen weiter nördlich dieses achtstreifigen Ausbauabschnitts liegenden Ausbauabschnitt und betreffe Pachtflächen eines seiner Mandanten, die dieser von einem bestimmten Eigentümer gepachtet habe und Eigentumsflächen seiner Mandanten. Einen nördlich des achtstreifigen Planfeststellungsabschnitts liegenden Planungsabschnitt gibt es nicht und außerdem ist der in diesem Schreiben vom 27.08.2003 namentlich genannte Verpächter vom gegenständlichen Planungsabschnitt nicht betroffen. Wegen des falschen Bezugs der Einwendung, des fehlgehenden Hinweises auf einen nördlich des achtstreifigen Ausbaus liegenden Planungsabschnitts, der Nennung eines nicht betroffenen Grundeigentümers und der unterbliebenen

Nennung eines betroffenen Grundstücks kann dieses Schreiben weder als Einwendungsschreiben noch als Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand betrachtet werden.

Das Schreiben mit Datum vom 03.09.2003 nennt als Bezug wiederum den nicht gegenständlichen achtstreifigen Ausbau zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord. In diesem Schreiben korrigiert die Kanzlei den betroffenen Ausbauabschnitt von nördlich des achtstreifigen Ausbaus in einen Ausbauabschnitt südlich des achtstreifigen Ausbaus. Damit wird zwar der gegenständliche Ausbauabschnitt korrekt bezeichnet, die angeblich betroffenen, im einzelnen aufgeführten Grundstücke sind jedoch vom gegenständlichen Ausbauabschnitt nicht betroffen. Die tatsächlich betroffenen Grundstücke sind in keinem Schreiben erwähnt. Deshalb kann auch dieses Schreiben weder als Einwendung noch als Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewertet werden.

Ein im Erörterungstermin am 05.11.2003 gestellter Wiedereinsetzungsantrag ist jedenfalls verfristet. Es ist davon auszugehen, dass der Kanzlei Labbé und Partner spätestens am 27.08.2003 eine eventuelle Fristversäumung bekannt war. Am 05.11.2003 war daher die Frist des Art. 32 Abs.2 BayVwVfG längst verstrichen. Gerade einem Rechtsanwalt ist es zuzumuten, klar und unmissverständlich das korrekte Planfeststellungsverfahren, auf das er sich bezieht, zu benennen und die Betroffenheit seines Mandanten darzulegen. Beides ist hier nicht geschehen. Vielmehr haben sich die Schreiben auf konkrete Flächen bezogen, die durch die Planung gerade nicht betroffen sind.

Ebenso wurde im Erörterungstermin die Erwartung geäußert, die Hauptbetroffenen von der Planung und der Auslegung der Pläne zu unterrichten. Dies sieht das Gesetz nicht vor. Die Auslegung der Pläne wurde sowohl in der Landeshauptstadt München als auch in der Stadt Garching bei München ortsüblich bekannt gemacht. Damit ist den gesetzlichen Anforderungen entsprochen.

### **1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Für das Bauvorhaben ist eine UVP nicht obligatorisch gemäß § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3b UVPG, da es sich um den Ausbau und nicht um den Neubau einer Bundesautobahn handelt. Die Frage, ob sich aus einer Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3 e Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 3 c Abs. 1 und 3 UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP ergibt, kann hier jedoch offen bleiben, da die vorgelegten Planunterlagen die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG enthalten und eine UVP durchgeführt wurde. Sie ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3 b FStrG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Eine Umweltverträglichkeitsstudie mit detaillierter Darstellung der Umweltauswirkungen möglicher Planungsvarianten ist nicht erforderlich, weil sich wegen der vorhandenen Zwangspunkte keine Varianten aufdrängen (siehe unten 2.3).

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Beschreibung des Vorhabens**

Das Vorhaben ist unter Ziffer B 1 näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.



## 2.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Bauvorhaben befindet sich in einer flachen Ebene ohne deutliche natürliche Erhebungen. In ca. 3 – 5 m Flurabstand liegt ein mächtiges quartäres Grundwasserstockwerk. Die Geologie besteht aus quartären Schotterablagerungen, bei den Böden handelt es sich um mittel- bis flachgründige Pararendzinen im Bereich der Münchner Schotterebene, Auenlehme im Randbereich zur Isaraue. Die potenzielle natürliche Vegetation ist der Labkraut – Eichen – Hainbuchenwald. Das Kleinklima ist durch die bestehenden Verkehrswege und die dicht bebauten Siedlungsbereiche vorbelastet. Nördlich des Ausbauabschnitts der BAB A 9 entsteht westlich der A 9 derzeit das neue Fußballstadion. Daneben liegt das bereits eröffnete neue Gebrauchtwagenzentrum der BMW AG. In Teilbereichen ist weitere gewerbliche Bebauung, westlich der Burmesterstraße ein Schulzentrum, ein Altenheim und Wohnbebauung vorhanden. Ebenfalls nördlich des Ausbauabschnitts, aber östlich der A 9 liegt die Kläranlage Großlappen, südlich der Kläranlage das landwirtschaftliche Gut Großlappen mit Wirtschaftsgebäuden. In unmittelbarer Nähe des Gutes liegen einige Wohngebäude, die teilweise noch aus der Vorkriegszeit stammen. Westlich des Gutes Großlappen liegen ein Bolzplatz und Sommerstockbahnen sowie einige Kleingärten. Nördlich der Kläranlage liegt die bereits abgeschlossene Deponie der Landeshauptstadt München. Der ehemalige Müllberg und das Umfeld der Kläranlage Großlappen sind als Erholungsgebiet gestaltet. Hier befinden sich zum Teil alte Baumbestände, jüngere Gehölzpflanzungen und Wiesen. Am Fuß des Berges befindet sich unmittelbar neben der Autobahn eine Skater-Anlage. Außerdem bestehen bedeutsame Rad- und Fußwegeverbindungen von Nord nach Süd sowie zur Querung der Autobahn. Südöstlich der Anschlussstelle München-Fröttmaning befinden sich landwirtschaftliche Ackerflächen; sie sind vom Lärmschutzwall der Autobahn und der Allee am Fußweg nach Großlappen umschlossen. Südlich daran anschließend befindet sich das großflächige Gelände der Schulen, der Kirche, von ehemals landwirtschaftlich genutzten Anwesen und des Kindergartens an der Situlistraße mit seinen Gebäuden und Freianlagen. Hier befinden sich Spielflächen, Aufenthaltsbereiche und Sportanlagen mit z.T. sehr alten Baumbeständen, jüngeren Gehölzpflanzungen und Wiesen von unterschiedlicher Ausprägung. Südlich schließt daran ein großflächiges Wohngebiet mit Einzelhaus-, Zeilen- oder Geschossbebauung an. Die Landschaft ist aufgrund der intensiven städtischen Flächennutzung und der großen Straßenanlagen technisch überformt. Naturnähere Vegetationselemente sind nur mehr inselartig zu finden. Der Boden ist in erheblichem Umfang versiegelt. Die benachbarte Wohnbevölkerung wird durch den Verkehrslärm der überaus hoch belasteten Autobahnen A 9 und der übrigen Straßen im Planungsgebiet stark beeinträchtigt. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen weisen durch jahrzehntelange Düngung mit Klärschlamm weit überhöhte Grenzwerte gem. Klärschlammverordnung auf. Von den Deponien und der Kläranlage Großlappen können darüber hinaus Geruchsbelästigungen ausgehen. Die Bebauung im Münchner Norden wird auch zukünftig weiter zunehmen. Daraus ergibt sich eine weitere Zunahme des Erholungsdrucks auf die unbebauten erholungswirksamen Freiräume.

Die geplante Baumaßnahme befindet sich in einem Stadtbereich von München, der stark durch die nördliche Randlage und die sehr stark befahrene nördliche Stadtzufahrt geprägt ist. Der Untersuchungsraum weist zwei unterschiedliche Grundstrukturen auf:

- ❖ Der südliche Teil wird durch stark städtisch geprägte Elemente mit den sie umgebenden Freiräumen dominiert.
- ❖ Im nördlichen Teil herrschen Flächennutzungen mit wenig Bebauung, wie die Autobahnmeisterei sowie landwirtschaftliche Fluren vor.

## 2.3 Vorhabensvarianten

Wegen der vorhandenen Zwangspunkte, insbesondere der Enge der Bebauung und der Notwendigkeit, die Ausbaumaßnahme an der vorhandenen Autobahn durchzuführen, drängen sich im Hinblick auf den Grundriss keine Vorhabensalternativen auf. Lediglich im Hinblick auf den Lärmschutz haben wir Überlegungen angestellt, ob sich hier Alternativen aufdrängen. Wie im folgenden zu zeigen ist, ist das Ergebnis dieser Überlegungen negativ:

- ❖ Ein lärmindernder Belag, der bei hohen Geschwindigkeiten gegenüber einem Split-Mastix-Asphalt zusätzliche Pegelminderungen bewirkt, hat gerade bei den in Südbayern vorherrschenden klimatischen Bedingungen schwerwiegende betriebliche und unterhaltstechnische Nachteile. Diese zeigen sich gerade im Winterdienst, wo der lärmindernde Belag Eigenschaften zeigt, die nur durch hohen Einsatz von Streumitteln zu beherrschen sind. Außerdem ist die Lebensdauer dieser Beläge gegenüber dem Split-Mastix-Belag nur halb so hoch. Entscheidend für uns, diese Alternative nicht näher zu untersuchen, ist aber die Tatsache, dass die Pegelminderung in Abhängigkeit zur Fahrgeschwindigkeit steht und die Minderung wegen der geringen im Ausbauabschnitt gefahrenen Geschwindigkeiten akustisch nur zum Teil wirkungsvoll wäre.
- ❖ Auch eine Reduzierung der LKW- Geschwindigkeit auf 60 km/h stellt keine Lösung dar. Bei einem LKW-Anteil im Ausbauabschnitt von max. 10 % ist nur eine Pegelreduzierung von ca. 0.3 dB(A) zu erwarten. Diese ist nicht geeignet, die Lärmproblematik in diesem dicht bebauten Bereich zu lösen.
- ❖ Eine Einhausung der A 9 auf einer Länge von 1240m steht unter Berücksichtigung des hohen Kostenaufwands des Baus unter Verkehr und der hohen Betriebskosten in keinem Verhältnis zum Nutzen. Beginn einer Einhausung könnte unmittelbar nördlich der Hochbrücke Freimann sein, ihr Ende nördlich der Anschlussstelle Freimann. An die Einhausung müssten sich nördlich und südlich Lärmschutzwände anschließen. Zwar wäre im Mittelbereich der Einhausung eine deutliche Pegelminderung zu erwarten, doch befindet sich hier die wenigste zu schützende Bebauung. Im Bereich der nicht eingehausten Anschlussstrecken wäre eine Einhausung wegen der Tunnelmundproblematik aber sogar ungünstiger als die planfestgestellte Lösung. Wir haben sie daher nicht näher untersucht.
- ❖ Beidseitige Lärmschutzwände mit einer auf je sechs Meter beschränkten Höhe und eine sieben Meter hohe Mittelwand würden zwar städtebaulich und lärmtechnisch eine vertretbare Lösung darstellen, scheiden aber aus Kostengründen aus. Der unter dem Mittelstreifen der Autobahn verlaufende Abwasserhauptsammler der Landeshauptstadt München mit einem Durchmesser von drei Metern würde hohe Kosten für die Gründung der Mittelwand bzw. die Sicherung des Hauptsammlers verursachen. Diese Lösung scheidet daher aus.
- ❖ Ein Verzicht auf die Mittelwand bei ebenfalls sechs Meter hohen beidseitigen Lärmschutzwänden führt lärmtechnisch zu keinem befriedigenden Ergebnis. In einem Umgriff von 65.000 m<sup>2</sup> könnten die Tagesgrenzwerte nicht eingehalten werden und rund 3500 Wohneinheiten müssten passiv geschützt werden. Auch diese Lösung haben wir daher nicht weiter verfolgt.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Regierung diese Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailplanung ausscheiden konnte, weil keine Verpflichtung besteht, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und erschöpfend zu prüfen. Den Anforderungen des UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch das Fachplanungsrecht verlangt insoweit nicht mehr.

## **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 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

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

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

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

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

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

### **2.4.1 Schutzgut Mensch**

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf das Wohnen und die Erholung geprüft. Wirkungen können sich hauptsächlich aufgrund von Lärmstörungen, Schadstoffen in der Luft, optische Störungen und Verschattung von Wohn- und Freiräumen ergeben.

Beim Ausbau der A 9 werden die zulässigen Lärmgrenzwerte überschritten. Es sind deshalb in großen Teilbereichen Schallschutzwände mit einer Höhe von bis zu neun Metern über der Fahrbahnoberkante vorgesehen. Dadurch können nicht nur die Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, sondern auch die wohnungsnahen Freiräume, Freizeitanlagen sowie Radwege geschützt werden. Darüber hinaus kann mit passiven Lärmschutzmaßnahmen eine Unterschreitung der zulässigen Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV erreicht werden. Beide Maßnahmen stellen eine deutliche Verbesserung im Vergleich zur bestehenden Situation dar.

Eine Berechnung der Belastung durch Luftschadstoffe, die das Ingenieurbüro Schorling und Partner im Auftrag des Vorhabensträgers vorgenommen hat, ergibt für den Planungsfall im Jahr 2015 eine signifikante Verbesserung bei den Luftschadstoffen NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> gegenüber der Situation ohne Ausbau und sogar gegenüber dem jetzigen Zustand entlang der Ausbaustrecke. Das lässt sich zum einen aus der bis zum Jahr 2015 erwarteten Reduktion der Emissionsfaktoren infolge von Verbesserungen der Fahrzeugtechnik herleiten, zum anderen aber auch aus den aktiven Lärmschutzmaßnahmen und dem besseren Verkehrsfluss infolge des Ausbaus der Autobahn. Auch im Nebenstraßennetz sind Verbesserungen zu erwarten.

Die große Nähe von Wohnbebauung zur Autobahn einerseits und die maximale Höhe von neun Metern der Lärmschutzanlagen andererseits macht Aussagen zur Verschattung der Gebäude und Gärten durch die Lärmschutzanlage notwendig, da zwischen dem Wohlbefinden der Menschen und der Einwirkzeit direkter Sonnenstrahlung ein bewiesener Zusammenhang besteht. Ein verbindlicher Anspruch auf eine mögliche Besonnung ist in Deutschland zwar nicht festgeschrieben, doch wurde vom Büro Möhler und Partner, das im Auftrag des Vorhabensträgers eine Untersuchung zur Verschattung erarbeitet hat, eine minimale Sonnenscheindauer für Innenräume am 17.01. von einer Stunde in der Fenstermitte und von drei Stunden während 8 Monaten der Beurteilung zugrundegelegt.

Die Auswirkungen der Verschattung wurden exemplarisch an den beiden zu den geplanten Lärmschutzwänden nächstgelegenen Wohngebäuden östlich der A 9 ermittelt. Wohngebäude westlich der A 9 wurden nicht untersucht, da sie deutlich größere Abstände aufweisen und sich hier die Problematik wegen der umgekehrten Himmelsrichtung auch nicht stellt. Ergebnis der Untersuchungen ist, dass für das Gebäude Birtlinger Zeile 4, das ca. 15m östlich der geplanten Lärmschutzwand steht, während des ganzen Jahres die Verschattungsfläche der Lärmschutzanlage um 15 Uhr die Fassade nicht trifft. Da derzeit bereits hohe Bäume entlang der Autobahn vorhanden sind, wird auch zu einer späteren Uhrzeit keine zusätzliche Verschattung auftreten. Der Garten des Anwesens ist nach Osten orientiert und wird durch die Schallschutzwand nicht verschattet. Diese Aussagen treffen auf alle Anwesen in der Birtlinger Zeile zu.

Anders verhält es sich bei dem Gebäude Zinnienstraße 15. Hier beträgt der Abstand zwischen der Fassade und der neun Meter über die Fahrbahn aufragenden Lärmschutzwand nur drei Meter; auch sind keine Bäume vorhanden, die bereits jetzt eine Verschattungswirkung hätten. Durch die geplante Lärmschutzwand wird an dieser Stelle von etwa November bis März um 15 Uhr das Erdgeschoss der Westfassade verschattet werden. Das Dachgeschoss, die Wohnbereiche an der Ostseite des Gebäudes sowie die östlich des Gebäudes liegenden Gartenbereiche sind nicht durch eine Verschattung, deren Ursache die Lärmschutzwand ist, betroffen. Diese Aussagen können auf alle autobahnnahen Gebäude an der Zinnienstraße übertragen werden.

Neben diesen beiden Extrempunkten sind noch Grundstücke im Bereich südlich der Heinrich-Geißler-Straße betroffen, die als Gärten genutzt werden. Die Westseite der Schulgebäude am Albertus-Magnus-Platz ist bereits heute von einem dichten Gehölzbestand verschattet. Da der Großteil dieser Bäume erhalten bleibt und die Lärmschutzwand etwa 18m von der Fassade entfernt liegt, ist eine Änderung der bestehenden Verschattung in nur unerheblichem Maße bei tiefstehender Abendsonne zu erwarten. Dies hat bei einer Schule keine hohe Bedeutung.

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- und Südfassaden und große Teile der Gärten keine Änderung gegenüber dem bestehenden Zustand ergeben wird, halten wir die verbleibenden Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Menschen für hinnehmbar.

#### 2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Im Planfeststellungsbereich befinden sich Lebensräume mit mittlerem Wert für Tiere und Pflanzen im Bereich von autobahnabgewandten Gehölzflächen, Einzelbäumen, Hochstauden und mageren Altgrasfluren, spontan entwickelten Gehölzen und Vorwaldstadien. Ein Teil dieser Flächen weist ein hohes Biotop-Potenzial auf und wurde von der Landeshauptstadt München im Rahmen der Stadtbiotopkartierung als sog. "Ökoflächen" ausgewiesen. Nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Biotope sind im Untersuchungsgebiet jedoch nicht vorhanden. Die autobahnnahen

Gehölzstandorte, Hochstauden- und Altgrasfluren, nährstoffreichen Gras- und Krautfluren, Vorwaldvegetation, Rohbodenflächen auf vorhandenen Wällen und Straßenbegleitgrün haben wegen der Vorbelastungen durch die bestehende Autobahn nur geringen Wert für Tiere und Pflanzen. Die im Planungsgebiet vorhandenen Restbiotopflächen sind durch die Verkehrswege so stark voneinander isoliert, dass ein genetischer Austausch nur in geringem Umfang möglich ist. Sie haben allenfalls Trittsteinfunktion für mobile und wenig empfindliche Tierarten.

Die Baumaßnahme führt durch Überbauung und Immissionen zu Verlusten und Beeinträchtigungen von Lebensräumen für Tier und Pflanzen. Da sie zum großen Teil unmittelbar neben den Fahrbahnen der stark befahrenen A 9 auf dem dort vorhandenen Verkehrsbegleitgrün stattfindet, werden die zu erwartenden Projektwirkungen von den vorhandenen Wirkungen der A 9 überlagert. Mit dem Verlust der Großbäume und der Gehölzbestände ist gleichzeitig der Verlust von Lebensräumen für Tierarten mit geringer Störanfälligkeit verbunden. In Bezug auf das landschaftliche Funktionsgefüge erfolgt lediglich eine geringfügige Verstärkung der schon bestehenden Zerschneidung. Auf den Innenflächen der Anschlussstelle München-Freimann gehen Altgrasfluren, mageres Extensivgrünland und Verbuschungsstadien verloren. Die Zunahme der Reichweite der verkehrsbedingten Auswirkungen auf straßennahe Vegetationsflächen ist nur gering. Andererseits werden durch die Errichtung der Lärmschutzwände die mittelbaren Projektwirkungen auf die Gehölzbestände und Offenlandflächen der näheren Umgebung sowie mögliche Tierverluste durch Unfalltod erheblich reduziert.

#### 2.4.3 Schutzgut Boden

Die Baumaßnahmen führen zu einer Versiegelung von ca. 1,7 ha Boden. Da überwiegend Straßennebenflächen und Böschungen überbaut werden, sind vor allem bereits veränderte Böden betroffen, so dass von mittleren Belastungen ausgegangen werden kann. Gewachsene Böden sind im Planungsgebiet nur in sehr geringem Umfang vorhanden. Diese Böden weisen je nach Mächtigkeit der meist sandig-lehmigen Deckschicht eine geringe bis mittlere Sorptionskapazität und ein geringes bis mittleres Filtervermögen auf. Daraus ergibt sich eine hohe Empfindlichkeit der Böden gegenüber Schadstoffeintrag. Die Durchlässigkeit für flüssige Stoffe ist je nach Ausbildung der Stoffe sehr hoch bis äußerst hoch. Durch die Zunahme der verkehrsbedingten Auswirkungen infolge der Baumaßnahmen entstehen auf diesen Böden hohe und sehr hohe Gefährdungen der Regelungsfunktionen, die allerdings flächenmäßig sehr gering sind. Kleinflächig entstehen Entlastungen für das Schutzgut Boden durch die Entsiegelung nicht mehr für die Fahrbahnen benötigter Flächen. Die zusätzliche Versiegelung wird durch die Reduzierung der Fahrstreifenbreite von 3,75m auf 3,5m minimiert. Außerdem wird durch die geplanten Lärmschutzwände der Stoffeintrag für die angrenzenden Böden erheblich reduziert.

#### 2.4.4 Schutzgut Wasser

Das Grundwasser steht im Bereich der Baumaßnahme in einer Tiefe von 3 – 4 m an. Die Deckschichten sind gering mächtig und durchlässig. Es besteht daher eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen und Baumaßnahmen. Durch die Verschiebung der Beeinträchtigungszone und die Verkehrszunahme infolge des Ausbaus der Autobahn und der Anschlussstelle kommt es zu einer geringfügigen Zunahme der Gefährdung des Grundwassers, die durch die vorgesehene Entwässerungstechnik zwar minimiert, aber nicht völlig ausgeschlossen werden kann.

Oberflächengewässer werden durch die Baumaßnahme nicht betroffen.

#### 2.4.5 Schutzgut Luft und Klima

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

Das von der Baumaßnahme betroffene Gebiet hat wegen der vorhandenen Belastungen durch versiegelte Flächen und Emittenten wie der Autobahn und anderen Hauptverkehrsstraßen sowie der Kläranlage im Norden keine besondere Bedeutung als Frischluftgebiet oder Luftaustauschbahn. Allerdings haben die baumbestandenen Flächen bzw. Wiesen- und Rasenflächen für die angrenzenden Wohngebiete mit hohem Versiegelungsgrad eine hohe Bedeutung für den Temperatenausgleich. Die Errichtung der Lärmschutzwände führt zu einer Unterbrechung von Luftbewegungen im Nahbereich der Autobahn bei Schwachwindlagen. Gleichzeitig wird dadurch aber die Ausbreitung von Luftschadstoffen in angrenzenden Flächen reduziert.

Auswirkungen des Ausbaus einer Autobahn auf das Groß- und Lokalklima können sich allenfalls langfristig und indirekt durch Änderungen des Energieverbrauchs oder des Schadstoffausstoßes ergeben und sind infolge der planfestgestellten Maßnahme nicht quantifizierbar.

#### 2.4.6 Schutzgut Landschaft

Die Landschaft im Plangebiet ist durch Siedlungen, Gewerbebauten, Straßen, technische Bauwerke und künstliche Erhöhungen wie den rekultivierten Müllberg und die in Betrieb befindliche Mülldeponie Nordwest geprägt. Die autobahnbegleitenden Gehölze haben jedoch zusammen mit der Parklandschaft des Fröttmaninger Berges besondere Bedeutung für das Landschaftsbild, weil sie die technischen Anlagen in die Umgebung einbinden und einen großzügig durchgrünten Ortscharakter am Stadtrand herstellen. Zahlreiche Einzelbäume, die der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München unterliegen sowie die Baum- und Gehölzbestände auf den Straßennebenflächen und im Mittelstreifen der Autobahn werden beseitigt. Die Errichtung der bis zu neun Meter hohen Lärmschutzwände auf einer Länge von 1,3 Kilometern wird erhebliche Auswirkungen auf das Stadtbild haben. Sowohl für die Anlieger als auch die Autofahrer wird das Sichtfeld deutlich eingeengt werden, da die Lärmschutzwände eine Sichtbarriere darstellen. Die technische Überprägung der Landschaft entlang der Haupterschließungsachse der A 9 wird durch weitere technische Elemente wie z.B. Schilderbrücken weiter verstärkt werden.

Die Planung versucht diesen negativen Veränderungen des Stadtbildes durch eine optisch ansprechende architektonische Lösung der Lärmschutzwände entgegenzutreten. Diese werden durch Pflanzung von Gehölzgruppen und Einzelbäumen entlang ihrer Rückseiten und deren abschnittsweise Begrünung mit Kletterpflanzen eingebunden. Die Veränderungen des Landschaftsbildes werden durch die Ausbildung von fahrbahnseitigen Steilböschungen an den bestehenden Lärmschutzwällen südlich der Anschlussstelle München-Fröttmaning minimiert.

#### 2.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsraum sind östlich der A 9 eine Reihe von Baudenkmalern entlang der Situlistraße vorhanden. Kultur- und Bodendenkmäler sind nicht bekannt. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die denkmalgeschützten Gebäude und ihr Umfeld vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs auf der A 9

weitgehend geschützt. Eine optische Beeinträchtigung des Umfeldes ist nicht zu erwarten, da sich zwischen der A 9 und den Gebäuden hohe Baumbestände befinden, die bereits jetzt als Blickschutz fungieren. Erhebliche Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten.

#### 2.4.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den behandelten Schutzgütern wurden soweit möglich durch die Auswahl der Untersuchungsgegenstände in den einzelnen Schutzgütern abgedeckt. Wechselwirkungen, die durch Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen verursacht werden, können zu Problemverschiebungen zwischen den Schutzgütern führen. Durch den Bau der Lärmschutzwand ergeben sich Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Landschaft und Mensch, da sie zwar durch ihre Höhe und Gesamtlänge einerseits das Landschafts- und Stadtbild deutlich verändert, aber andererseits erhebliche Entlastungen für die Wohn- und Freizeitnutzung der dort lebenden Menschen bringt. Die bei der Einzelbetrachtung der Schutzgüter ermittelten Beeinträchtigungen ändern sich dadurch jedoch nicht. Die Versiegelung von Boden führt für das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu Verlust an Lebensraum und zur Veränderung von abiotischen Faktoren für benachbarte Lebensräume, zum Verlust von Boden und damit Grundwasserneubildungsfläche sowie zum Verlust an landwirtschaftlicher Produktionsfläche. Der Verlust und die Beeinträchtigung von straßenbegleitenden Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme bedeuten negative Auswirkungen auf erholungswirksame Strukturen für das Schutzgut Mensch und stellen einen Verlust und Beeinträchtigung von Lebensraumstrukturen und –elementen für Tiere und Pflanzen sowie raumwirksamen Strukturen für das Landschaftsbild dar. Die Anlage von Ausgleichsflächen auf landwirtschaftlich genutzten Flächen führt zu Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Tiere und Pflanzen und Sachgüter. Auf die Schutzgüter Boden und Tiere und Pflanzen wirkt sie sich positiv aus, während der landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion ca. 1,7 ha Flächen entzogen werden. Die ebenen Schotterböden weisen normalerweise ungünstige bis durchschnittliche Erzeugungsbedingungen auf, wurden aber durch Verbesserung der Grundstückszuschnitte und Meliorationsmaßnahmen in ihrem Ertrag deutlich aufgewertet. Durch die jahrzehntelange Düngung mit Klärschlamm ist die Nutzbarkeit für die Nahrungsmittelproduktion jedoch wieder eingeschränkt worden. Insgesamt gesehen hat der Verlust an landwirtschaftlicher Produktionsfläche deshalb nur untergeordnete Bedeutung gegenüber den positiven Wirkungen der Ausgleichsmaßnahmen.

#### 2.5 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

Insgesamt werden für das Vorhaben rund 7,23 ha an Grund und Boden benötigt. 1,7 ha davon sind zusätzlich befestigte Fläche, 3,91 ha werden für Straßenbegleitgrün und Gestaltungsmaßnahmen im unmittelbaren Nahbereich der Trasse benötigt und auf 1,62 ha sind naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Umweltbeeinträchtigungen durch das planfestgestellte Bauvorhaben ergeben sich vor allem hinsichtlich der Versiegelung von ca. 1,7 ha größtenteils vorbelasteter Böden, der Veränderung des Landschafts- und Stadtbildes durch den Bau von bis zu neun Meter hohen Lärmschutzwänden und den Verlust gestalterisch bedeutsamer straßennaher Gehölzbestände. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Bau des Stadions unmittelbar westlich der Autobahn erhebliche Auswirkungen auf das Landschafts- und Stadtbild und auf die Umweltbelange haben wird. Durch die Festlegung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Nachteile für die Wohnnutzung im Rahmen der Grenzwerte der 16. BImSchV ausgeglichen und gegenüber dem heutigen Zustand verbessert. Die geplante Lärmschutzwand wirkt sich zudem auch positiv auf die Erholungseignung des Geländes aus. Insbesondere die Verlärmung der Fuß- und Radwege, die der Erholung im Münchner Norden dienen, der Außenanlagen der Schule und des Kindergartens, der Sportanlagen sowie der Freiräume um die Wohngebäude wird verringert. Die verbleibenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von rd. 1,62 ha im Sinne des BayNatSchG ausgeglichen. Funktionale Trennungswirkungen spielen aufgrund der seit Jahrzehnten vorhandenen Autobahntrasse eine untergeordnete Rolle. Das Landschaftsbild wird unter Berücksichtigung des Stadionneubaus und der damit zusammenhängenden Anlagen neu gestaltet. Das Gefährdungsrisiko für die empfindlichen Grundwasservorkommen wird durch Sammeln und Reinigen des anfallenden Straßenoberflächenwassers verringert. Insgesamt ist festzustellen, dass durch die Ausbaumaßnahme nur lokal bedeutsame, vertretbare Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen.



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

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

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

#### **3.2 Abschnittsbildung**

Der Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring und dem Autobahnkreuz München-Nord ist in zwei Streckenabschnitte unterteilt. Dabei wurde für den wegen der geplanten Eröffnung des neuen Fußballstadions im Frühjahr 2005 besonders dringlichen Ausbau der Anschlussstelle München-Fröttmaning und den Anbau von zusätzlichen Verflechtungsstreifen zwischen dieser Anschlussstelle und dem Autobahnkreuz München-Nord der Planfeststellungsbeschluss am 18.07.2003 erlassen. Dieser Beschluss ist bestandskräftig. Gegenstand des gegenständlichen Beschlusses ist der südlich daran anschließende Abschnitt.

Die Aufteilung in zwei Planungsabschnitte ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen und lässt keine Sachfragen offen. Auch besteht für den gegenständlichen Ausbauabschnitt eine eigene Planrechtfertigung. Nähere Ausführungen hierzu siehe unten.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt hierdurch nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und übergreifende Bindungen nicht eintreten.

Da es sich insgesamt um einen bestandsorientierten Ausbau handelt und beide Abschnitte rechtlich unabhängig voneinander betrachtet werden können und auch bautechnisch getrennt werden können, bleibt bei der Abwägung der bereits bestandskräftig planfestgestellte Abschnitt außer Betracht.

#### **3.3 Planrechtfertigung**

##### **3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der A 9 zwischen der Anschlussstelle München-Fröttmaning und der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring 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 Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

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 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Ziel der Planung ist es zum einen, die an den Spieltagen auftretenden zusätzlichen massiven Verkehrsspitzen durch den Ausbau der Autobahn leistungsfähig abzuwickeln und dadurch Störungen des großräumigen Durchgangsverkehrs auf den Autobahnen A 9 und A 99 zu vermeiden. Der Ausbau dient zum anderen auch dazu, den Verkehrsfluss außerhalb der Spitzenzeiten des Stadionverkehrs zu verbessern und die Sicherheit und Leichtigkeit der heute schon auf der A 9 fließenden und der bis zum Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsmengen zu gewährleisten.

Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten statt dessen gefördert werden.

Hierzu ist anzumerken, dass ein Planfeststellungsverfahren, das letztlich die Genehmigung einer konkreten Straßenbaumaßnahme zum Ziel hat, diese im Grunde politische Frage nicht zu entscheiden vermag.

### 3.3.3 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die BAB A 9 hat zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und der Anschlussstelle München-Schwabing überwiegend Verteilerfunktion für den Münchner Ziel- und Quellverkehr. Sie stellt über den Autobahnring München (A 99) die Verbindung zum überregionalen Autobahnnetz her (A8 Ost und West, A 9 Nord, A 92, A 94, A 96). Im Jahr 2000 wurde auf dem Planfeststellungsabschnitt der A 9 ein DTV von 99.000 Kfz/24h ermittelt. Da aufgrund der Verteilerfunktion ein hoher Anteil dieses Verkehrs Berufsverkehr ist, kommt es schon seit Jahren morgens und abends regelmäßig zu Staus. Wegen der hohen Verkehrsbelastungen im Umfeld des Autobahnkreuzes München-Nord führen bereits geringe Unregelmäßigkeiten im Verkehrsablauf zu großen Staulängen, aus denen nachhaltige Störungen des großräumigen Durchgangsverkehrs auf der A 9 und der A 99 resultieren.

### 3.3.4 Künftige Verkehrsverhältnisse

Für das Prognosejahr 2020 wird zwischen der Anschlussstelle München-Fröttmaning und der Anschlussstelle München-Freimann ein DTV von 140.000 Kfz/24h und zwischen der Anschlussstelle München-Freimann und der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring ein DTV von 136.000 Kfz/24h. Diese prognostizierte Verkehrsbelastung ist mit einer vierstreifigen Autobahn nicht mehr zu bewältigen und macht einen Ausbau zwingend erforderlich.

## 3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

### 3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen

Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Gemäß B V 1.4.2 des Landesentwicklungsprogramms (LEP) vom 12.03.2003 sollen überlastete Autobahnstrecken durch zusätzliche Fahrstreifen erweitert werden. Diesem Ziel entspricht der in diesem Planfeststellungsbeschluss vorgesehene 6-streifige Ausbau der bereits heute überlasteten A 9.

Er entspricht auch dem im RP 14 B IX 5.5 genannten Ziel, nach dem eine bessere Ausnutzung der Autobahnen im Regionalverkehr insbesondere innerhalb des Stadt- und Umlandbereichs im großen Verdichtungsraum München angestrebt werden soll.

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 soweit als Zulaufstrecke zum im Bau befindlichen Fußballstadion in Fröttmaning.

Für dieses hat die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde im Herbst 2001 ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und mit der landesplanerischen Beurteilung vom 20.11.2001 bei Beachtung einer Vielzahl von Maßgaben positiv beurteilt. Die Maßgabe A. 2 sieht vor, dass die entsprechend dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung vom August 2001 notwendigen Straßenbaumaßnahmen rechtzeitig bis zur Inbetriebnahme des Stadions abzuschließen sind. Bei nicht rechtzeitiger Fertigstellung von 6- bzw. 8-streifigen Ausbaumaßnahmen an der A 9 und der A 99 sind Zwischenlösungen (Standstreifen-Freischaltung) sicherzustellen. In dem Verkehrsgutachten von Herrn Prof. Kurzak vom 28.08.2001 ist u. a. der leistungsfähige Ausbau der A 9 im Planfeststellungsabschnitt als notwendige Maßnahme genannt. Den weiteren zu berücksichtigenden Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung wurde in der festgestellten Planung entsprochen (vgl. Stellungnahme von Sachgebiet 801 vom 17.06.2003).

#### 3.4.2 Planungsvarianten

Wir haben unter C 2.3 bereits ausgeführt, warum für das Vorhaben keine andere Alternative näher untersucht wurde. Hierauf nehmen wir Bezug. Bei einem Verzicht auf das Bauvorhaben wäre den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt.

#### 3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Der bisher uneinheitliche Querschnitt der beiden Richtungsfahrbahnen wird durch den sechsstreifigen Ausbau weitgehend vereinheitlicht. Der Ausbau erfolgt überwiegend innenseitig in den meist überbreit vorhandenen Mittelstreifen hinein, der im Planfeststellungsabschnitt bis zur Hochbrücke Freimann auf 2,00m zusammengezogen wird. Dieser wird beidseitig durch Betonschutzwände eingefasst.

Die drei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn erhalten eine Breite von je 3,50m. Die dichte Folge von Anschlussstellen macht in weiten Bereichen Aus- und Einfädelspuren sowie Verflechtungsstreifen erforderlich. Auch diese erhalten eine Breite von 3,50m. In den Bereichen mit durchgehenden Verflechtungsstreifen sind ebenso wenig Standstreifen vorgesehen wie zwischen der Anschlussstelle München-Freimann und München-Frankfurter Ring. Zwischen diesen beiden Anschlussstellen hätte ostseitig eine Verbreiterung nach außen die Ablösung vorhandener Bebauung zur Folge. Auf der Westseite schließt die parallel verlaufende U-Bahn eine Verbreiterung nach außen und damit die Anlage von Standstreifen aus.

Diese Fahrbahnbreiten sind ausreichend, aber auch notwendig, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem hochbelasteten Autobahnabschnitt zu gewährleisten und um die zu erwartenden Verkehrsverflechtungen sicher abwickeln zu können. Der partielle Verzicht auf Standstreifen ist angesichts der dichten Folge von Anschlussstellen und der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h vertretbar.

#### 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).

Es wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

##### 3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

##### 3.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Die Änderung der bestehenden Autobahn unter Beibehaltung ihrer Höhenlage und sonstigen Gestaltung, insbesondere des Baus umfangreicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen, ist hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG eine vernünftige und wirtschaftlich vertretbare Lösung. Alternativen hierzu drängen sich nicht auf, wie wir oben näher begründet haben. Sie wurden im Verfahren auch nicht angesprochen.

#### 3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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.

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

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Bei der festgestellten Planung handelt es sich nicht um den Neubau einer Autobahn. Zu prüfen ist die wesentliche Änderung der A 9. Eine solche liegt vor, da die A 9 um mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert wird.

#### 3.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 140.000 KfZ/24 h im Prognosejahr 2020 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

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

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

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrundegelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

#### 3.4.4.1.4 Ergebnis

Mit den vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen und der vorhandenen und auch künftigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h) können die Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV für die Bebauung östlich der A 9 zwischen der Anschlussstelle München-Fröttmaning und der Anschlussstelle München-Freimann weitgehend eingehalten werden. Lediglich an der nächstgelegenen Bebauung in der Birtlinger Zeile 3, 4, 5, 6, werden diese an den Westseiten der Gebäude im ersten Obergeschoss um bis zu 0,9 dB (A) überschritten. Bei den Nachtgrenzwerten ergeben sich Überschreitungen teilweise an allen Fassadenseiten in der Birtlinger Zeile, in der Boxberger Straße, in der Mattighofer Straße, im Joseph-Wirth-Weg, in der Brettener Straße und in der Hilsbacher Straße von bis zu 5 dB (A). Westlich der A 9 handelt es sich in diesem Bereich um bis zu 11-geschossige Bebauung, für die ein aktiver Schutz sinnvoll nicht möglich ist.

Zwischen der Anschlussstelle München-Freimann und der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring ergeben sich östlich der A 9 durch bis zu 9,00m hohe Schallschutzwände Pegelminderungen um bis zu 18 dB(A). Gleichwohl verbleiben im Sondergebiet um die Albertus-Magnus-Schule Grenzwertüberschreitungen von bis zu 4 dB(A) tags und 8 dB(A) nachts, wobei wir bei der Schule die Tagesgrenzwerte als maßgeblich betrachten. Für die Bebauung östlich der Situlistraße zwischen der Freisinger Landstraße im Süden und der Heidemannstraße im Norden ergeben sich Pegelminderungen von bis zu 8 dB(A). Lediglich an drei Gebäuden (Situlistraße 68/70, 72 und 82) werden die Grenzwerte nachts im obersten Geschoß um bis zu 1 dB(A) überschritten. Für die Bebauung westlich der Situlistraße und südlich der Heinrich-Groh-Straße ergeben sich Pegelminderungen

von bis zu 18 dB(A). Die Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV können weitgehend eingehalten werden. Lediglich in der Heinrich-Groh-Straße 10 und 13, in der Situlistraße 3-31, in der Heinrich-Geißler-Straße und in der Zinnienstraße ergeben sich Überschreitungen der Tagesgrenzwerte, insbesondere in den Obergeschossen. In den Wohngebieten südöstlich der Freisinger Landstraße werden die Tagesgrenzwerte weitgehend eingehalten. Lediglich im Bereich der Hochbrücke Freimann und der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring ergeben sich zum Teil erhebliche Überschreitungen auch der Tagesgrenzwerte. Ursache hierfür ist, dass die aktiven Schallschutzmaßnahmen aus baulichen Gründen vorläufig am Widerlager Nord der Hochbrücke Freimann enden.

Westlich der A 9 werden ebenfalls bis zu 9,00m hohe Lärmschutzwände errichtet. Dies ergibt Pegelminderungen bis zu 17 dB(A). Dadurch können bei der schützenswerten Bebauung im Bereich der Lärmschutzwand die Tagesgrenzwerte weitgehend eingehalten werden. Erhebliche Überschreitungen ergeben sich aus den gleichen Gründen wie östlich der A 9 auch hier im Bereich der Hochbrücke Freimann, aber auch insbesondere an den Ostfassaden der Obergeschosse an der zur Autobahn nächstgelegenen Bebauung (z.B. in der Georg-Wopfner-Straße, am Harnierplatz, in der Rappoltsteiner Straße, in der Leutkirchner Straße, in der Reuschstraße) sowie an den Hochhäusern in der Lützelsteiner Straße und teilweise auch in der Burmester Straße.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, die aktiven Schallschutzmaßnahmen aus Kostengründen auf eine Maximalhöhe von 9,00m zu begrenzen und darüber hinaus passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, für sachgerecht. Mit den vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden alle Ansprüche, die sich aus den §§41 ff BImSchG ergeben, erfüllt. Einwendungen hierzu wurden im Anhörungsverfahren nicht erhoben.

#### 3.4.4.2 Schadstoffbelastung

##### 3.4.4.2.1 Allgemeines

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

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG 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 Tochtrichtlinien 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 eine Abschätzung nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MLuS-02 – für den Prognosefall 2015 vorgenommen. Dabei wurde festgestellt, dass unter Ansatz der prognostizierten Verkehrsmengen auch an den nächstgelegenen Anwesen die Grenzwerte der 22. BImSchV für Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Benzol und der zulässige Jahresmittelwerte der 22. BImSchV für PM<sub>10</sub> von 40 µg/m<sup>3</sup> Luft eingehalten werden. Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat jedoch in seiner Stellungnahme vom 11.08.2003 ausgeführt, dass an den nächstgelegenen Immissionsorten wie der Albertus-Magnus-Schule, sowie den Gebäuden an der Halter-Straße, den nahe an der Autobahn gelegenen Gebäuden der Reuschstraße und den Gebäuden auf den Flur-Nr. 39/17, 166/3, 166/127, 166/32, 166/5, 166/132, 166/133, 166/134, 166/135, 166/136, 166/6, 166/138, 158/6, 166/16, 166/54, 166/53, 166/55, 157/6, 158/4 und 165/2 die nach § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV zulässigen 35 Überschreitungen des 24-h-Mittelwertes von 50 µg/m<sup>3</sup> nicht eingehalten werden könnten. PM<sub>10</sub> beschreibt eine feine Fraktion des Schwebstaubgehaltes der Luft mit Partikelgrößen bis zu einem aerodynamischen Durchmesser von 10 µg.

Im Hinblick auf die komplexen Randbedingungen im Planfeststellungsabschnitt hatte der Vorhabensträger im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens eine vertiefte Untersuchung der Luftschadstoffe beim Gutachter Dr.-Ing Schorling in Auftrag gegeben, die am 22.05.2003 vorgelegt wurde und die der Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz zugrunde gelegt worden war. Dieses Gutachten war vom Gutachter unter Zugrundelegung von sehr konservativen und damit auf der sicheren Seite liegenden Annahmen erstellt worden. Wegen der im Anhörungsverfahren aufgetretenen Unsicherheit bzgl. der Überschreitungshäufigkeit des 24-h-Mittelwertes wurde vom Gutachter ein Ergänzungsgutachten mit Datum 12.08.2003 erstellt, bei dem korrelierte Daten zu Tagesgang von Meteorologie und Verkehr berücksichtigt werden.

Demnach kann an den definierten Aufpunkten auch die zulässige Zahl von 35 Überschreitungen des 24-h-Mittelwertes von 50 µg/m<sup>3</sup> eingehalten werden. Dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz wurde das Ergänzungsgutachten am 17.10.2003 zur Verfügung gestellt. Beim Erörterungstermin am 05.11.2003 wurden gegen die Ergebnisse des Ergänzungsgutachtens keine durchgreifenden Bedenken vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz vorgetragen.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Luftqualität im Untersuchungsgebiet infolge der Baumaßnahme, insbesondere wegen des flüssigeren Verkehrsablaufs nach dem



6-streifigen Ausbau der Autobahn und der Errichtung von bis zu 9,00m hohen Lärmschutzwänden, gegenüber dem heutigen Zustand und auch gegenüber dem Prognosenullfall im Jahr 2015 verbessert wird. 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 ist vorliegend nicht der Fall.

#### 3.4.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage kann nach BBodSchG zugelassen werden. Die unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen sind oben beschrieben. Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

#### 3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 3.4.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

Striktes Recht (z. B. Art. 13 c Abs. 2 oder Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG) steht dem Vorhaben nicht entgegen. Es werden weder nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Biotope, noch für Natura 2000 gemeldete Gebiete durch das Bauvorhaben betroffen, noch sind streng geschützte Arten (Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG, § 20 a Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG) im Planfeststellungsbereich nachgewiesen.

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.1 und 12.3 des Plan-Geheftes beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.1 auf Seite 16 – 19 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. 6 a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

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

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

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

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

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

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

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, den Erfordernissen der Eingriffsminimierung gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum

landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Unterlage 12.1) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Hervorzuheben sind insbesondere die Minimierung der zusätzlichen Versiegelung durch Reduzierung der Fahrstreifenbreite von 3,75m auf 3,50m, den Verzicht auf die Anlage von Standstreifen sowie die Befestigung der Zufahrten zu den Entwässerungsanlagen mit Schotterrasen, die kleinflächige Entsiegelung von nicht mehr benötigten Straßenflächen, die Minimierung der durch den Baubetrieb bedingten Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und Landschaftselemente (z.B. durch Begrenzung des Baufelds und durch Maßnahmen nach DIN 18920 sowie RAS LP 4) sowie die landschaftsgerechte Einbindung des Straßenkörpers, der Lärmschutzwände, des Lärmschutzwalles und der Entwässerungsanlagen.

#### 3.4.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen

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

- ❖ Verlust von Gehölzbeständen (Hecken und Einzelbäume) westlich der Autobahn zwischen km 526,000 und km 526,270 (Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München) durch Verbreiterung der Fahrbahnen und Verlegung der parallel zur Fahrbahn verlaufenden Streckenkabel und Betriebszufahrt zur Autobahnmeisterei München-Nord.
- ❖ Mittelbare Beeinträchtigung der Parkanlage mit Gehölzbeständen und magerrasenartigen Rasenflächen westlich der A 9 bei km 526,200
- ❖ Verlust von Gehölzbeständen (Hecken und Feldgehölze) östlich der Autobahn zwischen km 526,000 und km 526,500 (kartierte Ökofläche der Landeshauptstadt München) durch Verbreiterung der Fahrbahnen, Errichtung von Lärmschutzwänden und Verlegung der parallel zur Fahrbahn verlaufenden Streckenkabel
- ❖ Verlust von Altgrasfluren, magerem Extensivgrünland und Verbuschungsstadien (Biotope Nr. 331.01, .02 und .04) durch Bau von Regenrückhaltebecken und Zufahrtswegen auf den Innenflächen der Anschlussstelle München-Freimann zwischen km 526,550 und km 526,650
- ❖ Verlust von Gehölzbeständen (Hecken und Einzelbäume) beidseits der Autobahn und im Mittelstreifen zwischen km 526,725 und km 527,500 (Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München) durch Verbreiterung der Fahrbahnen, Errichtung von Lärmschutzwänden und Verlegung der parallel zur Fahrbahn verlaufenden Streckenkabel
- ❖ Versiegelung von Straßenbegleitgrün (gemähte Grasfluren, Altgrasfluren, Gehölzbestände, Einzelbäume) entlang der A 9 durch Verbreiterung der Fahrbahnen und Errichtung von Lärmschutzwänden
- ❖ Geringfügige Zunahme der Reichweite der verkehrsbedingten Auswirkungen auf straßennahe Vegetationsflächen, die nicht den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen (Siedlungsgrün, Sukzessionsflächen auf Bauschutthalde, Acker, Altgrasfluren, Gehölze)
- ❖ Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigung gehölzfreier Straßengrünflächen
- ❖ Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie der Erholungseignung durch Verlust des durchgrüneten und teilweise baumbestandenen Mittelstreifens sowie fahrbahnnahe Gehölzflächen mit gestalterischer Bedeutung für das Stadtbild und Ausbau der Autobahn sowie insbesondere den Bau der Lärmschutzwände. Hierdurch zieht sich der technisch-städtische Charakter weiter in die freie Landschaft hinaus. Die Lärmschutzwände stellen erhebliche Sichtbarrieren dar.
- ❖ Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Wasser durch Versiegelung straßennaher Böden und die geringfügige Zunahme des Gefährdungspotenzials für das hoch anstehende Grundwasser durch verkehrsbedingte Auswirkungen

- ❖ Behinderung des Luftaustauschs zwischen dem Fahrbahnbereich und den dahinterliegenden Bereichen durch bis zu 9,00m hohe Lärmschutzwände

Die Pflicht zu möglichen (siehe hierzu Dürr in Kodal / Krämer, Straßenrecht, 5. Auflage, Seite 1.040) Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung bzw. Art. 6 a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich.

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

Auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Die Anwendung der genannten Grundsätze begegnet keinen Bedenken. Die Vorbelastungen der betroffenen Flächen an der bestehenden Autobahn wurden zu Recht berücksichtigt.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Der Ausgleich hat Vorrang.

Unter Berücksichtigung eines Ausgleichsflächenbedarfs für den Verlust von insgesamt 124 Einzelbäumen ergibt sich ein gesamter Ausgleichsflächenbedarf von 1,55 ha. Wir verweisen hierzu auf die Unterlage 12.1, Seite 21 ff.

Auf der Grundlage der planerischen Vorgaben aus dem Regionalplan für die Region 14, den Aussagen des Waldfunktionsplans und des Agrarleitplans, den Flächennutzungsplänen mit integrierten Landschaftsplänen der betroffenen Kommunen und den Aussagen des Arten- und Biotopschutzprogramms für den Landkreis München wurde für das Planungsgebiet ein landschaftliches Leitbild entwickelt, das für die landschaftsökologische Einheit der Münchner Ebene folgende vorrangige Ziele hat:

- ❖ Schaffung von zusammenhängenden Freiflächen als regionale Grünzüge, insbesondere in den Verdichtungsräumen mit Verbindung in die freie Landschaft, auch zur Durchlüftung der Siedlungsbereiche
- ❖ Erhöhung der ökologischen Vielfalt, Erhalt und Verbesserung der natürlichen Ertragsfähigkeit der Böden
- ❖ Erhaltung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse

- ❖ Erhaltung und Fortentwicklung der Landschaft in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit, insbesondere des charakteristischen Reliefs, der standort- und nutzungsbedingten Vegetations- und Bewirtschaftungsformen und landschaftstypischen Bauweisen
- ❖ Erhalt und Entwicklung von Grünflächen entlang der Verkehrswege, so dass sie auch Pflanzen und Tieren standorttypische Lebensräume bieten und das Landschaftsbild bereichern

Das Konzept der landschaftspflegerischen Begleitplanung orientiert sich grundsätzlich an diesem Leitbild. Allerdings können innerhalb des Plangebiets aufgrund der fast flächendeckenden intensiven Nutzungen, dem hohen Vorbelastungsgrad und den weiteren Nutzungsansprüchen Entwicklungsmaßnahmen für das Schutzgut Pflanzen und Tiere und deren Lebensräume sowie für das Schutzgut Landschaft nur unzureichend realisiert werden. Es ist daher sinnvoll, die für dieses Bauvorhaben erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Planungsgebiets vorzusehen. Hier bietet sich der ebenfalls zum Naturraum „Münchner Ebene“ gehörende Bereich nördlich des Autobahnkreuzes München-Nord an, da hier bereits großflächig zusammenhängende Ausgleichsmaßnahmen für die mit dem Bau des Fußballstadions und weiteren Folgemaßnahmen verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft geplant sind und zudem standörtlich wichtige Entwicklungsmöglichkeiten gegeben sind. Das Leitbild für das Schutzgut Pflanzen und Tiere und deren Lebensräume beinhaltet in diesem Bereich folgende Ziele:

- ❖ Aufwertung ökologische verarmter Agrargebiete durch Aufbau eines Vernetzungssystems aus Hochstaudensäumen und Altgrasfluren, Gehölzstreifen und Feldgehölzen entlang von Feldwegen, Waldrändern und Rainen durch Anlage von Grünverbindungen und Grünzügen in Ost-West-Richtung zur Vernetzung der Isarauen mit den Wald- und Heideflächen der Fröttmaninger Heide sowie in Nord-Süd-Richtung zur Vernetzung der Heiden untereinander
- ❖ Aufwertung der wichtigen Stadteinfahrt Münchens (Flughafenverbindung) durch Integration der autobahnnahen Freiflächen in den Grünzug zwischen dem neuen Fußballstadion in Fröttmaning und dem Stadtteil Freimann
- ❖ Anlage von ökologisch wirksamen Grünverbindungen und Grünzügen in Ost-West-Richtung zur Vernetzung der Isarauen mit den Wald- und Heideflächen der Fröttmaninger Heide sowie in Nord-Süd-Richtung zur Vernetzung der geplanten Ausgleichsflächen nördlich der Deponie Nord-West und der bereits vorhandenen Vernetzungsstrukturen „Feldhecke“ und „Schleißheimer Kanal“
- ❖ Förderung von Fuß- und Radwegeverbindungen mit Anlage von Grünverbindungen
- ❖ Ausgleich der Beeinträchtigungen von Naturhaushalt, Landschaft, Stadtbild und Erholungsnutzung durch Aufwertung des Erholungsraumes im Regionalen Grünzug Münchner Norden nördlich der Deponie Nordwest
- ❖ Wiederherstellung einer großräumig beweideten Heidelandschaft durch Erweiterung und Vernetzung der Bestände im großräumigen Biotopverbundsystem ( Panzerwiese – Fröttmaninger Heide – Mallertshofer Holz – Isaraue)
- ❖ Aufwertung der durch intensive Nutzung, Siedlungsflächen und Infrastruktureinrichtungen geprägten Kulturlandschaft durch Einbringung von gliedernden Landschaftselementen wie Einzelbäumen, Hecken und Feldgehölzen insbesondere im Übergangsbereich zwischen Infrastruktureinrichtungen und offener Kulturlandschaft
- ❖ Schutz des hochempfindlichen Grundwassers vor Schadstoffeintrag durch extensive Flächennutzung

Folgende Ausgleichsmaßnahme ist dabei vorgesehen:

Auf einer Fläche nördlich der Deponie, die aufgrund ihrer natürlichen Gegebenheiten (Lage in der Münchner Schotterebene im Übergang zur Isaraue) und den Planungsvorgaben (Lage im Grünzug Münchner Norden, Lage im großräumigen Biotopverbundsystem zwischen den FFH-Gebieten Fröttmaninger Heide, Mallertshofer Holz und Isaraue) bestens für die Zielsetzungen geeignet ist, werden auf einer Fläche von 1,62 ha folgende Maßnahmen durchgeführt:

- ❖ Abschieben des nährstoffreichen Oberbodens (mit vorheriger Ackernutzung) auf Flächen, die zu magerem Offenland entwickelt werden sollen
- ❖ Aussaat von Samenmischungen für extensiv zu pflegende Magerwiesen bzw. Ausbringung von speziell zu gewinnendem Mähgut von der Fröttmaninger Heide (oder vergleichbaren Heideflächen im Münchner Norden)
- ❖ Pflanzung einer ein-bzw. in Teilabschnitten auch zweireihigen Baumreihe

Ziel dieser an der Westseite des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Feldweges anzulegenden Struktur ist die Gliederung des Landschaftsraumes. Sie stellt für die Erholungssuchenden eine attraktive Leitlinie dar und vernetzt die vorhandenen Lebensräume der Heiden im Münchner Norden und die nördlich der Deponie Nordwest geplanten neuen Lebensräume. Der geplante Lebensraum soll deshalb für den Landschaftsraum typische Elemente enthalten mit Einzelbäumen, Magerwiesen, wärmeliebenden Saumgesellschaften und dabei für die Schaftrift und damit eine aktive Vernetzung geeignet sein.

Wir haben auch geprüft, ob die Aussparung eines 30m breiten Korridors aus der Ausgleichsfläche für die künftige Westumgehung Garching, die Beurteilung ändert. Dies ist nicht der Fall. Rein quantitativ ist die Ausgleichsfläche mit dann 1,62 ha immer noch ausreichend groß. Auch qualitativ ist durch Auflage 3.4.6 des Beschlusstextes sichergestellt, dass die Vernetzung und damit das Hauptziel der Maßnahme gewährleistet ist. Namentlich gilt dies für die aktive Vernetzung, da die Schaftrift wegen des vorhandenen Weges weiterhin möglich ist. Dies wäre auch bei einer künftigen Umgehung von Garching der Fall, da dieser Weg über diese überführt oder unter dieser unterführt werden müsste.

Nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gilt ein Eingriff dann als ausgeglichen, wenn nach seiner Beendigung keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist.

Bei Realisierung des planfestgestellten Ausgleichskonzepts ergibt sich folgende Beurteilung der Ausgleichbarkeit:

Das Bauvorhaben betrifft überwiegend vorbelastete Lebensräume von lokaler und untergeordneter ökologischer Bedeutung, die kurzfristig wiederhergestellt werden können. Allerdings können Entwicklungsmaßnahmen für Tiere und Pflanzen sowie das Stadtbild in engem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriff nicht verwirklicht werden, da im gesamten Umfeld der Baumaßnahme derzeit eine Reihe weiterer Großbauprojekte verwirklicht werden. Zu nennen sind vor allem die Allianz-Arena, das BMW-Gebrauchtwagenzentrum und der Kunstpark-Nord. Insbesondere die Gefahr, dass durch derzeit nicht absehbare weitere Nutzungsansprüche zukünftig Eingriffe in eine solche Ausgleichsfläche erforderlich werden könnten, macht deren Anlage in einem weniger dicht überplanten Raum nördlich der Deponie Nord-West sinnvoll. Wie der Eingriffsort gehört dieser Bereich zum Naturraum Münchner Ebene. Hier werden auch die durch den Stadionneubau und dessen Erschließung mit Straßen und U-Bahn verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft großflächig ausgeglichen. Durch die Anlage eines breiten

Streifens mit magerer und extensiv genutzter Gras- und Krautflur und Einzelgehölzen entlang eines vorhandenen Feldweges wird ein wichtiges in Nord-Süd-Richtung verlaufendes Vernetzungsbiotop neu geschaffen, das die mit dem Ausbau verbundenen Beeinträchtigungen angrenzend zum Plangebiet kompensiert und den Erhalt bzw. die Neuschaffung von landschaftstypischen Lebensräumen nördlich des Autobahnkreuzes München-Nord bzw. der A 99, wirksam unterstützt. Die Beeinträchtigungen des Stadtbildes und der Erholungseignung können durch Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenbegleitflächen nur teilweise minimiert werden, da in diesem städtischen Abschnitt der A 9 aufgrund der angrenzenden Nutzungen keine breiten Straßenebenenflächen zur Verfügung stehen. Mit der Ausgleichsmaßnahme A 1 wird gleichzeitig die Neugestaltung des Landschaftsbildes in einem Raum mit derzeit geringer Freiraumgestaltung, jedoch künftig zunehmender Bedeutung für die Erholungsnutzung im Münchner Norden gefördert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach Realisierung der dargestellten und beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmen der mit dem Bauvorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Naturschutzrechts ausgeglichen ist. Als Folge des Eingriffs werden keine Biotope zerstört, die für wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der „streng geschützten Arten“ nicht ersetzbar sind.

Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Daher findet eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG nicht statt.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 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) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen. In dem Bereich, in dem die Ausgleichsmaßnahme A 1 auf Flächen verwirklicht wird, die sich im Privateigentum befinden und die von landwirtschaftlichen Privatbetrieben bewirtschaftet werden, wird die Ausgleichsmaßnahme auf ein aus ökologischen Gründen gerade noch vertretbares Mindestmaß reduziert, um die Grundinanspruchnahme zu minimieren. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich.

#### 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, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

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

##### 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, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht

dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummern 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

#### 3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch die Baumaßnahme nicht berührt. .

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 Städtebauliche Belange

Städtebauliche Belange der Landeshauptstadt München stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Auf die Planungen der Stadt Garching bei München zum Bau einer Westumfahrung wird durch die Aussparung eines Korridors bei der Ausgleichsfläche A 1 und die Auflage 3.4.7 ausreichend Rücksicht genommen

#### 3.4.9 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.



## **3.5 Private Belange**

### **3.5.1 Flächenverlust**

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.

### **3.5.2 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.

Lärmschutzauflagen sind unter C 3.4.4 behandelt.

#### **3.5.2.1 Übernahme von Restflächen**

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

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

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

#### **3.5.2.2 Ersatzlandbereitstellung**

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem

Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

#### 3.5.2.3 Umwege

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

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 8 a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

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

#### 3.5.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche. 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 § 8 a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54). Die Frage von eventuellen Bewirtschaftungsbeschränkungen im Anschluss an die Ausgleichsfläche ist im Entschädigungsverfahren zu lösen.

#### 3.5.2.5 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).

### 3.5.3 Einzelne Einwender

Ausführungen hierzu erübrigen sich, da keine fristgerechten Einwendungen erhoben wurden.

## 3.6 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der A 9 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 Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG richten sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

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

## 4. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den sechsstreifigen Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle München-Fröttmaning und der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (BGBl 1993 I Seite 1873 I) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17 Abs. 6 a FStrG keine aufschiebende Wirkung.

## **5. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5 / 1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 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 (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

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

### **Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit**

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Ausbaumaßnahme, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

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

### **Hinweis zur Auslegung des Planes**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Landeshauptstadt München und der Stadt Garching bei München 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. Bei denjenigen, denen unmittelbar zugestellt wurde, ist der Zeitpunkt der unmittelbaren Zustellung maßgebend. Nach der öffentlichen Auslegung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsmittelfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

München, 20.02.2004  
Regierung von Oberbayern

Auer  
Oberregierungsrat