

Aktenzeichen: 225-43541 A 93-008



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**A 93 Rosenheim – Kiefersfelden
Neubau der Tank- und Rastanlagen
Kiefersfelden West und Ost
und Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden
km 22,770 – km 24,820**

München, 15.07.2004

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	8
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	8
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	8
3.5 Landwirtschaft	9
3.6 Lärmschutz	9
3.7 Fischerei	9
3.8 Polizeiliche Belange	10
3.9 Sonstige Nebenbestimmungen	10
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	11
4.1 Gegenstand / Zweck	11
4.2 Plan	11
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	11
5. Straßenrechtliche Verfügungen	12
6. Entscheidungen über Einwendungen	12
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	12
6.2 Zurückweisungen	12
7. Kostenentscheidung	13

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens	14
2. Vorgängige Planungsstufen	14
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	145

C Entscheidungsgründe

1. Verfahrensrechtliche Bewertung	166
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	166
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	16
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	17
2.1 Beschreibung des Vorhabens	17
2.2 Beschreibung der Umwelt	17
2.3 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe	17
2.4 Bedarf an Grund und Boden sowie sonstige erhebliche Projektwirkungen	18

2.5	Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	18
2.6	Schutz-, Ausgleichsmaßnahmen	23
2.7	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	25
3.	Materiell-rechtliche Würdigung	25
3.1	Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)	25
3.2	Planrechtfertigung	25
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	27
3.4	Private Einwendungen	42
3.5	Gesamtergebnis	45
3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	45
4.	Kostenentscheidung	45
	Rechtsbehelfsbelehrung	45
	Hinweis zur Auslegung des Plans	46

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

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

Aktenzeichen: 225-43541 A 93-008

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 93 Rosenheim – Kiefersfelden
Neubau der Tank- und Rastanlagen Kiefersfelden West und Ost
und Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden
km 22,770 bis km 24,820**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Tank- und Rastanlagen Kiefersfelden West und Ost und den Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden von km 22,770 bis km 24,820 der Bundesautobahn A 93 Rosenheim – Kiefersfelden wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	1 : 200.000
3	Übersichtslagepläne: Übersichtslageplan (Blatt 1)	1: 25.000
	Übersichtslagepläne (Luftbild, Blatt 2)	1 : 5.000
6	Straßenquerschnittspläne: Verbindungsrampe/Verteilerbahn einstreifig (Blatt 1)	1 : 50
	Verbindungsrampe/Verteilerbahn zweistreifig (Blatt 2)	1 : 50
	Zubringer St 2589 (Blatt 3)	1 : 50
	Tankbereich (Blatt 4)	1 : 100
	Parkstände Lkw und Pkw mit Anhänger (Blatt 5)	1 : 100
	Parkstände Pkw (Blatt 6)	1 : 100
7.1	Lagepläne:	

	Lageplan Anschlussstelle (Blatt 1)	1 : 1.000
	Lageplan Tank- und Rastanlage (Blatt 2)	1 : 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	1 : 1.000
8	Höhenpläne: Höhenplan Zubringer St 2589 (Blatt 1) Höhenplan AS Kiefersfelden Verbindungsrampen West (Blatt 2)	1 : 1.000/100 1 : 1.000/100
11.2	Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen	1 : 5.000
12.1	Textteil zur landschaftspflegerischen Begleitplanung	
12.2	Legende zur landschaftspflegerischen Begleitplanung	
12.3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (Blatt 1-2)	1 : 1.000
12.4	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Blatt 1-2)	1 : 1.000
14.1	Grunderwerbsplan Anschlussstelle (Blatt 1) Grunderwerbsplan Tank- und Rastanlage (Blatt 2)	1 : 1.000 1 : 1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Kiefersfelden	

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

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, 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 Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

3.1.2 Der Deutschen Transalpinen Ölleitung GmbH, Truderinger Straße 9, 81677 München zur Koordinierung der Baumaßnahme mit der betroffenen Mineralölföhrleitung.

3.1.3 Der E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachtstr. 40, 85221 Dachau, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

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

3.1.4 Der Grenzkraftwerke GmbH, Münchner Str. 48, 84539 Simbach a. Inn, um die Inbesitznahme der vorübergehend benötigten Flächen abzustimmen.

3.1.5 Der Gemeinde Kiefersfelden, Rathausplatz 1, 83088 Kiefersfelden, damit erforderliche Arbeiten an betroffenen gemeindlichen Versorgungsleitungen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.6 Der Bayerngas GmbH, Poccistraße 9, 80336 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.7 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.

3.1.8 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

3.2.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Auftragnehmer anzuhalten, Lärm, Abgase und Staub während der Bauphase möglichst gering zu halten.

3.2.2 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, während der Bauzeit zur Erstellung des Brückenbauwerkes über den Kiefersbach (BW 62) geeignete Maßnahmen für den Hochwasserschutz zu ergreifen. Insbesondere sind dabei Abflusshindernisse zu vermeiden.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

Der Vorhabensträger hat die vorhandene Betonbefestigung der Verkehrsflächen der ehemaligen Zollanlage abzurechen und anschließend wiederzuverwenden, soweit dies wirtschaftlich noch zu vertreten ist. Das dabei anfallende Fugenmaterial ist durch den Vorhabensträger zu Beginn der Abbrucharbeiten hinsichtlich des Vorliegens von PAK und PCB zu untersuchen. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim ist anhand des Untersuchungsergebnisses die weitere Verwendung bzw. Entsorgung des Fugenmaterials festzulegen.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

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

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

3.4.3 Die in der Planunterlage 12.4 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. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

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

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

3.5 Landwirtschaft

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

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

3.5.3 Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

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

3.6 Lärmschutz

3.6.1 Der Vorhabensträger hat die schon bestehenden aktiven Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle), soweit sie von der Baumaßnahme betroffen werden, frühestmöglich, aber spätestens bis zur Fertigstellung der Baumaßnahme an die neuen Gegebenheiten anzupassen und auf Dauer zu unterhalten. Die Lärmschutzwände sind auf der autobahnzugewandten Seite hochabsorbierend auszuführen.

3.6.2 Der Vorhabensträger hat den Baustellenverkehr nach Möglichkeit nur über die BAB A 93 abzuwickeln.

3.7 Fischerei

3.7.1 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherungsmaßnahmen während der gesamten Bauzeit an den von der Baumaßnahme betroffenen Gewässern zu vermeiden

3.7.2 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

3.8 Polizeiliche Belange

Der Vorhabensträger hat die Anlage von Beleuchtungseinrichtungen und Stromanschlüssen für Kontrollcontainer an den vorgesehenen Grenzkontrollstellen (Ifd. Nr. 15 im BW-Verzeichnis) mit dem Polizeipräsidium Oberbayern abzustimmen.

3.9 Sonstige Nebenbestimmungen

3.9.1 Belange der Deutschen Transalpinen Ölleitung GmbH (TAL), Truderinger Straße 9, 81677 München

3.9.1.1 Der Vorhabensträger hat der TAL die Zugangsmöglichkeiten zur Mineralölföhrleitung und deren Zubehör für Reparatur- und Kontrollzwecke uneingeschränkt zu erhalten.

3.9.1.2 Der Vorhabensträger hat der TAL Detailpläne der Baumaßnahme zur Überprüfung einer möglichen Zusatzbelastung der Mineralölföhrleitung durch das Bayerische Landesamt für Wasserwirtschaft und durch den TÜV in 3-facher Fertigung zu übergeben.

3.9.1.3 Der Vorhabensträger hat bei der Baumaßnahme die "Richtlinien für die Inanspruchnahme des Schutzstreifens der Ölleitung durch Dritte" der TAL zu beachten. Insbesondere darf der Vorhabensträger keine Maßnahmen ergreifen, die den Bestand oder den Betrieb der Anlage gefährden und er darf in einem je 5,0 m breiten Schutzstreifen beidseits der Mineralölföhrleitung keine Bäume oder tiefwurzelnden Sträucher anpflanzen.

3.9.2 Belange der Grenzkraftwerke GmbH, Münchner Str. 48, 84539 Simbach a. Inn

3.9.2.1 Der Vorhabensträger verpflichtet sich im Falle einer vorübergehenden Flächeninanspruchnahme die Fläche nach Beendigung wieder in den vorgefundenen Zustand zu versetzen.

3.9.2.2 Der Vorhabensträger hat dafür zu sorgen, dass der im Bereich der Grundstücksinanspruchnahme befindliche Sickergraben und die Sickerleitung frei und sauber gehalten werden.

3.9.3 Belange der E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachtstr. 40, 85221 Dachau

3.9.3.1 Der Vorhabensträger hat dafür zu sorgen, dass die Sicherheit und der Betrieb des Leitungsbestandes durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere müssen die erforderlichen Mindestabstände zu den Masten und Leiterseilen eingehalten werden.

3.9.3.2 Der Vorhabensträger hat im Zuge der Bauausführung im Bereich entlang der östlichen Böschung der Tank- und Rastanlage Kiefersfelden dafür zu sorgen, dass der notwendige Abstand der Verkehrsfläche zu den Leiterseilen eingehalten wird. Die Böschungen sind gegebenenfalls anzupassen.

3.9.3.3 Der Vorhabensträger hat für alle von der Baumaßnahme berührten Anlagen der E.ON Netz GmbH ein Kreuzungsheft mit numerischen Abstandsnachweis durch eine von der E.ON Netz GmbH qualifizierte Baufirma erstellen zu lassen.

3.9.3.4 Bei Abgrabungen in der Nähe eines Mastes darf ein Mindestabstand von 3,0 m zur Fundamentaußenkante nicht unterschritten werden. Zusätzlich ist der Mast Nr. 26 durch eine Schutzplanke gegen Anfahren zu sichern.

3.9.3.5 Bei Bauarbeiten im Bereich der Maste Nr. 25/1 und 26 darf die Mast-Erdungsanlage weder beschädigt noch entfernt werden.

3.9.3.6 Innerhalb der Leitungsschutzzone dürfen keine hochwachsenden Bäume und Sträucher durch den Vorhabensträger angepflanzt werden.

3.9.4 Belange der Bayerngas GmbH, Poccistraße 9, 80336 München

3.9.4.1 Der Vorhabensträger hat im Bereich des 8,0 m breiten Schutzstreifens (je 4,0 m

beidseits der Rohrachse) alle Maßnahmen zu unterlassen, die den Bestand der Leitung gefährden oder den Betrieb, Wartung und Unterhaltung beeinträchtigen können.

- 3.9.4.2 Das Bepflanzungsverbot für Bäume und tiefwurzelnde Sträucher je 2,0 m beiderseits der betroffenen Leitung ist, insbesondere für die Ausgleichsfläche A 1, zu beachten.
- 3.9.4.3 Abgrabungen sind nur zulässig, wenn die Mindestdeckung von 1,0 m mit Sicherheit nicht unterschritten wird.
- 3.9.4.4 Die Zugänglichkeit für Überwachungs-, Wartungs- und Reparaturzwecke muss uneingeschränkt erhalten bleiben.
- 3.9.4.5 Alle Veränderungen und Baumaßnahmen im Bereich der Gashochdruckleitung müssen zuvor zwischen Vorhabensträger und der Bayerngas GmbH abgestimmt werden. Das gilt auch für den Baustellenverkehr und die erforderlichen Schutzmaßnahmen für die Gashochdruckleitung.
- 3.9.4.6 Das Aufstellen von Baucontainern, die Lagerung von Material, Geräten und Aushub ist im Schutzstreifen der Leitung nicht zulässig.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Der Bundesrepublik – Bundesstraßenverwaltung - wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers aus dem Bereich der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlagen, der Zu- und Abfahrten, der Anschlussstellen-Verbindungsrampen und der Verteilerfahrbahn der Bundesautobahn A 93 von km 22,770 bis km 24,820, und Geländewassers in den Schopperbach und das Grundwasser erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den gegebenenfalls vom amtlichen Sachverständigen durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Einleitungen:

- Einleiten von Niederschlagswasser bei km 23,70 über Rohrleitungen und ein geschlossenes Absetz- und Abscheidebecken in den Schopperbach und anschließend in den Inn
- Versickern des Niederschlagswassers der Zu- und Abfahrten, der Anschlussstellen-Verbindungsrampen und der Verteilerfahrbahn über die belebte Bodenzone in das Grundwasser

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

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

4.3.2 Einleitungsmengen

Die maximale Einleitungsmenge für das Einleiten von Niederschlagswasser in den Schopperbach beträgt 676 l/s.

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungsein-

richtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

4.3.4 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

Beginn und Ende der Bauarbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim unverzüglich anzuzeigen.

4.3.5 Das abzuleitende Niederschlagswasser darf keine, insbesondere mit dem Auge wahrnehmbaren, wassergefährdenden Substanzen enthalten.

4.3.6 Das abgeleitete Regenwasser muss einen pH-Wert zwischen 6,5 und 9 aufweisen und darf keine schädlichen Konzentrationen von Giftstoffen enthalten.

4.3.7 Der Vorhabensträger hat das Einleitungsbauwerk sowie das Flussufer des Schopperbaches von 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstelle zu sichern und zu unterhalten.

4.3.8 Die mechanischen Bauteile der bereits bestehenden zwei Abscheideeinrichtungen im Bereich des ehemaligen Grenzübergangs sind vor einer weiteren Nutzung zu sanieren.

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Die Widmung der neuen bzw. die Einziehung der nicht mehr benötigten Bundesfernstraßenteile richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

6. **Entscheidungen über Einwendungen**

6.1 **Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung soweit als möglich Bauweisen zu wählen, die nachteilige Auswirkungen auf Gebäude benachbarter Grundstücke (z.B. durch Erschütterungen) vermeiden. Gegebenenfalls ist rechtzeitig vor Baubeginn auf Kosten des Vorhabensträgers eine Beweissicherung durchzuführen. Der Vorhabensträger hat die jeweiligen Grundstückseigentümer rechtzeitig vorher zu informieren und das Beweissicherungsverfahren mit diesen abzustimmen.

6.2 **Zurückweisungen**

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

7. **Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden gegebenenfalls gesondert in Rechnung gestellt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die planfestgestellte Baumaßnahme umfasst den Neubau der beiden Tank- und Rastanlagen Kiefersfelden West und Ost und den Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden am südlichen Ende der Bundesautobahn A 93, Rosenheim – Kiefersfelden von km 22,770 bis km 24,820.

Die neuen Tank- und Rastanlagen (T+R-Anlagen) werden auf dem Gelände des ehemaligen Grenzübergangs Kiefersfelden (Deutsch - Österreichische Gemeinschaftszollanlage) errichtet, der nach Inkrafttreten des Schengener Abkommens der EU aufgelöst worden ist. Die T+R-Anlage West nimmt etwa 2/3 der Fläche des Westteils der Zollanlage, die T+R-Anlage Ost die gesamte Fläche des Ostteils der Zollanlage Ost in Anspruch. Sie ersetzen die bestehende T+R-Anlage Inntal Ost, deren Betrieb nach Inbetriebnahme der T+R-Anlage Kiefersfelden eingestellt und nur noch als unbewirtschaftete Rastanlage (PWC) betrieben wird, und in ferner Zukunft auch die T+R-Anlage Inntal West an der A 93 bei Brannenburg, welche ebenfalls langfristig in eine PWC-Anlage umgewandelt werden soll. Somit werden nach deren Schließung die T+R-Anlagen Kiefersfelden die einzigen T+R-Anlagen an der A 93 Rosenheim – Kiefersfelden sein.

Die T+R-Anlagen Kiefersfelden werden entsprechend den "Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Tank- und Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen "(VHRR 1999) ausgestaltet.

Es werden Parkstände für insgesamt 153 Pkw, 148 Lkw, 12 Busse und 12 Pkw mit Anhänger geschaffen. Darüberhinaus stehen für Großraum- und Schwertransporte je 200 m lange Parkstreifen zur Verfügung. Die Parkbereiche werden über unterschiedliche Fahrgassen erschlossen. Die Parkstände für Pkw und Busse werden in der Nähe des Rasthauses angeordnet, um die Fußwege möglichst kurz zu halten.

An der Richtungsfahrbahn Rosenheim – Kiefersfelden wird nach der T+R-Anlage West ein Einfädelsstreifen und an der Richtungsfahrbahn Kiefersfelden - Rosenheim vor der T+R-Anlage Ost ein Ausfädelsstreifen angelegt. Dabei müssen die bestehenden Lärmschutzwände versetzt und den neuen Gegebenheiten angepasst und zwei Brückenbauwerke verbreitert werden.

Die neu zu gestaltende Anschlussstelle Kiefersfelden (Richtungsfahrbahn Rosenheim – Kiefersfelden) zur T+R-Anlage West umfasst den Ersatz zweier Parallelrampen durch eine Tangentialrampe und eine Schleifenrampe, den westseitigen Anschluss an die St 2589 mittels eines Kreisverkehrs sowie die Errichtung einer Verteilerfahrbahn neben der Richtungsfahrbahn Rosenheim – Kiefersfelden.

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

2. Vorgängige Planungsstufen (Landesentwicklungsprogramm, Regionalplan)

Nach den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms LEP (Fort-schreibung 2003) B V 1.1.10 für einen flächensparenden Verkehrsausbau und LEP B VI 1.1 und einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung sollen neue Flächen nur im not-wendigen Umfang beansprucht und auf die Nutzung bereits ausgewiesener Bauflä-chen hingewirkt werden. Die Versiegelung von Freiflächen soll möglichst gering gehalten werden.

Im Regionalplan Südostoberbayern (RP 18) B VII 4.7 Z ist als Ziel die Einrichtung eines Autohofes auf dem ehemaligen Bundesautobahn-Grenzübergang Kiefersfelden aufgeführt. Im RP 18 B VII 1 G und dem RP 18 B II 1 G ist ebenfalls die vorwiegende Nutzung bereits versiegelter Flächen enthalten.

3. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 15.01.2003 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den Neubau der Tank- und Rastanlagen Kiefersfelden West und Ost und einseitigen Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden auf der Bundesautobahn A 93 Rosenheim - Kiefersfelden das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 21.03.2003 bis 22.04.2003 bei der Gemeinde Kiefersfelden nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Kiefersfelden oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 06.05.2003 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Kiefersfelden
- Landratsamt Rosenheim
- Straßenbauamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Polizeipräsidium Oberbayern
- Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH
- Deutsche Telekom AG, Niederlassung Rosenheim
- Bayerngas GmbH
- E. ON Netz GmbH, Netzzentrum Bayern
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Deutscher Alpenverein e.V.
- Regierung von Oberbayern, SG 800 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 830 – Höhere Naturschutzbehörde

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 29.03.2004 in der Gemeinde Kiefersfelden erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund von im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Änderungswünschen hinsichtlich der technischen Planung hat der Vorhabensträger die Tektur vom 05.05.2004 erstellt. Sie beinhaltet die Errichtung einer Kreisverkehrsanlage an der Anschlussstelle A 93 Kiefersfelden, Westseite, am Zubringer zur St 2589 (km 0+220). Des Weiteren enthält die Tektur einen Verzicht auf die rückwärtige Erschließung der Tank + Rastanlage Ost. Zu der Tektur wurden die betroffenen Verfahrensbeteiligten erneut schriftlich angehört. Einwendungen wurden dabei nicht erhoben.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach § 17 Abs. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Tank- und Rastanlage Kiefersfelden West und Ost handelt es sich um einen Nebenbetrieb an einer Bundesautobahn i.S.d. § 15 Abs. 1 FStrG. Als Bestandteil der Bundesautobahn A 93 Rosenheim – Kiefersfelden (§ 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG) unterliegen Änderungsmaßnahmen der Planfeststellungspflicht nach § 17 Abs. 1 FStrG. Dasselbe gilt für die durch diesen Neubau erforderliche Änderung der Anschlussstelle Kiefersfelden.

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

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

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Es war zu klären, ob für das Bauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich war. Die Autobahndirektion Südbayern hat die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt mittels einer Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 16 der planfestgestellten Unterlagen) überprüfen lassen. Unter Berücksichtigung dieser Umweltverträglichkeitsstudie haben wir eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und das Ergebnis in unserer Entscheidung berücksichtigt. Ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung daher nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 3 Abs. 1, 3e Abs. 1 Nr. 2, 3c Abs. 1 S. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- in diesem Fall erforderlich war, brauchte nicht mehr entschieden zu werden.

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

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Mangels sich aufdrängender oder geeigneter Vorhabensalternativen genügt die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie den gesetzlichen Anforderungen.

Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ist unter Nr. 2. dieses Beschlusses behandelt und in das Abwägungsergebnis mit eingeflossen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Beschreibung des Vorhabens

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

2.2 Beschreibung der Umwelt

Das geplante Vorhaben befindet sich im Naturraum Kufsteiner Becken und liegt im Talraum des nach 50-300 m östlich angrenzenden, weitgehend begradigten und verbauten Flusses Inn. Die Aue-Landschaft des Inns ist durch die gewässerbegleitenden Gehölze, landwirtschaftliche Flächen (hauptsächlich Grünland, mit Gehölzflächen durchsetzte) und das Alpenpanorama geprägt. Weitere formende Elemente im Flusstal des Inns sind die Verkehrsachsen BAB A 93 (mit der Anschlussstelle Kiefersfelden und der ehemaligen Grenzstation), die Bahnlinie Rosenheim – Kufstein sowie die starke Verdichtung und Ausweitung von Siedlungsflächen und die Marmorwerke westlich der Autobahn.

Als potentiell natürliche Vegetation würde sich im Untersuchungsraum ein Grau-Erlen- Auwald entwickeln.

Mit mehr als 40 % der Flächen ist der Raum extrem landwirtschaftlich geprägt, wobei die für den Talraum des Inns typische Grünlandnutzung bei günstigen Bedingungen weit überwiegt. Die Bewirtschaftung erfolgt in der Regel durch mehrschürige Mahd, kleinflächig werden auch, v.a. im siedlungsnahen Bereich, Flächen beweidet. Die Flächen werden von wenigen Haupterwerbsbetrieben intensiv bewirtschaftet. Diese intensive Bewirtschaftung führt zur Artenverarmung des Wirtschaftsgrünlandes.

Im Untersuchungsraum finden sich kleinere, durch landwirtschaftliche Nutzung und Autobahn verinselte Auwaldbestände, die überwiegend niederwaldartig genutzt werden. Gehölzbetonte Lebensräume in Form von Einzelbäumen, Gebüsch, Hecken und Baumreihen finden sich auf den Straßenböschungen, in den Randbereichen und innerhalb der ehemaligen Zollanlagen, sowie verstreut in landwirtschaftlichen Nutzflächen und Siedlungsflächen. Als Saumstrukturen sind straßennahe Gras- und Krautfluren zu nennen, auf Abrissflächen der ehemaligen Zollstationen finden sich schütterere Ruderalfluren, in den Siedlungsbereichen kleinere Gras- und Krautfluren, Ruderal- und Hochstaudenfluren.

Das Inntal ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Die westliche Grenze wird von der Bahnlinie Rosenheim-Kufstein gebildet und die östliche vom Inn. Nach der Biotopkartierung Bayern erfasste Biotope grenzen an die Baumaßnahme an.

Die Wälder östlich und westlich der Autobahn haben gemäß dem Wald funktionsplan besondere Bedeutung für die Gesamtökologie und den Straßenschutz.

Durch die Lage des Untersuchungsgebietes an einer überregionalen Nord – Süd – Verkehrsachse und die Attraktivität des Landschaftsraumes ergibt sich eine intensive Freizeit- und Erholungsnutzung.

Die vorgenannten Elemente tragen zu einer erhebliche Vorbelastung bei. Dabei sind vor allem die Zerschneidung der Landschaft, Versiegelung von Boden und betriebsbedingte Lärm- und Abgasemissionen zu nennen.

2.3 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe

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

Neben dem planfestgestellten Vorhaben können andere Varianten ausgeschlossen werden. Ein Umbau der bestehenden ehemaligen Zollstation besitzt gegenüber anderen Standorten eindeutige Vorteile, da es kaum zusätzliche Neuversiegelungen von Boden (ca. 2.000 m² an der Anschlussstelle; in den Bereichen der in den Bereichen der Tank- und Rastanlagen ergeben sich nur Verlagerungen der versiegelten Flächen) gibt und ein vor allem bezüglich Wasserversickerung und Arten- und Biotopausstattung gestörter Standort umgenutzt werden kann. Bereits früher untersuchte andere Standorte für den Neubau der Tank- und Rastanlagen zwischen Rosenheim und Kiefersfelden wären mit erheblich größeren Beeinträchtigungen verbunden. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde daher auf das festgestellte Vorhaben beschränkt.

2.4 Bedarf an Grund und Boden sowie sonstige erhebliche Projektwirkungen

Durch den Neubau der T+R-Anlagen und den Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden kommt es zu folgenden Flächenbedarf:

Die Um- und Neubaumaßnahmen finden größtenteils auf den Flächen der vorhandenen Anschlussstelle und der ehemaligen Zollanlagen statt. Der Bedarf an Grund und Boden beträgt 15 ha, davon 8,3 ha für befestigte Flächen (davon sind 2,4 ha Neuversiegelung), 6,1 ha für unbefestigte Flächen (davon 2,8 ha entsiegelte Flächen) und 0,54 ha für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Dabei werden weniger als 0,5 ha Flächen außerhalb des Straßengrundstücks der BAB A 93 benötigt.

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 Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

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

2.5.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch wurde anhand der Schutzziele Wohnen und Erholung untersucht. Im näheren Bereich der Tank- und Rast-Anlage (T+R-Anlage) befinden sich Wohngebäude. Das nächste liegt südöstlich der T+R-Anlage Ost in einer Entfernung von ca. 40 m, ein weiteres Wohngebäude liegt ca. 200 m westlich der T+R-Anlage West. Das nächstgelegene Wohngebäude zur Anschlussstelle befindet

sich ca. 250 m westlich davon. Intensive Erholungsbereiche sind der Radweg am Inn und der Kieferer See. Negative Wirkungen auf das Wohnen und Erholen können sich hauptsächlich aufgrund von Lärmstörungen, Schadstoffen in der Luft und optischen Störungen (Bewegung der Fahrzeuge, Blendwirkung durch Licht) ergeben. Eine erhebliche Erhöhung der Beeinträchtigungen in bezug auf diese Störungen ist aber nicht zu erwarten, da lediglich Umbaumaßnahmen vorgenommen werden und der Vorzustand bezüglich Eingrünung wieder hergestellt wird. Wie aus der Unterlage 11.1 zur schalltechnischen Untersuchung von Wohngebäuden hervorgeht, liegen die prognostizierten Werte weit unter den rechtlich vorgegebenen Grenzwerten. Da die Freizeitbereiche von den geplanten Baumaßnahmen weiter entfernt liegen als die oben genannten Wohngebäude und keine neue Zerschneidung von Erholungsflächen stattfindet, wird davon ausgegangen, dass auch die Belange der Freizeitnutzung nicht zusätzlich gestört werden. In bezug auf die Lärmbelastung, Luftschadstoffe und optische Störung sind deshalb keine erheblichen Steigerungen der Belastungen zu befürchten.

2.5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften in ihrer natürlichen und und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Entscheidungserhebliche Auswirkungen sind die direkte, dauerhafte oder vorübergehende Flächeninanspruchnahme, Verkleinerung verbleibender Restflächen und Trennung bzw. Zerschneidung von Funktionsbeziehungen sowie irreversible Veränderungen im Einflussbereich der Straße.

Sowohl der Neubau der Tank- und Rastanlagen als auch der Umbau der Anschlussstelle erfolgen im Bereich bestehender Anlagen. Zum großen Teil liegen sie auf der ehemaligen Zollstation Kiefersfelden, welche durch den hohen Anteil an versiegelten Flächen (Parkplätze, Zufahrtsstraßen) und Gebäuden geprägt wird. Innerhalb der Zollstation findet sich auf nicht versiegelten Verkehrsinnenflächen und auf umgebenden Lärmschutzwällen ein Mosaik aus Gehölzen, Einzelbäumen und Staudenfluren. Hervorzuheben ist dabei v.a. der teilweise alte Baumbestand aus Pappel, Eiche, Ahorn und Linde. Auf nicht versiegelten Offenlandflächen der alten Zollstation finden sich vornehmlich für straßennahe Biotope typische Gras- und Krautfluren aus meist wenig anspruchsvollen und/oder nährstoffliebenden Pflanzenarten. Abrissflächen ehemaliger baulicher Anlagen sind mit schütterten Ruderalfluren bewachsen. Weiterhin sind kleinräumig nitrophile Hochstaudenfluren, Reste parkartiger Gehölzstrukturen und Hecken sowie flächige Gehölzverjüngung - vornehmlich aus Weiden - vorhanden. Die teilweise relativ kleinwüchsigen Einzelbäume sind ebenso wie die strauchreichen Gehölzbestände in einem schlechten Zustand. Zahlreiche andere mächtige Altbäume weisen jedoch keine besonderen erkennbaren Schädigungen auf. Vorkommen wertgebender Pflanzen- und Tierarten existieren nicht. Somit besitzen die Lebensräume im Bereich der ehemaligen Zollstation aufgrund der bereits kurz- bis mittelfristig gegebenen Wiederherstellbarkeit, des geringen Naturnähegrades, des schlechten Pflegezustandes und der erheblichen Vorbelastungen durch die Autobahn sowie den Besucherbetrieb aus naturschutzfachlicher Sicht betrachtet, mit Ausnahme der gut erhaltenen Großbäume, insgesamt lediglich eine untergeordnete Bedeutung. Diese Großbäume haben insbesondere für das spezifisch geprägte Landschaftsbild um Kiefersfelden einen hohen Wert. Gegenüber dem Umland werden die Flächen der ehemaligen Zollstation von Strauch- und Baumhecken auf den umgebenden Böschungen und Lärmschutzwällen abgegrenzt. Sie setzen sich vorwiegend aus heimischen, standortgerechten Laubholzarten zusammen und weisen einen guten Pflegezustand auf. Begleitet werden sie zumeist von Säumen aus anspruchslosen oder nitrophilen Arten. Auch diese Gehölze sind durch die Autobahn, die intensive Nutzung der Zollstation bis 1995 und den derzeitigen LKW-Verkehr auf den

Parkflächen der ehemaligen Zollstation vorbelastet und deshalb als Lebensraum für anspruchsvollere Tierarten nur in geringem Maße geeignet. Gegenüber den Flächen im Umfeld bilden sie jedoch einen wichtigen Puffer. Da sie sich in einem weitgehend guten Pflegezustand befinden und durch den eingelagerten Baumbestand mittelfristig wiederherstellbar sind, kommt ihnen aus naturschutzfachlicher Sicht trotz der Vorbelastung mittlere Bedeutung zu.

Ein Großteil der nicht bebauten oder versiegelten Flächen im Planungsraum wird landwirtschaftlich genutzt. Neben der standorttypischen Grünlandnutzung findet im Nordwesten des Planungsraumes teilweise Ackernutzung statt. Die Mähwiesen und Weiden werden intensiv bewirtschaftet und sind artenarm. Es dominieren wenige, konkurrenzstarke Obergäser, naturschutzfachlich bedeutsame Pflanzenvorkommen fehlen. Der Mangel an gliedernden Saumstrukturen, etwa entlang der Flurgrenzen, hat scharfe Nutzungsgrenzen mit nahtlosen Übergängen zwischen den unterschiedlichen Nutzungsformen zur Folge. Gliedernde Elemente wie Hecken, Gebüsche oder Saumstrukturen finden sich nur vereinzelt entlang von Wegen und Gräben und werden von wenigen nährstoffliebenden Arten beherrscht. Aufgrund der intensiven Nutzung sind sowohl Ackerflächen als auch Intensivgrünländer als Lebensraum für Pflanzen und Tiere kaum von Bedeutung. Vorkommen wertgebender Arten oder Vegetationsbestände sind nicht vorhanden. Für den Biotopverbund sind beide Nutzungsformen bis zu einem gewissen Grad als Barriere zu beurteilen. Eine gewisse Verbundfunktion auf lokaler Ebene, zumindest für weniger anspruchsvolle Arten, übernehmen die Säume entlang der Wege und der Autobahn. Äcker, Saumstrukturen und Intensivgrünländer sind bereits in kurzen Zeiträumen wiederherstellbar. Durch die Lage im Einflussbereich der Autobahn oder anderer infrastruktureller Einrichtungen sind sie teils erheblich vorbelastet. Aus naturschutzfachlicher Sicht sind sie deshalb lediglich von untergeordneter Bedeutung.

Bei km 24,700 überquert die Autobahn den stark verbauten Kieferbach, der nach 300 m in den Inn mündet. Das Brückenbauwerk wird von 30,00 m auf 34,10 m verbreitert. Das Brückenbauwerk bei km 23,700 über den Schopperbach wird von 39,0 m auf 45,0 m verbreitert. Der Schopperbach dient hauptsächlich der Weiterleitung der gesammelten Straßenwässer.

Die gesamte Anlage befindet sich im Landschaftsschutzgebiet „Inntal“. Weitere Schutzgebiete sind nicht vorhanden. Durch die Biotopkartierung Bayern sind einige Wald- und Heckenbereiche um die Anschlussstelle Kiefersfelden als schützenswerte Biotope aufgenommen.

Die zu erwartenden Projektwirkungen sind allenfalls kleinflächiger Natur und werden von den bestehenden Wirkungen der Autobahn überlagert und relativiert. Auf die Gehölzbestände in der Umgebung kommen keine erheblichen neuen Beeinträchtigungen zu. Direkt von Überbauung sind landschaftsbildprägende Einzelbäume (teilweise mit naturschutzfachlich mittlerer Bedeutung) im Bereich der ehemaligen Zollstation und straßenbegleitende Gehölzflächen (mit naturschutzfachlich geringer Bedeutung) betroffen. Nur in geringem Umfang sind landwirtschaftliche Flächen durch Neuversiegelungen für Zufahrten und den Umbau der Anschlussstelle beeinträchtigt. Durch die geänderte Verkehrsführung im Bereich der Anschlussstelle verringert sich die Versiegelung. Der Verlust von Großbäumen und Gehölzbeständen bedeutet gleichzeitig den Verlust von Lebensräumen für Tierarten mit geringer Störungsanfälligkeit. Bis die Ein- und Durchgrünung der neuen Anlagen die Qualitäten des Vorzustandes erreichen, ist der Lebensraum für Tiere und Pflanzen in Teilbereichen beeinträchtigt. Eine Verbreiterung der genannten Brückenbauwerke um ca. 4 m bzw. 6 m über naturschutzfachlich geringwertige Gewässer kann als nicht erhebliche zusätzliche Beeinträchtigung der Fließgewässer gesehen werden. Der Charakter des Landschaftsschutzgebietes wird durch die Baumaßnahme kaum beeinflusst, die vorhandenen Biotope nicht berührt.

2.5.3 Schutzgut Boden

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

Im Plangebiet durchfließt der Inn den Naturraum „Kufsteiner Becken“, der durch nacheiszeitliche Aufschüttungen des Inns und einem schmalen Auenbereich gekennzeichnet ist. Im Kufsteiner Becken verschmolzen junge Schmelzwasserterrassen des Inn mit den Schwemmkegeln des Kieferbaches, mächtige Stausedimente eines späteiszeitlichen Eisstausees wurden unterschritten. Die Leitbodenart ist sandig-schluffiger Lehm. Die am häufigsten anzutreffenden Bodentypen sind (Para-) Braunerden. Durch Flussregulierungsmaßnahmen wurden die Voraussetzungen für Intensivlandwirtschaft - meist Grünland - geschaffen. Die Ertragsfunktion ist gut.

Die Eingriffe befinden sich hauptsächlich in schon stark versiegelten Bereichen der ehemaligen Zollstation und in den vorbelasteten Flächen des Straßenbegleitgrüns. Durch die Verwendung schon stark versiegelter Flächen der ehemaligen Zollstation, die ihren Zweck für die Grenzabfertigung verloren haben, und den Umbau der Anschlussstelle (Neuversiegelung von ca. 2.000 m²) ergibt sich für den Bau von zwei Tank- und Rastanlagen und dem einseitigen Umbau nur eine minimale Neuversiegelung. In sehr geringem Umfang werden landwirtschaftliche Böden durch neue Zufahrten und den Umbau der Anschlussstelle überbaut.

Damit sind kaum erhebliche Auswirkungen für das Schutzgut Boden durch die Umnutzung zu erwarten. Auf den Flächen der geplanten Tank- und Rastanlagen erhöht sich die Gesamtversiegelung nicht, allerdings werden die versiegelten Flächen verlagert. Eine starke Vorbelastung besteht durch den Verkehr an der Autobahn.

2.5.4 Schutzgut Wasser

Für das Schutzgut Wasser wurden die Schutzziele Reinhaltung, Gewässerdynamik und Wasserhaushalt für Oberflächengewässer und Grundwasser untersucht.

2.5.4.1 Grundwasser

In den Talablagerungen befinden sich mehrere starke Grundwasserstockwerke, die aber nicht oberflächennah sind. Die ehemalige Zollstation und die Anschlussstelle liegen höhenmäßig über dem Talgelände, was den Abstand zum Grundwasser erhöht. Der anstehende Boden erfüllt aufgrund seiner Zusammensetzung nur beschränkte Filter- und Pufferleistungen.

Wasserschutzgebiete sind im Plangebiet nicht vorhanden.

2.5.4.2 Oberflächengewässer

Straßenoberflächenwasser wird nach der Baudurchführung im Bereich der Stellplatzflächen und Fahrbahnen gesammelt und über ein Absetzbecken mit Abscheideeinrichtung gereinigt über den Schopperbach in den Inn geleitet.

Der Inn (Gewässer 1. Ordnung, Güteklasse II-III, stark bis kritisch belastet) östlich der Autobahn verläuft als wichtigstes Fließgewässer in einer Entfernung von 50 m bis 300 m zu den Verkehrsanlagen. Durch Flussregulierungen ist der Inn kanalartig ausgebaut und mit Staustufen versehen; Überschwemmungen sind seitdem nicht mehr bekannt. Bei km 24,700 überquert die Autobahn den stark verbauten Kieferbach, der nach 300 m in den Inn mündet. Durch die Regulierung des Inns mit Staustufen und Dämmen ist die Auedynamik nahezu unterbunden. Bei der

gleichzeitigen starken Nutzung der Aue durch Siedlung, Verkehr und Landwirtschaft, kann hier von einer kaum mehr funktionsfähigen Aue gesprochen werden.

Wegen den vorhandenen Belastungen durch die ehemalige Zollstation und der bestehenden Anschlussstelle können die Wirkungen der geplanten Baumaßnahmen auf das Grundwasser und Oberflächengewässer als nicht erheblich gewertet werden.

2.5.5 Schutzgut Luft und Klima

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

Das Untersuchungsgebiet liegt im Klimabezirk des Kufsteiner Beckens mit weniger Niederschlägen, längerer Vegetationsperiode als in der übrigen Region und ist außerordentlich föhnbegünstigt. Mit dem bestehenden Verkehrsaufkommen der Autobahn A 93 ist von einer Dominanz der Vorbelastungen auszugehen.

Wesentlich erscheint hier der Erhalt der Austauschbeziehungen in Form von Kaltluftbahnen und diffusen Kaltluftströmungen insbesondere in Hinblick auf die Versorgung der Siedlungsgebiete mit Frischluft. Das Inntal dient dem Abfluss von Kaltluft. Querbauwerke wie die St 2589, welche an der Anschlussstelle Kiefersfelden auf einem Damm liegt, bewirken auf der talaufwärts gelegene Seite einen Kaltluftstau mit erhöhter Frostgefahr. Bestehende Gehölzbepflanzungen können in beschränktem Umfang durch Ausfiltern von Stäuben und Schadstoffen lokal das Klima beeinflussen. Durch den vorübergehenden Verlust von Gehölzen können diese ihre Funktion der Ausfilterung von Luft nicht mehr übernehmen.

Hier sind allerdings keine erheblichen Projektwirkungen zu erwarten. Die Kaltluftbahn wird nicht weiter beeinträchtigt, da die Höhenlage und Ausdehnung der baulichen Anlagen nahezu gleich bleibt. Lufthygienische Veränderungen sind durch die geplanten Anlagen nicht zu erwarten, da dadurch keine Steigerung des Verkehrsaufkommens bewirkt wird. Damit können wegen der vorhandenen Belastungen durch die ehemalige Zollstation und der bestehenden Anschlussstelle die Wirkungen der geplanten Baumaßnahmen als nicht erheblich gewertet werden.

2.5.6 Schutzgut Landschaft

Schutzziele sind die Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft in ihrer natürlichen oder kulturhistorischen Form und Erhaltung der natürlichen Erholungseignung.

Dabei werden geomorphologische Einheiten, Reliefstrukturen, prägende Vegetations- und Gebäudestrukturen und Landnutzungsformen untersucht.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Landschaftsraum „Kufsteiner Becken“ und ist durch den Flusslauf und durch intensive Landnutzung geprägt. Die Gliederung des Landschaftsraumes erfolgt durch raumwirksame Strukturelemente wie den Talraum mit Auwaldzone, Grünland mit intensiver Nutzung, technische Strukturen wie die Autobahn mit Anschlussstelle und ehemaliger Zollstation, sowie die angrenzenden

Industrieanlagen und Siedlungsgebiete. Landschaftsbildprägend sind die Flusslandschaft mit den Inn-Auen, Grünlandbereiche, der Luftkurort Kiefersfelden und das Panorama des beherrschenden Gebirgszuges Kaisergebirge.

Trotz der durch die Autobahn mit der Anschlussstelle und der ehemaligen Zollstation sowie durch Siedlungen und Industrieanlagen vorhandenen Störelemente handelt es sich hier um einen Landschaftsbildbereich mit spezifisch geprägtem Erscheinungsbild und überdurchschnittlichem Landschaftsbildwert. Der Baumbestand im Bereich der ehemaligen Zollstation, der als Gestaltungselement zur Einbindung der technischen Anlagen in die Landschaft diente, wirkt raumgliedernd und belebend.

Durch die Baumaßnahmen werden landschaftsbildprägende Großbäume innerhalb der ehemaligen Zollstation und eingegrünte Straßenböschungen (Baumhecken), die bauliche Anlagen verdeckten, überbaut. Bis die Ein- und Durchgrünung der neuen Anlagen eine wirksame Größe erreicht, ist das Landschaftsbild in Teilbereichen erheblich beeinträchtigt. Es entsteht durch die Verlängerung und Anpassung bestehender Lärmschutzwände eine geringfügige Zunahme der Zerschneidungswirkung in Form von Sichtbarrieren

2.5.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

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

2.5.8 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern treten im Wesentlichen zwischen den Schutzgütern Tiere und Pflanzen und dem Landschaftsbild sowie zwischen Tiere und Pflanzen und Klima auf. Die das Landschaftsbild gliedernden und bestimmenden Elemente Flusslauf und Auwald stellen gleichzeitig die wertvollsten Lebensräume dar. Zudem sind die Wälder wichtige Frischluftproduzenten und beeinflussen das lokale Klima. Die Abhandlung der Belange erfolgte bereits im Zusammenhang mit den Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Die außergewöhnlich gute Erschließung durch die unmittelbare Anbindung an das Fernstreckennetz bedingen einen extrem hohen Nutzungsdruck auf die Flächen im Untersuchungsgebiet. Das erhöhte Verkehrsaufkommen zu den Urlaubsgebieten im Süden und der dadurch erforderliche Neubau der Tank- und Rastanlagen führen zu einer weiteren Verstärkung der betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima. Die durch das Vorhaben verursachten Auswirkungen im Hinblick auf Wechselwirkungen sind gegenüber den Vorbelastungen als unerheblich einzustufen.

2.6 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

- Schutzgut Mensch

Lärmschutzmaßnahmen sind durch die geplanten Baumaßnahmen nicht erforderlich. Entstehende Lücken, die die vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen in ihrer Wirkung reduzieren würden, werden durch den Bau von Lärmschutzwällen und -wänden geschlossen. Durch die Baumaßnahmen entstehen Verluste der Eingrünung der Anlagen; sie werden durch Gestaltungsmaßnahmen (G 1 - G 6), insbesondere Baumneupflanzungen, wieder hergestellt und binden die technischen Baukörper wieder in die Landschaft ein. Zusätzlich wird auf der der Siedlungsfläche zugewandten Ausgleichsfläche A 1 (Unterlage 12.4) eine Obstwiese angelegt, was die optische Einbindung der Anlagen weiter stärkt.

- Schutzgut Tiere und Pflanzen

Zur Minimierung der Eingriffe ist vorgesehen, die Gehölzrodungen außerhalb der festgesetzten Laich- Brut- und Vegetationszeit vorzunehmen. Die Anlage von Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten erfolgt außerhalb von schützenswerten Gehölzbeständen. Zu erhaltende Einzelbäume und Gehölzflächen werden bei den Baumaßnahmen geschützt (DIN 18 920). Die innere Durchgrünung und die äußere Eingrünung werden erhalten oder wiederhergestellt. Für den Umbau der Anschlussstelle werden Neuversiegelungen teilweise durch den Rückbau bestehender Rampen kompensiert. Eine Einbindung in die Landschaft wird durch Gehölzbepflanzung geschaffen, dadurch kann der Vorzustand mittelfristig wieder erreicht werden. Auf den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen für die Behelfsbrücke und zugehörige Lagerflächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten Aufwertungen in Form von Grabenaufweitungen und Schaffung von Rohbodenstandorten vorgenommen. Auf der an die geplante Rastanlage West angrenzenden Ausgleichsfläche A1 von 0,56 ha Größe ist die Pflanzung eines Gehölzstreifens und einer Obstwiese geplant. Dadurch wird zusätzlicher Lebensraum geschaffen. Die Ausgleichsfläche liegt in einem Abstand von über 50 m zur Autobahn und dadurch außerhalb des direkten Wirkungsbereichs der Autobahn.

- Schutzgut Boden

Für die Erschließung und das Parken nicht benötigte Flächen werden entsiegelt und begrünt. Für die Neuversiegelung landwirtschaftlicher Flächen wird auf der an die Rastanlage West angrenzenden Ausgleichsfläche A 1 die Bodennutzung extensiviert.

- Schutzgut Wasser

Das bisher größtenteils der Kläranlage zugeführte Niederschlagswasser wird als Schutzmaßnahme nach der Baudurchführung im Bereich der Stellplatzflächen und Fahrbahnen gesammelt und nach der Vorreinigung über ein Absetzbecken mit Abscheideeinrichtung über den Schopperbach in den Inn geleitet. An der Anschlussstelle wird das anfallende Niederschlagswasser als Minimierungsmaßnahme breitflächig über die Böschungen versickert. Der Eingriff in den Bodenwasserhaushalt kann durch den Ausgleich für die Bodenversiegelung für das Schutzgut Boden auf der Ausgleichsfläche A1 südwestlich der Tank- und Rastanlage West mit abgedeckt werden. Für die Entwässerung der nicht vom planfestgestelltem Vorhaben umfassten Tank- und Raststättenbereiche wird ein gesondertes Verfahren durchgeführt.

- Schutzgut Luft und Klima

Zu erhaltende Gehölze werden während der Bauphase falls nötig geschützt. Straßennebenflächen werden bepflanzt. Ausgleichsmaßnahmen sind für das Schutzgut Luft und Klima nicht erforderlich.

- Schutzgut Landschaft

Zu erhaltende Bäume und Böschungsbereiche werden, wenn nötig, während der Bauzeit mit Schutzvorkehrungen versehen. Die Stellplätze werden mit Baumpflanzungen begrünt. Lücken in der Eingrünung werden durch Gehölzpflanzungen geschlossen. Auf der an die geplante Rastanlage West angrenzenden Ausgleichsfläche A 1 von 0,56 ha Größe ist die Pflanzung eines Gehölzstreifens und einer Obstwiese geplant. Dadurch wird das Landschaftsbild in diesen Bereichen aufgewertet.

Im Einzelnen verweisen wir auf die in den Unterlagen 12.1 und 12.4 näher erläuterten Schutz-(S 1- S 4), Gestaltungs-(G 1-G 6) und Ausgleichsmaßnahmen (A 1).

2.7 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

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

In einer Gesamtschau lässt sich feststellen, dass das festgestellte Vorhaben grundsätzlich erhebliche Projektwirkungen auf die Schutzgüter Landschaftsbild (durch den Verlust von Großbäumen und Eingrünungen) und in geringem Maß auf den Boden durch Verlagerung der Versiegelung im Bereich der Tank- und Rastanlagen und zusätzliche Versiegelung von ca. 2.500 m² an der Anschlussstelle bedingt. Die erwarteten Auswirkungen auf die Umwelt sind im Vergleich zu den erheblichen Vorbelastungen insgesamt aber als gering zu werten. Mit den oben genannten Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen können negative Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter vermieden und minimiert werden und der verbleibende Eingriff in Natur und Landschaft durch Versiegelung und Störung des Landschaftsbildes und von Lebensräumen kann durch den Verlust von Großbäumen und funktionsfähigen Gehölzbeständen werden durch die Entwicklung einer Ausgleichsfläche (Ausgleichsmaßnahme A 1) südwestlich der geplanten Rastanlage mit einer Größe von 0,56 ha ausgeglichen.

Insgesamt ergeben sich nur lokal bedeutsame Umweltbeeinträchtigungen, die die bestehende Belastungssituation durch die Bundesautobahn A 93 nur unerheblich verändern. Diese sind nicht weiter zu minimieren und hinzunehmen.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Notwendigkeit des Vorhabens, Planungsziele

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

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Die BAB A 93 Rosenheim - Kiefersfelden ist insbesondere in Ferienzeiten sehr hoch belastet. Dies führt zu einer ausgeprägten Nachfrage nach Parkständen mit der Folge einer starken Überlastung aller Rastanlagen in diesem Bereich. Insbesondere zur Einhaltung der aus Verkehrssicherheitsgründen gesetzlich einzuhaltenden Ruhezeiten für den Lkw-Verkehr und dem bestehenden Lkw-Nachfahrverbot auf dem österreichischen Teil der Inntal- und Brennerautobahn ist eine Erweiterung des Parkflächenangebotes dringend geboten. Die derzeitigen Stellplatzzahlen sind bei den gegenwärtigen und für die Zukunft prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht in der Lage, die Nachfrage an Stellplätzen sowohl für das Rasten als auch für das Einhalten der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen abzudecken. Darüber hinaus sind auch die vorgesehenen Versorgungsleistungen sinnvoll.

Der Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden ist erforderlich, um einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zwischen der Anschlussstelle und der nahe gelegenen TR-Anlage West zu erzielen. Der geringe Abstand zwischen der jetzigen Anschlussstelle Kiefersfelden und der neuen TR-Anlage unterschreitet die aus Gründen der Verkehrssicherheit und auch nach den einschlägigen Planungsrichtlinien erforderlichen Minimalabstände und erfordert daher die bauliche Verknüpfung der Anschlussstelle mit den T+R-Anlagen.

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.

3.2.2 Derzeitige Verkehrssituation

Die Bundesautobahn A 93 Rosenheim - Kiefersfelden ist eine wichtige Strecke für den Verkehr von Deutschland nach Österreich und Italien und den Ausflugsverkehr aus dem Ballungsraum München in die nahe gelegenen Berge der Alpen. Aus diesem Grund ist die Verkehrsbelastung in den Reisemonaten, insbesondere an den Wochenenden, besonders hoch. Sie liegt im Februar bei etwa 20 % und im August bei etwa 30 % über dem Jahresdurchschnitt.

Die günstigste Straßenverbindung zwischen den österreichischen Bundesländern Salzburg und Tirol führt über die deutschen Bundesautobahnen A 8 und A 93. Seit der Aufhebung der Grenzkontrollen hat sich der innerösterreichische Ost-West-Verkehr noch stärker auf diese Strecken verlagert.

Bei der Straßenverkehrszählung 1995 wurde südlich der Anschlussstelle Kiefersfelden eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) für beide Richtungen von 29.368 Kfz/24 h (mit 16,5 % Schwerlastverkehr) festgestellt. Im Jahr 2000 betrug der DTV an diesen Zählstellen 36.385 Kfz/24 h (mit 16,7 % Schwerlastverkehr). Die Steigerung des Gesamtverkehrs betrug in diesen fünf Jahren somit 24 % und die des Schwerverkehrs 25 %.

Schon in den 70er Jahren war die Kapazität der T+R-Anlage Ost bei Brannenburg an ihre Grenzen gelangt. Der Ausbau dieser T+R-Anlage scheiterte am öffentlichen Widerstand. Die langjährige Suche nach Alternativstandorten an der A 93 hatte bis zur Auflösung des Grenzüberganges Kiefersfelden ebenfalls keinen Erfolg.

In den Reisemonaten sind die benachbarten TR-Anlagen Irschenberg (A 8), Samerberg (A 8) und insbesondere Inntal (A 93), allesamt stark überlastet. Vor allem für den Lkw-Verkehr stehen viel zu wenig Parkstände zur Verfügung. An der T+R-Anlage Irschenberg gibt es nach dem erfolgten Umbau 11 LKW-Stellplätze und 142 PKW-Stellplätze. Die T+R-Anlage Inntal verfügt insgesamt über 10 LKW- und 88 PKW-Stellplätze. Die in Richtung Salzburg nächstgelegene T+R-Anlage Samerberg verfügt insgesamt über 24 LKW- und 58 PKW-Parkplätze.

Die Verkehrssituation hat sich gerade für den Lkw-Verkehr noch durch das kürzlich erlassene Lkw-Nachtfahrverbot auf dem österreichischen Teil der Inntal- und Brennerautobahn verschärft. Um die gesetzlich vorgesehenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer zu gewährleisten, bedarf es eines entsprechenden Rastangebotes.

Die bestehende Anschlussstelle Kiefersfelden (Richtungsfahrbahn Rosenheim – Kiefersfelden) mit den beiden Parallelrampen und der Lkw-Zufahrt zur damaligen Zollanlage West war schon in der Vergangenheit wegen der schlecht begreifbaren Führung der Verkehrsströme hinsichtlich der Verkehrssicherheit problematisch. In Zukunft erfüllt diese Situation durch den geringen Abstand zu den neuen T+R-Anlagen die Anforderungen an die Qualität und Sicherheit des Verkehrsablaufes wegen der Unterschreitung der geltenden Minimalabstände nach den Planungsrichtlinien nicht mehr.

Auf dem Gelände der ehemaligen Gemeinschaftszollanlage werden derzeit zwei provisorische Kleinraststätten mit Parkständen für Pkw und Lkw betrieben.

3.2.3 Künftige Verkehrssituation

Nach einer Prognose für die zukünftige Verkehrsbelastung von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 14.02.2002 ist - ausgehend von der Straßenverkehrszählung 2000 - auf der A 93 südlich der Anschlussstelle Kiefersfelden im Jahr 2015 mit einem DTV von 43.000 Kfz/24 h und einem Schwerlastverkehr von 8.500 Kfz/24 h zu rechnen. Dies bedeutet, dass nur mit einem Neubau der TR-Anlagen dem Bedürfnis des steigenden Verkehrs nach mehr Ruheplätzen entsprochen werden kann.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Die Nutzung der größtenteils bereits versiegelten Flächen der ehemaligen Grenzabfertigungsanlagen trägt den Zielen und Grundsätzen im Landesentwicklungsprogramm Bayern in der Fortschreibung 2003 (LEP B V 1.1.10, B VI 1.1) und den Zielen im Regionalplan für die Region Südostoberbayern (RP 18 B VII 1 G, 18 B II 1 G) für einen flächensparenden Verkehrsausbau und eine nachhaltige Siedlungsentwicklung Rechnung.

Im Regionalplan (RP 18 B VII 4.7 Z) ist als Ziel auch die Errichtung eines Autohofes bzw. einer Tank- und Rastanlage mit Lkw-Station und Pkw/Bus-Station auf der ehemaligen Grenzabfertigungsanlage aufgeführt.

3.3.2 Planungsvarianten

Aufgrund des Verkehrszwecks und der Umgebungsverhältnisse drängt sich zunächst eine weitgehende Orientierung der Baumaßnahme am Bestand der ehemaligen Zoll- und Grenzabfertigungsanlage Kiefersfelden auf.

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

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

Es wurde im Verfahren vorgebracht, eine T+R-Anlage an anderen Standorten zwischen Rosenheim und Kiefersfelden zu verwirklichen. Dies würde aber völlig der Nutzung der größtenteils bereits versiegelten Flächen der ehemaligen Grenzabfertigungsanlagen und damit den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung widersprechen (C.3.3.1). Außerdem würden Alternativstandorte zu erheblich

größeren Beeinträchtigungen, insbesondere durch neue Versiegelung, als das planfestgestellte Bauvorhaben führen.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS" bzw. an „Vorläufige Hinweise zu den Richtlinien für Raststätten an Straßen, VHRR 1999“. 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 Neubau der T+R-Anlage Kiefersfelden, die Umgestaltung der Verkehrsanlagen und der Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden erfolgen weitgehend bestandsorientiert. Eingriffe in das Grundeigentum und Natur und Landschaft werden damit weitgehend reduziert.

Eine Verschiebung der Tankanlage nach Norden ist wegen der Nähe zur Wohnbebauung von Kiefersfelden abzulehnen. Die Nutzung der größtenteils bereits versiegelten Flächen der ehemaligen Grenzabfertigungsanlagen entspricht den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplans und der Regionalplanung (C.3.3.1). Eine Verschiebung würde zudem eine vermeidbare, zusätzliche Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen auslösen. Eine Verschiebung ist auch aus Lärmschutzgründen nicht erforderlich (vgl. C.3.4).

Die geforderte Verwendung der gesamten bestehenden Betonfläche des ehem. Zollamtsgeländes Ostseite und Westseite für den Bau der T+R-Anlage Ost unter Verzicht auf den Abbruch der Betonflächen zur Vermeidung von Abbruchkosten und Lärm- und Staubentwicklungen ist nicht möglich, da der Abbruch aus technischen Gründen dringend erforderlich ist. Der Vorhabensträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Planung von Parkflächen aus verkehrlichen Erwägungen auch ein geordnetes, systematisches Anordnen der Stellplätze erfordert, welches sich an den Planungen für die Tank- und Raststätte orientieren sowie in diese einfügen muss. Die bestehenden Fahrbahn- und Parkflächen aus Granitpflaster entsprechen insofern aber nicht den Anforderungen für eine Befestigung von Parkflächen für den Kfz-Schwerverkehr und weisen auch einen sehr schlechten Erhaltungszustand auf.

Auch bedingen die Fahrbeziehungen und die neuen erforderlichen Fahrbahnbreiten zwischen den Parkflächen eine Erneuerung der Deckenbefestigung. Lärm- und Staubentwicklung sind bei den notwendigen Bauarbeiten für den Abriß unvermeidlich, werden aber nach Möglichkeit auf ein Mindestmaß reduziert. Die abgerissenen Betonflächen des ehem. Zollamtsgeländes West- und Ostseite können laut Auskunft des Vorhabensträgers recycelt werden bzw. in anderer Form wiederverwendet werden.

Die Entwässerungseinrichtungen müssten ohnehin den aktuellen wasserwirtschaftlichen Anforderungen angepaßt werden. Die neue geplante T+R-Anlage bildet mit der bestehenden Entwässerungsanlage keine funktionsfähige Einheit. Die Beibehaltung der bestehenden Betonflächen würde zudem im Widerspruch zu den Zielen, Grenzwerten und Auflagen der Wasserwirtschaft stehen.

Es ist nicht davon auszugehen, dass die Anzahl der vorgesehenen Parkplätze auf der Ausreiseseite, insbesondere für Pkw mit Anhänger und Lkw-Parkplätze, unter Berücksichtigung des seit 01.10.2002 bestehende Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5t zGG auf der österreichischen Seite der Inntal-Autobahn und einer ständigen Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs von vorneherein als zu gering bemessen erscheinen, wie das Polizeipräsidium Oberbayern im Verfahren einwandte. Es wird

dabei nicht verkannt, dass es in Spitzenzeiten (Ferienzeit) zu Kapazitätsüberschreitungen kommen kann. Parkplatzflächen bzw. Anzahl an Parkständen sind aber nicht zwingend nach einem Spitzenwert, sondern nach einem Durchschnittswert zu bemessen. Es wäre unwirtschaftlich für Verhältnisse zu planen, die nur gelegentlich auftreten. Die Planung von Parkflächen gemäß vorliegender Richtlinien (u.a. „Planungshinweise für Rastanlagen“) erfordert auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ein geordnetes, systematisches Anordnen der Stellplätze. Durch ein klar gegliedertes Aufstellen, sowie durch die Schaffung von verkehrssicheren Aus- und Einfahrbeziehungen ergibt sich insofern eine geringere Stellplatzanzahl als bei einem ungeordnetem Parken. Auch unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes, des Umweltschutzes und der Belange der Gemeinde Kiefersfelden hinsichtlich des Ankaufs von Restflächen der ehemaligen Grenzanlage zur Ausweisung von Gewerbeflächen erscheint die Größe des gewählten Parkraumes als sachgerecht. Zudem hat sich der Vorhabensträger die Möglichkeit vorbehalten, die Rastanlage (jeweils West und Ost) bei unabwendbarem Bedarf an Parkplätzen für Pkw mit Anhänger von 6 auf 12 Stellplätze künftig zu erweitern. Ferner besteht durch die Nachfolgenutzung der aufzulassenden T+R-Anlage Inntal als PWC-Anlage dort die Möglichkeit einer Stellplatzerweiterung.

Mit der Tektur vom 05.05.2004 hat der Vorhabensträger auf die ursprünglich vorgesehene rückwärtige Erschließung der T + R-Anlage Ost über die Spitzsteinstraße durch das Wohngebiet im Bereich Unterkiefer, wie auch mehrfach im Verfahren gefordert, verzichtet. Als Ersatz ist eine Erschließung über die Autobahn vorgesehen. Eine Flächeninanspruchnahme ist noch für die notwendige Umgestaltung der Rampe der Betriebszufahrt erforderlich, um eine Befahrbarkeit für den Betriebsdienst des Vorhabensträgers in beide Fahrtrichtungen sicherzustellen.

Wie von der Gemeinde Kiefersfelden gewünscht, hat der Vorhabensträger in der Tektur an der Anschlussstelle der A 93 Kiefersfelden zur St 2589 hin nun den Bau einer Kreisverkehrsanlage vorgesehen.

Eine Einbeziehung der geplanten Tankstellen- und Raststättenbetriebe in das vorliegende Planfeststellungsverfahren war zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da die maßgeblichen Unterlagen bei der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die T+R GmbH noch nicht vorgelegt wurden. Insofern bleibt die Entscheidung einem eigenem Genehmigungsverfahren vorbehalten, welches der Vorhabensträgers demnächst zu beantragen gedenkt. Es ist beabsichtigt, die Baumaßnahmen zeitgleich abzuschließen.

Der Forderung der T+R GmbH & Co. KG auf Widmung der ca. 600 m langen bestehenden bundeseigene Privatstraße der ehemaligen Zollanlage westlich der zukünftigen Tank- und Rastanlage Kiefersfelden West kann nachgekommen werden. Der Vorhabensträger ist sich mit der Gemeinde Kiefersfelden einig, dass diese Straße in einem eigenen Verfahren außerhalb der Planfeststellung zukünftig zu einer öffentlichen Verkehrsfläche der Gemeinde Kiefersfelden gewidmet werden soll, soweit sie nicht von den Planungen des Vorhabensträgers tangiert wird.

3.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

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

3.3.4.1 Lärmschutz

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

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

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

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

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der Neubau der T+R-Anlage und die Änderung der bestehenden Straße, ihre Höhenlage und sonstige Gestaltung hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vernünftigste Lösung.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. 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.

3.3.4.1.3 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Der Lärmschutz ist auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung und nicht auf Spitzenbelastungen auszulegen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

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

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa über 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite. Die Berücksichtigung spezieller Windverhältnisse im Inntal ist in der RLS-90 nicht vorgesehen.

Die Prognose des Verkehrsgutachters Prof. Dr. Ing. Kurzak, die eine Verkehrsmenge von 43.000 Kfz/24h im Prognosejahr 2015 für beide Fahrtrichtungen und ca. 5.000 Fahrzeuge in den T+R-Anlagen zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Der Lkw-Anteil wurde dabei mit 17 % bei Tag und mit 44 % bei Nacht angesetzt und liegt auf der sicheren Seite.

3.3.4.1.4 Ergebnis

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

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um den Umbau einer bestehenden Anschlussstelle, sowie um den Neubau einer Tank- und Rastanlage. Beides sind erhebliche bauliche Eingriffe i.S. der VLärmSchR 97, weil sie in die bauliche Substanz und in die Funktion der A 93 als Verkehrsweg eingreifen. Zu beurteilen ist damit, ob eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV vorliegt.

Die geplante Maßnahme führt weder zu einer weiteren Verkehrssteigerung, noch zu einer Erweiterung des Straßenquerschnittes oder einer Änderung der Funktion der BAB. An der durchgehenden A 93 (4-streifiger Querschnitt) werden keine baulichen Änderungen vorgenommen.

Durch den Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden ändert sich die Verkehrsbelastung auf der A 93 ebenfalls nicht. Der bereits bestehende Verzögerungstreifen wird nur in südlicher Richtung verlängert. Lediglich die Emissionsquelle, nämlich der Anteil des Verkehrs auf den westlichen Rampen der Anschlussstelle, rückt dadurch um rd. 70 m näher an die Immissionsorte. Das nächstgelegene Wohnhaus befindet sich in einer Entfernung von rd. 250 m zur Anschlussstellenrampe. Der zu erwartende Beurteilungspegel wurde jeweils für das Prognosejahr 2015 für den Zustand mit Umbau der Anschlussstelle und ohne Umbau der Anschlussstelle bestimmt (siehe Unterlage 11.1, Schalltechnische Berechnungen). Beim Umbau der Anschlussstelle werden die Beurteilungspegel am nächstgelegenen Wohngebäude des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms für das Prognosejahr 2015 weder um mindestens 3 dB(A) noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder auf mindestens 60 dB(A) nachts erhöht. Es kommt also nicht zu einer wesentlichen Änderung i. S. der 16. BImSchV. Das gleiche gilt für den Anbau von einem erweiterten Verzögerungstreifen zur Anfahrt der T+R-Anlage Ost, so dass insofern ebenfalls keine Lärmvorsorgemaßnahmen ausgelöst werden.

Im Bereich des Neubaus der Tank- und Rastanlage Kiefersfelden (T+R-Anlage) befindet sich jeweils westlich und östlich der A 93 Wohnbebauung. Der von der T+R-Anlage ausgehende Verkehrslärm für das Prognosejahr 2015 in reinem und allgemeinem Wohngebiet und Kleinsiedlungsgebieten wird für sich alleine betrachtet nach der Berechnung die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) nachts nicht überschreiten.

Eine zusätzliche Überprüfung der Lärmberechnungen mittels einer Addition der Lärmemissionen der T+R-Anlage mit den Lärmemissionen der A 93 für das Prognosejahr 2015 hat ergeben, dass es ebenfalls weder zu einer Erhöhung um mindestens 3 dB(A) (maximale Erhöhung um 0,2 dB(A)) noch zu einer Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder auf mindestens 60 dB(A) nachts durch die Baumaßnahme kommt.

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU) hat die vom Vorhabensträger vorgenommenen Lärmberechnungen überprüft und die Ergebnisse bestätigt.

Lärmschutzmaßnahmen infolge der Baumaßnahme werden deshalb nicht erforderlich. Die bestehenden Lärmschutzeinrichtungen werden jedoch im Zuge der Baumaßnahme den neuen Gegebenheiten angepasst, so dass der bisherige Lärmschutz erhalten bleibt. Die Auflagen unter A.3.6 stellen sicher, dass der Lärmschutz frühest möglich nach dem heutigen Stand der Technik in hochabsorbierender Bauweise ausgeführt wird.

Der Vorhabensträger wird in diesem Beschluss zudem angehalten, Lärm und Staub möglichst gering zu halten. Große Lärmquellen wie Rammarbeiten oder sonstige erhebliche Erschütterungsarbeiten sind aber während der Bauarbeiten nicht geplant.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

3.3.4.2.1 Allgemeines

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Planung zum Bau der T+R-Anlage Kiefersfelden und der Anschlussstelle Kiefersfelden 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 § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende novellierte 22. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen daher nicht unmittelbar. In dieser Richtlinie wurden die aufgrund der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) beschlossenen Tochterrichtlinien 1999/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und 2000/69/EG vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft in deutsches Recht umgesetzt. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte werden deshalb neben der TA-Luft zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Sie sind jedoch nicht so zu verstehen, dass jede, auch geringfügige, Überschreitung eine Gesundheitsgefährdung bedeutet. Die Grenzwerte aus der EU-Richtlinie 1999/30/EG beruhen auf den "Air Quality Guidelines for Europe 1999" der WHO, die festgelegt wurden, um unter Vorsorgegesichtspunkten langfristige Schäden für die menschliche Gesundheit zu vermeiden, zu verhüten und zu verringern. Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist daher im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes zu verfolgen. Ob dafür Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG gegen den Vorhabensträger einer Straßenbaumaßnahme erforderlich und zielführend sind, muss im Fall der Grenzwertüberschreitung im Einzelfall gesondert geprüft werden. Die 22. BImSchV selbst sieht als Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen durch die zuständigen Behörden vor. Diese Aufgabe richtet sich nicht unmittelbar an die Straßenbaubehörden, sondern in Bayern an das zuständige Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Art. 8 BayImSchG)

3.3.4.2.2 Prüfung der Schadstoffbelastung

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat hinsichtlich der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen eine Abschätzung nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MLuS-02 – für den Prognosefall 2015 vorgenommen. Dabei wurde festgestellt, dass unter Ansatz der prognostizierten Verkehrsmengen an allen betroffenen Anwesen die Grenzwerte der 22. BImSchV für Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Benzol und darüberhinaus auch der Grenzwert für das Jahresmittel von PM₁₀ eingehalten sind. Insbesondere ist auch davon auszugehen, dass dies auch für die Einhaltung des Grenzwertes für das Jahresmittel von PM₁₀ gilt. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat jedoch in seiner Stellungnahme auch ausgeführt, dass eine Überschreitung des Grenzwertes für PM₁₀ von 50 µg/m³ für das 24 h-Mittel öfter als die zulässigen 35 mal im Kalenderjahr nicht ausgeschlossen werden kann und demzufolge Messmaßnahmen über einen Zeitraum von sechs

Monaten bzw. als Luftreinhalungsmaßnahme eine Errichtung/Erhöhung von Lärmschutzwänden auf beiden Seiten der A 93 im Bereich der Wohnbebauung mit/auf 6,0 m Höhe gefordert. Die Gemeinde Kiefersfelden hat zur Vermeidung von unnötigem Verkehr im Bereich der T+R-Anlage z. B. bei Vollbelegung ein elektronisches Verkehrleitsystem vorgeschlagen. PM₁₀ beschreibt eine feine Fraktion des Schwebstaubgehaltes der Luft mit Partikelgrößen bis zu einem aerodynamischen Durchmesser von 10 µg.

Wir lehnen weitere Nebenbestimmungen zur Luftreinhaltung in diesem Planfeststellungsbeschluss aus folgenden Gründen ab:

Der Neubau der T+R-Anlagen und der Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden führen unserer Ansicht nach zu keinen nennenswerten baulichen Veränderungen an der bestehenden A 93 im Bereich der nächstgelegenen Wohnbebauung. Auch die Verkehrsverhältnisse, sowie die Funktion der Bundesautobahn verändern sich durch die Maßnahme nicht. Durch das Bauvorhaben wird auch keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens hervorgerufen, da gegenüber der heutigen Situation keine zusätzlichen durchgehenden Fahrstreifen geschaffen werden. Für die Beurteilung bei der Luftschadstoffbelastung ist daher überwiegend der Neubau der T+R-Anlage zu betrachten.

Dabei geht der Vorhabensträger zu Recht davon aus, dass als Immissionsorte die Anwesen auf den Fl.Nr. 383/7, 383/8, 383/9, 383/10 und 383/13 maßgebend sind. Eine quantitative Berechnung der Luftschadstoffe durch die geplante T+R-Anlage ist zwar für diese Anwesen nach MLuS 02 nicht möglich, doch lässt sich aufgrund des großen Abstandes zur A 93 (>125m) und des geringen Abstandes zur T+R-Anlage (>25 m) in Relation der Verkehrsbelastung der A 93 im Prognosejahr 2015 mit 43.000 Kfz/24h zu rund 4.450 Kfz/24h je T+R-Anlage eine qualitative Aussage treffen. Die Zusatzbelastung aus dem Verkehr der T+R-Anlage ist aufgrund des geringen Anteils zum Autobahnverkehr von ca. 12% als gering einzustufen. Auch aufgrund des großen Abstandes zur BAB A 93 (>125 m) ist es sehr unwahrscheinlich, dass es zu einer Überschreitung des PM₁₀-Grenzwertes von 50 µg/m³ für das 24h-Mittel öfter als die zulässigen 35 mal im Kalenderjahr Kalenderjahr bei obigen Anwesen kommt.

Das Gaststättengebäude der T+R-Anlage Ost, bei welchem das Bayer. Landesamt für Umweltschutz eine Überschreitung des PM₁₀-Grenzwertes von 50 µg/m³ für das 24h-Mittel befürchtet, ist kein maßgebender Immissionsort, da dieses Gebäude straßenrechtlich als Teil der Bundesfernstraße gilt. Auch die vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz angeführten Wohnbebauungen (Fl. Nr. 370/16, 370/14, 347/33, 374/59, 347/112, 181/39, 181/38, 181/20) sind aufgrund ihres großen Abstandes zur geplanten T+R-Anlage keine maßgebenden Immissionsorte.

Zudem dient das MLuS-02 als Verfahren zur Abschätzung von Immissionen (MLuS-02, 1.2) und erhebt keinen Anspruch auf eine exakte Berechnung (MLuS-02, 1.3 am Ende). Darüber hinaus wurde inzwischen festgestellt, dass die Abschätzung nach MLuS-02 vor allem bei hohen Verkehrsbelastungen zu erheblichen Überschätzungen der PM₁₀-Immissionen (bis zu etwa dem 2,5-fachen) führt.

Die zulässige Überschreitungshäufigkeit des 24-h-Mittelwertes von 35 x im Kalenderjahr ergibt sich nach Angaben des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz gemäß MLuS-02 daraus, dass bei Überschreitung eines Jahresmittelwertes von 27 µg/m³ immer mehr als 35 Überschreitungen des 24-h-Mittelwertes anzunehmen seien. Diese pauschale Annahme von mehr als 35 Überschreitungen im Jahr, wenn der Jahresmittelwert über 27 µg/m³ liegt, halten wir für nicht zwingend. Es wäre sonst kaum verständlich, warum in der 22. BImSchV sowohl ein Jahresgrenzwert als auch ein 24-h-Mittelwert mit einer bestimmten zulässigen Überschreitungshäufigkeit festgesetzt wurde, obwohl letzterer bei unter dem zulässigen Jahresgrenzwert liegenden Immissionswerten zwangsläufig nicht eingehalten werden könnte, wenn die genannte Korrelation richtig wäre.

Daher gehen wir von keiner signifikanten Änderung bzw. Verschlechterung der Luftschadstoffbelastung im Untersuchungsgebiet infolge des Neubaus der T+R-Anlagen und des Umbaus der AS Kiefersfelden aus. Wir können 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. Selbst wenn man aber davon ausgehen müsste, dass die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte für PM₁₀ überschritten wären, könnte der Vorhabensträger der Straßenbaumaßnahme, nicht für die Sanierung der schlechten Gesamtsituation, die auf viele Faktoren zurückzuführen ist (z. B. Hausbrand, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft etc.) allein verantwortlich gemacht werden, nur weil das Vorhaben in einem stark vorbelasteten Gebiet liegt.

3.3.4.2.3 Ergebnis

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

3.3.4.3 Bodenschutz

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

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

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

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

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Nr. 12.1, 12.2 und 12.3 der Planunterlagen beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 07.03.1997, UPR 1997, 329).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben

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

3.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.2.1 Eingriffsregelung

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

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

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

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

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

3.3.5.2.2 Landschaftliche Leitbilder

Der Regionalplan Südost-Oberbayern nennt als fachliche Ziele die Vermeidung einer Überbeanspruchung von Natur und Landschaft und, die Erhaltung und Sicherung der wesentlichen, für die Naturräume typischen und einzigartigen Biotop in ihrer Funktion. Außerdem sollen räumliche Verbindungen zu vorhandenen naturnahen Landschaftselementen und Strukturen geschaffen werden.

Das Arten- und Biotopschutzprogramm für den Landkreis Rosenheim sieht als Schwerpunkt der Ziele und Maßnahmen den Erhalt und die Optimierung des gesamten Inntales. Erreicht werden soll dieses Ziel u.a. durch Erhaltung und Optimierung der Auwälder, Neubegründungen von Auwald und Verjüngung der Bestände in artenreiche standortheimische Laubwälder. Durch Umbau landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen sollen diese wieder in Auwälder überführt werden.

3.3.5.2.3 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 (§ 8 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand

der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

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

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1 und 12.4) verwiesen.

3.3.5.2.4 Ausgleichsmaßnahmen

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

Durch Flächen- und Funktionsverluste unmittelbar sowie durch Immissionen mittelbar werden der Großbaumbestand im Bereich der ehemaligen Zollstation mit mittlerer ökologischer Bedeutung, der Hecken und Baumbestand in den Randbereichen der ehemaligen Zollstation, intensiv genutzte Ackerbau- und Grünlandflächen im Bereich der bestehenden Anschlussstelle und Gehölzbestände und Freiflächen innerhalb der ehemaligen Zollstation und im Bereich der bestehenden Anschlussstelle als Lebensräume mit geringer ökologischer Bedeutung beeinträchtigt. Das landschaftlichen Funktionsgefüge wird lediglich durch eine Verstärkung bereits bestehender Zerschneidungseffekte beeinträchtigt. Diese wird unter Berücksichtigung vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen als unerheblich eingestuft.

Durch den Verlust von Gehölzstrukturen mit Bedeutung für das Landschafts- und Straßenbild, durch eine geringe optische Beeinträchtigung (Sichtbarriere) durch Lärmschutzwände und eine Verstärkung der technischen Überprägung der Landschaft durch Vergrößerung der Anschlussstelle wird das Landschaftsbild sowie Erholung und Naturgenuss beeinträchtigt.

Durch die Versiegelung von landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen und ihrer Säume, von Freiflächen im Innen- und Randbereich der ehemaligen Zollstation und im im Bereich der Anschlussstelle kommt es zu einem Verlust von Bodenfunktionen (Lebensraum für Bodentiere, Lebensgrundlagen für Vegetation, Ausgleichskörper für Wasserkreislauf, Filter, Puffer, Transformation von Schadstoffen).

Eine erheblich Beeinträchtigung für das Klima und die Luft ist durch die geplante Baumaßnahme nicht zu erwarten, da nur kleinflächig Frischluftentstehungsgebiete (Gehölzbestand) verloren gehen und keine weiteren Austauschbahnen zerschnitten werden.

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 bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich.

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

dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Auf der Basis der zwischen den Bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Bei Anwendung dieser Grundsätze ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf von 0,54 ha. Im Einzelnen verweisen wir zur Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs auf die Unterlage 12.1.

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. Das Bauvorhaben betrifft Lebensräume mit untergeordneter, geringer und mittlerer ökologischer Bedeutung, die kurz- bis mittelfristig wiederhergestellt werden können.

Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

Anlage eines 10 m breiten Gehölzstreifens und einer Streuobstwiese auf bisher intensiv genutztem Wirtschaftsgrünland durch

- Pflanzung von standortheimischen Baum- und Straucharten
- Pflanzung von Obstbäumen in einheimischen Sorten
- Extensive Bewirtschaftung des Grünlands

als Ausgleich für unmittelbare Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung und zur Belebung des Landschaftsbildes.

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern, dem Regionalplan und anderen Fachplanungen (z. B. ABSP) ergaben sich als räumliche und fachliche Ziele für das Ausgleichskonzept die Verbesserung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch Bereitstellung von Standorten für neue Lebensräume, die Verbesserung der klimaökologischen Gesamtsituation im Planungsraum und Stärkung der abiotischen Funktionen durch Neuanlage von Biotopstrukturen, die Anreicherung des Talraumes durch Schaffung von ökologisch wirksamen Trittsteinbiotopen, Verstärkung der ökologisch und landschaftlich wirksamen baumreichen Gehölzstrukturen und die Neugestaltung und Belebung des Landschaftsbildes durch landschaftlich wirksame Pflanzungen und Pflanzung von Einzelbäumen im Bereich der Tank- und Rastanlagen und der Anschlussstelle.

Anhand dieses planerischen Leitbildes wurde das naturschutzfachliche Ausgleichskonzept entwickelt. Die vorgesehenen Maßnahmen sind geeignet, entsprechend dieser Zielsetzung einen Ausgleich herbeizuführen. Die verbleibenden Funktionsverluste für den Naturhaushalt sind aufgrund der hohen Vorbelastung durch die Autobahn, die bestehende Anschlussstelle und die ehemalige Zollstation sowie der damit verbundenen geringen Wertigkeit als Lebensraum von untergeordneter Bedeutung. Zusätzliche Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges (Trenn- und Barrierewirkung) sind aufgrund der Vorbelastungen durch die bestehende Autobahn bei diesem Vorhaben nicht relevant. Vorübergehende Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild und die Erholungseignung ergeben sich durch den Verlust von Gehölzstrukturen, sowie durch den Verlust von Großbäumen, die aber durch Neupflanzungen ersetzt werden. Der Umbau der Anschlussstelle bewirkt eine dauerhafte Verstärkung der anlage- und betriebsbedingten technischen

Überprägung. Durch den Neubau der Tank- und Rastanlagen fehlen für viele Jahre die landschaftsbildprägenden Großbäume. Die beeinträchtigten Funktionen des Landschaftsbildes werden durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen mittelfristig kompensiert.

Die bis zur endgültigen Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen für das Landschaftsbild auftretenden Funktionsverluste (Raumgliederung, Einbindung der Anlagen in die Landschaft, optische Abschirmung) werden diese durch zusätzliche Maßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen A 1 ausgeglichen.

Die nach Abzug der entsiegelten Flächen verbleibenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Wasser durch die Versiegelung von landwirtschaftlichen Flächen und Straßennebenflächen werden durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen kompensiert.

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

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

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

Die wegen der Lage des Bauvorhabens im Landschaftsschutzgebiet „Inntal“ (Nr. 187.01) erforderliche Befreiung nach § 3 der Landschaftsschutzgebiets-VO kann wegen des Fehlens naturschutzfachlicher Hinderungsgründe in diesem Planfeststellungsbeschluss im Einvernehmen mit dem Landratsamt Rosenheim, untere Naturschutzbehörde, ausgesprochen werden.

3.3.6 Gewässerschutz

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

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

Durch das Bauvorhaben werden keine Wasserschutzgebiete für öffentliche Wasserversorgungsanlagen berührt.

3.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das auf den Zu- und Abfahrten, den AS-Verbindungsrampen und der Verteilerfahrbahn anfallende und aus dem Gelände zulaufende Niederschlagswasser 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 Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Für die Verkehrsflächen der T+R-Anlagen müssen neue Entwässerungseinrichtungen geschaffen werden, da die noch bestehenden Einrichtungen der Zollanlage nicht passen. Das aus den Verkehrsflächen der T+R-Anlagen abfließende Niederschlagswasser wird über Rohrleitungen und ein geschlossenes Absetz- und Abscheidebecken (Lage in der Trennfläche zwischen dem Tankbereich West und der Richtungsfahrbahn Rosenheim - Kiefersfelden) in den Schopperbach geleitet (Abflussmenge beträgt 676 l/s). Dieser kreuzt die Autobahn bei km 23,7 (BW 59) und mündet nach Durchlaufen mehrerer Becken in den Inn.

Die Entwässerungsanlagen werden nach den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung RAS-Ew“, dem ATV Arbeitsblatt A 138 und dem Merkblatt ATV-DVWK-M 153 konzipiert und bemessen (vgl. Unterlage 13).

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 A.4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4. angeordneten Auflagen, 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.

In den geplanten Anlagen tritt sowohl eine Rückhaltung mit Drosselung, sowie auch ein Absetzen und Abscheiden von Schmutz- und Schadstoffen auf.

Spezielle hochwassersicherungstechnische Maßnahmen sind für den Bau der Brücke über den Kiefernbach (BW 62) nicht festzulegen. Durch den Bau der Verbreiterung der Kiefernbachbrücke wird der vorhandene Durchfluß-Querschnitt nicht verkleinert. Der bauliche Eingriff am Bauwerk ist nur geringfügig. Baugerüste werden im Flussquerschnitt nicht errichtet. Maßgebend für einen Bemessungsabfluß bei einem HQ_{100} ist im übrigen die oberstrom liegende, bestehende Kiefernbachbrücke. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat diesbezüglich auch keinerlei Bedenken erhoben. Die Auflage unter A.3.2.2 stellt sicher, dass während der Bauzeit am Brückenbauwerk für den Hochwasserschutz durch den Vorhabensträger gesorgt ist.

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in geringem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der Verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Land-

wirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (z. B. Anschneidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichsflächen werden rund 645 m² landwirtschaftlicher Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme verringert werden.

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

3.3.8 Fischerei, Jagd

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.7 Rechnung getragen. Insbesondere wird das Oberflächenwasser der Parkplätze und somit etwaige Gefahrstoffe in das geplante Absetz- und Rückhaltebecken abgeleitet. Das Rückhaltebecken ist nach den Anforderungen der Wasserwirtschaft mit einem Leichtstoffabscheider, sowie mit einem Rückhaltevolumen für Fahrgutunfälle versehen. Der Kieferbach ist damit nicht von einer Einleitung betroffen. Forderungen der Gemeinde Kiefersfelden nach weiteren Schutzauflagen bzw. nach Beweissicherungsverfahren und einer Beweislastumkehr im Schadensfall werden hiermit zurückgewiesen. Mögliche Schadensersatzansprüche richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen im Schadensfall und sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Es bleibt anzumerken, dass eine Beweissicherung im Hinblick auf einen lebendigen und damit sich ständig verändernden Fischbestand äußerst schwierig erscheint. Die allgemeinen, bei den Fachbehörden vorliegenden Fischbestandsdaten können zudem im Schadensfall angefordert werden. Dies gilt auch bzgl. der Forderung nach einer Beweissicherung des Wildbestandes, da wegen der Veränderlichkeit des Wildbestandes über die bei den Fachbehörden vorliegenden Daten keine darüber hinausgehenden Erkenntnisse im Schadensfall zu erwarten sind.

3.3.9 Polizeiliche Belange

Die Frage der Anlage von Beleuchtungseinrichtungen und Stromanschlüssen für Kontrollcontainer an den aus besonderen Anlässen vorgesehenen und zeitlich befristeten Grenzkontrollstellen ist in Nebenbestimmung A.3.8 behandelt.

Die Standorte bzw. Ausführung von elektronisch steuerbaren Einrichtungen zur Verkehrslenkung und von Prismenwendern bzw. Klappschildern sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens und können gegebenenfalls noch außerhalb zwischen dem Vorhabensträger und dem Polizeipräsidium Oberbayern abgestimmt werden.

3.3.10 Kommunale Belange

3.3.10.1 Gemeinde Kiefersfelden

Die Gemeinde Kiefersfelden hat im Verfahren ihre Einwendungen teilweise zurückgenommen bis auf Belange der gemeindlichen Feuerwehr, den Hochwasserschutz am Kiefernbach, die Sicherheit und Anpassung vorhandener Versorgungsleitungen, Lärm und Luftschadstoffe und den Verzicht auf eine Fahrbahn- und Brückenerweiterung (Bau-km 24,5 - 24,82).

Wir verweisen insofern auf die bisherigen Ausführungen in diesem Beschluss.

Durch die Auflagen unter A.3.9 wird sichergestellt, dass der Bestand und die Sicherheit der vom Bauvorhaben betroffenen Leitungen in Abstimmung mit den

Leitungsträgern sichergestellt ist.

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

Der Brandschutz ist eine Pflichtaufgabe der Gemeinde Kiefersfelden im eigenen Wirkungsbereich nach Art. 1 Bayerisches Feuerwehrgesetz (BayFwG), der sie im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit selber, gegebenenfalls mit staatlicher Förderung (Art. 3 BayFwG), nachkommen muss. Die Frage, ob sich der Vorhabensträger an den Kosten für die Beschaffung zusätzlicher Sicherheitsvorkehrungen und Sicherungsmittel für die gemeindliche Feuerwehr beteiligen muss, ist kein notwendiger Gegenstand des hier planfestgestellten Bauvorhabens. Zudem hat die Baumaßnahme nach unserer Ansicht nicht ein derartiges Gewicht, dass dadurch die Funktionsfähigkeit der gemeindlichen Feuerwehr nicht mehr sichergestellt und damit auch das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht aus Art. 28 Abs. 2 GG verletzt ist. Wir konnten daher dem Vorhabensträger nicht auf dessen Kosten die Beschaffung zusätzlicher Sicherheitsvorkehrungen und Sicherungsmittel oder eine Kostenerstattungsverpflichtung zu Gunsten der Gemeinde Kiefersfelden in diesem Beschluss auferlegen.

3.3.10.2 Gemeinde Flintsbach a. Inn

Die Gemeinde Flintsbach a. Inn hat sich im Verfahren für den Erhalt sowohl der T+R-Anlage Inntal Ost als auch der T+R-Anlage Inntal West (mit Erweiterung) nach der Inbetriebnahme der T+R-Anlagen Kiefersfelden ausgesprochen, um insbesondere das Rasthaus als sicheren Arbeitgeber zu erhalten.

Die Notwendigkeit der Baumaßnahme wurde bereits oben ausführlich begründet. Der Erhalt der T+R-Anlage Inntal Ost und West sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Der Vorhabensträger hat die Absicht erklärt, die beiden Anlagen als PWC-Standorte zu erhalten.

3.3.10.3 Träger von Versorgungsleitungen

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

3.4 Private Einwendungen

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

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden ca. 2.500 m² Fläche aus Privateigentum benötigt.

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

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in

den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln, aber nicht in diesem Beschluss.

3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

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

Lärmschutzauflagen sind unter A.3.6 behandelt.

3.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

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

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich gegebenenfalls bei der Behandlung der betroffenen Flächen.

3.4.1.2.2 Nachteile durch Bepflanzung

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

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

3.4.2 Einzelne Einwender

3.4.2.1 Einwendungsführer Nr. 1001

Die Inanspruchnahme von ca. 510 m² und das Entstehen einer Restfläche ist für die Anlage einer Zufahrt bautechnisch notwendig, nicht weiter reduzierbar und folglich hinzunehmen. Die Zufahrt ist aus betrieblichen Gründen sowie aus Zwecken des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes erforderlich. Wegen der Frage der

angemessenen Entschädigungshöhe und der Übernahme der entstehenden Restfläche durch den Vorhabensträger verweisen wir auf C.3.4.1 und C.3.4.1.2.1.

3.4.2.2 Einwendungsführer Nr. 1002

Die Flächeninanspruchnahme in einer Größe von ca. 135 m² aus der Fl. Nr. 383/3 (17.624 m²) für die T+R-Anlage Ost ist bautechnisch notwendig und nicht weiter reduzierbar. Dies gilt auch für eine weitere, vorübergehende Inanspruchnahme einer Teilfläche von 290 m² als Arbeitsraum. Die Teilfläche wird nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in den Ursprungszustand zurückversetzt (A.3.5.5).

3.4.2.3 Einwendungsführer Nr. 1003

Wir verweisen vorab auf die Ausführungen zu Lärm und Luftschadstoffen (C.3.3.6).

Der Zugang zum Kieferer See bleibt über die Unterführung Lohweg sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für gehbehinderte Menschen und Rollstuhlfahrer weiterhin, wenn auch in der Breite evtl. eingeschränkt, möglich. Eine starke Beeinträchtigung von gehbehinderten Menschen und Rollstuhlfahrern während der Bauzeit ist somit nicht zu befürchten.

3.4.2.4 Rechtsanwalt Dudek für Einwendungsführer Nr. 1004 und Nr.1005

Die Einwendungsführer richten sich gegen durch das Bauvorhaben verursachten Lärm und Luftschadstoffe. Die Baumaßnahme führt aber weder zu einer weiteren Verkehrssteigerung, noch zu einer Erweiterung des Straßenquerschnittes oder Änderung der Funktion der Bundesautobahn. An der durchgehenden A 93 (4-streifiger Querschnitt) werden keine baulichen Änderungen vorgenommen. Auch der Neubau der T+R-Anlagen und der Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden führen zu keinen nennenswerten baulichen Veränderungen an der bestehenden A 93 im Bereich der nächstgelegenen Wohnbebauung. Lärmschutzmaßnahmen nach den Regelungen zur Lärmvorsorge bzw. Maßnahmen zur Luftreinhaltung infolge des Autobahnverkehrs scheiden daher aus. Wir verweisen insofern auf die Ausführungen zu Lärm und Luftschadstoffen (C.3.3.6). Das Gelände wird auch derzeit auch als Klein-Rastanlage mit Kiosk und Pkw- und Lkw-Abstellmöglichkeiten genutzt.

Eine Ausgestaltung für 1500 LKW- und Bus-Stellplätze ist nicht vorgesehen. Auf der Westseite werden 69 LKW-Stellplätze und 6 Busparkplätze und auf der Ostseite 79 LKW-Stellplätze und 6 Busparkplätze errichtet.

Eine öffentliche Nutzung der Betriebszufahrt ist zukünftig ausgeschlossen. Die Betriebszu- und -abfahrten wurden am 27.08.2003 verschlossen. Die Tore sind nunmehr nur noch mit Schlüssel zu öffnen, die im Besitz eines berechtigten Personenkreises sind.

3.4.2.5 Einwendungsführer Nr. 1006

Wir verweisen auf die Ausführungen zu Lärm und Luftschadstoffen (C.3.3.6). Eventuelle Wertminderungen des Anwesens auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu dem Neubau der T+R-Anlage sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Der Neubau erfolgt zudem auf den Flächen der ehemaligen Grenzabfertigungsanlage. Daher ist keine Verschlechterung der Situation gegeben.

Wir können auch keine entstehende starke Beeinträchtigung des Freizeit- und Erholungswertes bei der Nutzung der nahe gelegenen Badesees und Tennisanlagen durch die unmittelbare Nähe der An- und Abfahrten der T+R-Anlage erkennen, da sich auch hier die vorgegebene Situation im Vergleich zum früheren Zustand nicht

verschlechtert. Die T+R-Anlage nutzt die gleichen Zu- und Abfahrten wie die ehemalige Grenzabfertigungsanlage.

3.4.2.6 Einwendungsführer Nr. 1007

Wir verweisen insofern auf die Ausführungen zu Lärm und Luftschadstoffen (C.3.3.6). Risiken für Leib, Leben und Eigentum infolge möglicher Unfälle und „gefährlicher Güter“ entsprechen dem üblichen Gefahrenpotential auf der Straße. Eine nennenswerte Erhöhung im Vergleich zur Nutzung als Grenzabfertigungsstelle bzw. als derzeitige Parkierungsanlage mit Kioskbetrieb ist nicht festzustellen.

3.4.2.7 Weitere Einwendungsführer

Dabei handelt es sich im wesentlichen um Einwendungen, die in den bisherigen Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses bereits behandelt worden sind und sich mit dem Lärmschutz, Abgasen, der Betriebszufahrt durch ein Wohngebiet usw. befassen. Hierauf wird Bezug genommen.

3.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau der Tank- und Rastanlagen Kiefersfelden West und Ost und der Umbau der Anschlussstelle Kiefersfelden auf der Bundesautobahn A 93 Rosenheim - Kiefersfelden auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

3.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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

4. **Kostenentscheidung**

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

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

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Kiefersfelden zwei Wochen zur Einsicht ausgestellt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 15.07.2004
Regierung von Oberbayern

Deindl
Oberregierungsrat

