

Aktenzeichen: 225.2-43543 St 2580-001



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**Staatsstraße St 2580;**

**Flughafentangente Ost (FTO),**

**Neubau von der St 2332 bis zur A 94 (Bauabschnitt VI)  
von Bau-km 11 + 025 bis Bau-km 15 + 955  
und**

**Anschlussstelle A 94/St 2580**

**von Bau-km 15 + 955 der FTO und  
von Str.-km 15,510 bis Str.-km 16,400 der A 94**

**München, 18. Oktober 2004**

### Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AIIMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
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
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
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
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
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
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
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
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz

Aktenzeichen: 225.2-43543 St 2580-001

**Vollzug des BayStrWG;  
Staatsstraße St 2580;  
Flughafentangente Ost,  
Neubau von der St 2332 bis zur A 94 (Bauabschnitt VI)  
von Bau-km 11 + 025 bis Bau-km 15 + 955 und  
Anschlussstelle A 94 / St 2580  
von Bau-km 15 + 955 der FTO und  
von Str.-km 15,510 bis Str.-km 16,400 der A 94**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A. Entscheidung**

#### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Neubau der St 2580, Flughafentangente Ost (FTO) von der St 2332 bis zur A 94, also von Bau-km 11+025 bis Bau-km 15+955 (Bauabschnitt VI) und für die Anschlussstelle der St 2580 an die BAB A 94 bei Bau-km 15+955 der FTO und von Str.-km 15,510 bis Str.-km 16,400 der A 94 wird mit den sich aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

#### **2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht	-
2T1, Bl. 1	Übersichtskarte	1 : 100.000
3T2	Übersichtslageplan	1 : 5000
6.1T1 Bl. 1	Regelquerschnitt St 2580	1 : 50
6.2 Bl. 1	Regelquerschnitt St 2332	1 : 50
6.2 Bl. 2	Regelquerschnitt EBE 1	1 : 50
6.2 Bl. 3	Regelquerschnitt GVS Markt Schwaben-Poing	1 : 50
6.2 Bl. 4	Regelquerschnitt öffentlicher Feld- und Waldweg	1 : 50
6.3 Bl. 1	Regelquerschnitt Rampen	1 : 50
7.1T2 Bl. 1 - 8	Lagepläne	1 : 1000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
7.2	Bauwerksverzeichnis	-
8.1T1 Bl. 1 - 3	Höhenpläne FTO	1 : 1000/100
8.1T2 Bl. 4 - 8	Höhenpläne FTO und AS A 94	1 : 1000/100
8.2T1 Bl. 1 - 4	Höhenpläne kreuzende Straßen und Wege	1 : 1000/100
8.2T2 Bl. 5 - 6	Höhenpläne kreuzende Straßen und Wege	1 : 1000/100
8.3T1 Bl. 1 - 2	Höhenpläne AS St 2332 – Rampen	1 : 1000/100
8.4T1 Bl. 1 - 2	Höhenpläne AS A 94 – Rampen	1 : 1000/100
11	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	-
12.0	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil	-
12.1T1 Bl. 0	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Legende	-
12.1T2 Bl. 1 – 8	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	1 : 1000
12.2T1 Bl. 0	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Legende	-
12.2T2 Bl. 1-8	Landschaftspflegerische Maßnahmenpläne	1 : 1000
12.2T1 Bl. 9	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Verlegung des Gigginger Baches	ML 1 : 500/ MH 1 : 100
12.2 Bl. 10-11	Landschaftspflegerische Maßnahmenpläne, Verlegung des Henna-Baches	1 : 100
12.2T2 Bl. 12	Beikarte zum Landschaftspflegerischen Maßnahmenplan	1 : 5000
12.2T2 Bl. 13	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan (A9)	1 : 1000
13.1T2 Bl. 1	Übersichtslageplan Entwässerung	1 : 5000
14.1	Grunderwerbsverzeichnis	-
14.2T2 Bl. 1 - 9	Grunderwerbspläne	1 : 1000

Die Planunterlagen wurden vom Straßenbauamt München aufgestellt und tragen das Datum vom 01.12.2000. Die mit "T1" bezeichneten Planunterlagen vom 27.11.2002 ersetzen die jeweiligen Unterlagen vom 01.12.2000. In den Textunterlagen sind die überholten Passagen gestrichen und die Tekturen grau hinterlegt dargestellt. Geänderte Bauwerksnummern, laufende Nummern im Grunderwerbsverzeichnis und Konfliktpunktnummern im landschaftspflegerischen Begleitplan sind mit "T" gekennzeichnet. Die Planänderungen vom 04.10.2004 sind mit "T2" bezeichnet. In den Textunterlagen sind die mit der 2. Tektur vorgenommenen Änderungen ebenfalls grau hinterlegt und zur Unterscheidung von der Tektur 1 zusätzlich unterstrichen. Teilweise wurde die komplette Unterlage neu eingefügt und

als Tektur 2 gekennzeichnet. Die durch die Tekturen überholten Planunterlagen, die Bauwerksskizzen (Unterlage 10.2, Bl. 1 – 8), die Ergebnisse der Schadstoffuntersuchung (Unterlage 11.2) und der Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Berechnung (Unterlage 13.1) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

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

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, T-Com, mindestens 6 Monate vorher, 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 E.ON Netz GmbH, TK-Service München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Fernmelde- und Signalkabel mit dem Straßenbau koordiniert werden können.

- 3.1.3 Der E.ON Netz GmbH, Regionalzentrum Süd, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen 110-kV-Leitung Neufinsing-Ebersberg mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Es ist eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten erforderlich.

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 E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Mittel- und Niederspannungsleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.5 Der DB-Energie GmbH, damit die Straßenbauarbeiten im Bereich der 110-kV Bahnstromleitung Abzw.- Uw Markt Schwaben abgestimmt werden können.

Um Unfälle durch unzulässige Annäherung an die Bahnstromleitung zu vermeiden, muss ein Schutzabstand vom mindestens 3 m zu den Leiterseilen eingehalten werden. Der Schutzabstand darf weder von Personen, noch mit Maschinen und Geräten oder Einrichtungen unterschritten werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch Windeinwirkung die Seile der Leitung sowie Trag- und Lastaufnahmemittel ausschlagen. Das gilt insbesondere auch für Bohr- und Rammgeräte, Baukräne, Bagger, Muldenkipper, bzw. mobile Kräne hinsichtlich ihrer Ausleger und/oder der aufgenommenen Lasten. Im Übrigen ist Absatz 2 der Auflage 3.1.3 auch im Bereich der Bahnstromleitung zu beachten.

- 3.1.6 Der Wasserversorgung Zornedinger Gruppe und dem Markt Markt Schwaben damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.7 Der Bayerngas GmbH, mindestens 6 Monate vor Beginn der Arbeiten im Bereich der Gashochdruckleitung Finsing – Wolfersberg mit Begleitkabel, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Außerdem ist der Bayerngas GmbH der Baubeginn im Bereich der Kabelschutzrohranlage der i-21 Interroute möglichst frühzeitig bekannt zu geben.

3.1.8 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 oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind.

3.1.9 Dem Wasserwirtschaftsamt München mindestens eine Woche vor Baubeginn. Dasselbe gilt für das Ende der Bauarbeiten.

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

### **3.2.1 Gewässerausbauten**

3.2.1.1 Die Gewässerausbauten sind gemäß den planfestgestellten Unterlagen möglichst naturnah auszuführen.

3.2.1.2 Wassergefährdende Stoffe (wie z. B. Treibstoffe, Schmieröle) dürfen in Gewässernähe nicht gelagert werden. Ölbindemittel sind auf der Baustelle vorzuhalten.

3.2.1.3 Von den Gewässern sind 2 Monate nach Beendigung der Ausbaumaßnahmen Bestandspläne (Lagepläne, Längs- und Querschnitte) jeweils an das Landratsamt Ebersberg, das Wasserwirtschaftsamt München, den Wasser- und Bodenverband zur Regulierung des oberen Hennigbaches und des Poinger Entwässerungsgrabens, den Markt Markt Schwaben und den Gemeinden Anzing und Pliening zu übersenden. Soweit sonstige Unterhaltspflichtige ein berechtigtes Interesse an den Bestandsplänen geltend machen können, sind auch diesen Bestandspläne zu überlassen.

3.2.1.4 Dem Vorhabensträger obliegt die Unterhaltung der Gewässer im Bereich der Kreuzungen mit der Straße (Durchlässe) insoweit, als es zum Schutz der Kreuzung notwendig ist (Art. 43 Abs. 4 BayWG).

### **3.2.2 Sonstige Auflagen und Bedingungen**

3.2.2.1 Bei den Straßenbauarbeiten ist dafür zu sorgen, dass keine Gewässerverunreinigungen stattfinden

3.2.2.2 Im Bereich von Brücken, die von Bächen oder Gräben durchflossen werden, dürfen keine Fahrzeuge oder Gerätschaften abgestellt werden, aus denen wassergefährdende Stoffe austreten können, da anderenfalls eine Verunreinigung der Gewässer zu besorgen ist.

3.2.2.3 Bei der Anlage von Auffüllungen und Dämmen, sowie Geländemodellierungen dürfen ausschließlich gewässerunschädliche Baumaterialien und Böden verwendet werden.

3.2.2.4 Bei der Verwendung von Rückbaumaterialien, die nach Möglichkeit wieder zu verwerten sind, ist der Gewässerschutz zu beachten. Dies ist dann gegeben, wenn die "zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Güteermerekmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern" (Gem.Bek. der OBB im StMI und des StMLU vom 31.01.1995, Nrn. II D9-43437-001/90 und 11/3-8754-005/91 sowie vom 17.11.1992, Nr. II D9/II E6-43437-002/92) beachtet werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Verbringung des Abbruchmaterials in Kiesgruben im Landkreis Ebersberg aus wasserwirtschaftlicher Sicht grundsätzlich keine geeignete Entsorgungsmöglichkeit ist.

- 3.2.2.5 Werden im Zuge der Bauarbeiten Auffüllungen oder Altlasten angetroffen, so ist umgehend das Landratsamt Ebersberg und das Wasserwirtschaftsamt München zu informieren. Auffüllmaterialien sind gewässerunschädlich zu entsorgen.

### **3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz, Wald**

- 3.3.1 Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 BayNatSchG Befreiung von den Verboten des Art. 13 e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist. In den im BWV Nr. 23a, 24 und 128 genannten Bereichen darf die Rodung nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen.

- 3.3.2 Die in der Planunterlage 12.2 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln, soweit die Maßnahmen noch nicht im Ökoflächenkataster erfasst sind (A 3).

- 3.3.3 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.

- 3.3.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile zu erfolgen.

- 3.3.5 Zur Überwachung der fachgerechten Durchführung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen hat der Vorhabensträger dafür geschultes Personal einzusetzen.

- 3.3.6 Nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger gemeinsam mit der unteren Naturschutzbehörde zu prüfen, ob die festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind und ob der angestrebte Ausgleich bzw. Ersatz erreicht werden wird.

- 3.3.7 Die in landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ersatzaufforstungen sind im Einvernehmen mit dem zuständigen Forstamt mit standortgerechten Baumarten vorzunehmen. Waldrand- und Waldrandmantelbepflanzungen sind ebenfalls mit dem Forstamt abzustimmen. Nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger gemeinsam mit dem zuständigen Forstamt zu prüfen, ob die Ersatzaufforstungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden und die Aufforstungen gesichert sind.

### **3.4 Verkehrslärmschutz**

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

- 3.4.2 Die Eigentümer folgender Anwesen haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen:

- Flur-Nr. 802/2, Gmkg. Markt Schwaben, Südseite, 1. OG
- Flur-Nr. 785/3, Gmkg. Markt Schwaben, Südseite, EG und 1. OG.

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutz-

maßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume. Die Schallschutzfenster sind für die Gesamtbelastung aus Straßen- und Schienenverkehr zu dimensionieren.

### **3.5 Landwirtschaft**

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

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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

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

3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

### **3.6 Sonstige Nebenbestimmungen**

3.6.1 Gashochdruckleitung Finsing-Wolfersberg

Im Bereich der Kreuzungsstelle der EBE 1 mit der Gashochdruckleitung Finsing-Wolfersberg (BWV Nr. 144) ist durch konstruktive Maßnahmen, z. B. dem Einbau einer Spundwand in der geplanten nördlichen Böschung, Zugänglichkeit und Druckentlastung des bestehenden Schutzrohr-Endes zu gewährleisten.

Durch Aufgrabungskontrolle muss der Ist-Zustand der Lage der Gashochdruckleitung mindestens 6 Monate vor Aufnahme der Straßenbauarbeiten festgestellt werden, um die optimalen Sicherungsmöglichkeiten bestimmen zu können. Das gilt auch für die Kreuzungsstelle im Bereich der Anschlussstelle St 2332/St 2580.

3.6.2 110-kV Bahnstromfernleitung Nr. 536, Abzw. – Uw Markt Schwaben

3.6.2.1 Innerhalb des Schutzstreifens der Bahnstromleitung (20 m beiderseits der Leitung) muss der Vorhabensträger Pläne für Bauwerke und Änderungen am Geländeneiveau rechtzeitig vor Ausführung nach DIN VDE 0210 und DIN VDE 0105 der DB-Energie GmbH zur Prüfung der Sicherheitsbelange vorlegen. Dasselbe gilt für Dammschüttungen im Bereich der Masten innerhalb eines Radius von 9 m von der Mastmitte aus. Erdaushub oder Baumaterialien o. ä. dürfen im Bereich der Leitung nicht gelagert werden.

3.6.2.2 Die Zufahrt zu den Masten der Bahnfernstromleitung mit Lkw muss jederzeit gewährleistet werden.

3.6.2.3 Die im Erdboden liegenden Erdungsbänder der Masten dürfen nicht beschädigt werden.

3.6.2.4 Innerhalb des Schutzstreifens der Bahnstromleitung dürfen Bepflanzungen mit Bäumen und Sträuchern nur nach Vereinbarung mit der DB Energie GmbH vorgenommen werden. Im 9-m-Radius der Maste dürfen Bepflanzungen mit Bäumen und Sträuchern nicht vorgenommen werden.



- 3.6.2.5 Die Ausführungsunterlagen zur Anpassung der Bahnstromleitung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 3, rechtzeitig vor Baubeginn zur bauaufsichtlichen Prüfung und Freigabe gemäß der Richtlinie für Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (BAU-STE) vom 01.01.1999 vorzulegen.
- 3.6.3 Eisenbahnen des Bundes
- 3.6.3.1 Die im Bereich der zu errichtenden Eisenbahnbrücke (BW 13/2) befindlichen Streckenfernmelde- und Signalkabel sind vor Beginn der Bauarbeiten örtlich zu sichern und nach Fertigstellung des Bauwerks in den dafür vorgesehenen Kabeltrog auf der Eisenbahnbrücke zu verlegen.
- 3.6.3.2 Das Brückenbauwerk an der elektrifizierten Strecke ist in die Bahnerdung einzu beziehen. Der vorgeprüfte Erdungsplan des Brückenbauwerks ist zusammen mit den weiteren Ausführungsunterlagen des Brückenbauwerks beim Sachbereich 2 des Eisenbahn-Bundesamts vorzulegen.
- 3.6.3.3 Für den Fall, dass mehr als 4 Oberleitungsmasten bei der Baumaßnahme geändert werden müssen, müssen die Ausführungsunterlagen gemäß der BAU-STE dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 3, zur bauaufsichtlichen Prüfung und Freigabe vorgelegt werden.
- 3.6.4 Militärische Belange
- Bei den Bauarbeiten im Bereich der BAB A 94 ist zu berücksichtigen, dass für die Autobahn die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS) gelten.
- 3.6.5 GVS Markt Schwaben - Poing
- Sofern bis zum Abschluss der Ausführungsplanung für den BA VI der FTO eine einvernehmliche Klärung mit dem Markt Markt Schwaben und den betroffenen Dritten (Grundeigentümer, Lärmbetroffene etc.) über eine alternative Führung der verlegten GVS Markt Schwaben - Poing getroffen wird, wird der Vorhabensträger verpflichtet, die Verlegung der GVS Markt Schwaben - Poing entsprechend der Änderung auszuführen. Auf Art. 76 BayVwVfG wird verwiesen.
- 3.6.6 Jagd
- Die Ausführungsplanung für die Öko- und Großtierdurchlässe ist mit den betroffenen Jagdgenossenschaften, bzw. dem Eigentümer der Eigenjagd abzustimmen.

#### **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

##### **4.1 Gegenstand/Zweck**

- 4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG) erteilt, das gesammelte Niederschlagswasser aus der Fahrbahnfläche und benachbarten Flächen direkt, bzw. über Entwässerungsgräben in folgende Oberflächengewässer einzuleiten:
- von Bau-km 11+025 bis Bau-km 12+100 (Abschnitt 1) in den Gigginger Bach;
  - von Bau-km 12+100 bis Bau-km 12+480 (Abschnitt 2) in einen Abflussgraben, der in den Gigginger Bach mündet;
  - von Bau-km 12+480 bis Bau-km 12+760 (Abschnitt 3) über einen neu angelegten Abflussgraben in den Gigginger Bach;
  - von Bau-km 12+780 bis Bau-km 13+660 (Abschnitt 4) in den Henna-Bach;
  - von Bau-km 13+675 bis Bau-km 14+450 (Abschnitt 5) in den Wildpark-Bach;

- von Bau-km 14+450 bis Bau-km 15+100 (Abschnitt 6) in den Entwässerungsgraben, der in den Hennigbach mündet;
- von Bau-km 15+100 bis Bau-km 15+590 (Abschnitt 7) in einen bestehenden, teilweise verrohrten Entwässerungsgraben;
- von Bau-km 15+590 bis Bau-km 15+900 (Abschnitt 8) und von Teilen der EBE 1 in einen bestehenden Entwässerungsgraben;
- von Bau-km 15+900 bis Bauende (Abschnitt 9) und von den Rampen der Anschlussstelle an die A 94 in das bestehende Entwässerungssystem der Autobahn; die wasserrechtliche Erlaubnis wird entsprechend geändert;
- von den Beschleunigungsstreifen und der südöstlichen Tangentialrampe an der A 94 in das bestehende Entwässerungssystem der Autobahn; die wasserrechtliche Erlaubnis wird entsprechend geändert.

4.1.2 Dem Freistaat Bayern wird die beschränkte Erlaubnis (Art. 17 BayWG) für das Entnehmen und Ableiten von Grund- bzw. Schichtwasser während der Bauphase und dessen Einleiten in den Henna-Bach bzw. in das Grundwasser erteilt.

## **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

## **4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

### **4.3.1 Rechtsvorschriften**

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

### **4.3.2 Bauwasserhaltung**

Im Rahmen des Möglichen ist das entnommene Schicht- und Grundwasser wieder zu versickern.

Vor der Einleitung in den Henna-Bach ist eine ausreichend dimensionierte Absetzanlage vorzuschalten.

Der Beginn der Bauwasserhaltung ist dem Landratsamt Ebersberg (SG 44) anzuzeigen.

### **4.3.3 Errichtung der Entwässerungsanlagen**

Bei der Errichtung der Entwässerungsanlagen dürfen grundwasserschützende Deckschichten nicht durchstoßen werden.

### **4.3.4 Bestandspläne**

Von sämtlichen Entwässerungsanlagen (Rohrleitungen, Einläufe, Verbindungsleitungen, Regenrückhaltebecken) sind dem Landratsamt Ebersberg und dem Wasserwirtschaftsamt München zwei Monate nach Fertigstellung Bestandspläne zu übersenden. Diese müssen neben Lageplänen auch Längs- und Querschnitte enthalten.

### **4.3.5 Betrieb und Unterhaltung**

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

tung 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.

#### 4.3.6 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.

### 5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

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

### 6. **Entscheidungen über Einwendungen**

#### 6.1 **Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

##### 6.1.1 Eigentümer des Grundstücks Flur-Nr. 1963, Gmkg. Anzing

Von der Kreisstraße EBE 1 ist westlich der FTO eine Zufahrt zum Grundstück Flur-Nr. 1963, Gmkg. Anzing im Einvernehmen mit dem Eigentümer des Grundstücks herzustellen.

##### 6.1.2 Mulden und Gräben

Sofern die als künftiger Baulastträger zuständige Gemeinde (Gemeinde Anzing oder Pliening) der Änderung der entsprechenden Entwässerungseinrichtung für ihre Straßen und Wege zustimmt, sind folgende Gräben durch überfahrbare Mulden (2 m breit, 0,2 m tief) zu ersetzen:

- der westlich des öffentlichen Feld- und Waldwegs BWV Nr. 106 geplante Entwässerungsgraben am öffentlichen Feld- und Waldweg BWV Nr. 97;
- der Graben an der GVS Lindach-Poing, BWV Nr. 113, zwischen Bau-km 14+800 der FTO und dem Ende der Umbaustrecke der GVS bei Bau-km 15+100 der FTO;

- der Graben westlich des öffentlichen Feld- und Waldwegs BWV Nr. 97 zwischen der Gemeindegrenze und der Querung des Wildparkbaches (Flur-Nr. 1764 und 1763, Gmkg. Anzing).

#### 6.1.3 Zusagen

Der Vorhabensträger hat alle Zusagen, die im Anhörungsverfahren schriftlich dokumentiert wurden (z. B. Stellungnahmen zu Einwendungen, Niederschriften über die Erörterungstermine) einzuhalten, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes geregelt wird.

#### 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 ggf. gesondert in Rechnung gestellt.

## **B. Sachverhalt**

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

Der festgestellte Plan umfasst den Neubau des Bauabschnitts VI der Flughafen-tangente Ost (FTO), die aufgeteilt in sechs Abschnitte auf ca. 30 km Länge eine leistungsfähige Verbindung des Flughafens München und der BAB A 92 mit der BAB A 94 herstellen soll. Die ersten drei Abschnitte von der BAB A 92 in Richtung Süden bis zur Anschlussstelle an die St 2082 sind bereits fertig gestellt und unter Verkehr. Die fertig gestellten Abschnitte der FTO, die zunächst unter der Bezeichnung "St 2080n" geführt wurde, wurden inzwischen als St 2580 gewidmet. Diese Bezeichnung gilt auch für die noch im Planfeststellungsverfahren befindlichen Abschnitte der FTO. Die Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte IV und V laufen bereits seit 12.10.2001 (Bauabschnitt IV) bzw. 03.06.2003 (Bauabschnitt V). Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt IV wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 31.08.2004 abgeschlossen. Die Stellungnahmen und Einwendungen gegen den Abschnitt V werden derzeit vom Straßenbauamt München bearbeitet.

Der BA VI der FTO umfasst den südlichsten Teilabschnitt von der Anschlussstelle an die St 2332 bis zur Anschlussstelle an die BAB A 94. Die Autobahnanschlussstelle ist ebenfalls Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (Art. 78 BayVwVfG). Der BA VI schließt mit dem nördlichen Ast der Anschlussstelle an die St 2332 an den Bauabschnitt V der FTO an, unterquert die in diesem Bereich verlegte St 2332 und führt in südöstlicher Richtung bis zur Bahnlinie München – Mühldorf. Dort unterquert sie die GVS Markt Schwaben – Poing, die in dem Bereich ebenfalls verlegt wird, und die Bahnlinie mit zwei Bauwerken. Südlich der Bahnlinie umfährt die FTO in einem großen Bogen Richtung Osten das Waldgebiet Hohe Loh und schwenkt dann südlich des Poinger Holzes in Richtung Süden ab. Nach der Unterquerung der Kreisstraße EBE 1, die keinen Anschluss an die FTO erhält, schließt die FTO mit einer eigenen Anschlussstelle an die BAB A 94 an. Das Vorhaben ist im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und in den festgestellten Planunterlagen ausführlich beschrieben und dargestellt. Darauf wird verwiesen.

### **2. Vorgängige Planungsstufen**

#### **2.1 Landesplanung**

Im Landesentwicklungsprogramm (LEP) vom 12.03.2003 ist als Ziel festgesetzt, dass bei Bildung der regionalen Verkehrsnetze und der regionalen Verkehrsbedienung in den großen Verdichtungsräumen, sowie in deren Stadt- und Umlandbereichen auch die tangentialen Verkehrsbeziehungen berücksichtigt werden sollen (B V 1.1.5). Außerdem sollen die Verkehrsverbindungen in und zu den Entwicklungsachsen so ausgebaut werden, dass diese ihrer Ordnungsfunktion in den Verdichtungsräumen und ihrer Entwicklungsfunktion im ländlichen Raum gerecht werden können (B V 1.1.8). Beim Aus- und Neubau von Verkehrswegen und bei der Verkehrsbedienung sollen insbesondere Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des technischen Umweltschutzes berücksichtigt werden. Der Flächenverbrauch durch den Verkehrsausbau soll möglichst gering gehalten werden (B V 1.1.10). Im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft, sowie die - inzwischen realisierte - Osterweiterung der Europäischen Union, soll eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur geschaffen werden. Auch für den Erhalt der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Bayern ist

die Sicherstellung der Mobilität im Einklang mit den Belangen der Umwelt unerlässlich (B V 1.4.1)

## **2.2 Regionalplan**

Im Regionalplan für die Region 14 wird der Bau der FTO als Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 92 und A 94 als besonders vordringlich zu realisierende Maßnahme gefordert. An diesem Ziel wird auch in der aktuellen Fortschreibung des Kapitels Verkehr und Nachrichtenwesen (Z 3.2.4) festgehalten. Begründet wird das damit, dass die FTO nicht nur für die Erreichbarkeit des Flughafens aus Südostoberbayern und Teilen Österreichs, sondern auch für die Anbindung des Raumes Erding an das überregionale Straßennetz von entscheidender Bedeutung ist. Darüber hinaus wird durch sie eine Verbindung der zentralen Orte im Osten des Oberzentrums München im Regionalverkehr hergestellt, sowie eine Möglichkeit der Ostumfahrung des großen Verdichtungsraumes München für den Freizeit- und Erholungsverkehr geschaffen, was nicht zuletzt den Autobahnstring der A 99 entlasten kann. Die Fertigstellung der im nördlichen Teil bereits realisierten FTO wird als besonders dringlich angesehen, da neben den aufgezeigten Funktionen damit auch ein starker Entlastungseffekt für die Ortsdurchfahrten entlang der St 2080, St 2081 und St 2082 verbunden sein wird.

## **2.3 Raumordnung**

Für den Bau der FTO wurde bereits 1975/76 ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und mit der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 25.10.1976 positiv abgeschlossen. Seit Abschluss dieses Raumordnungsverfahrens haben sich hinsichtlich der positiv beurteilten Linienführung südlich der B 388 verschiedene Planungsgrundlagen geändert. Die höhere Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern hat daher entschieden, dass für den Abschnitt zwischen der B 388 und der A 94 die Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens erforderlich ist. Dieses wurde auf Antrag des Straßenbauamts München unter Einbeziehung mehrerer möglicher Trassenvarianten im Jahr 1989 durchgeführt und mit der landesplanerischen Beurteilung vom 06.11.1989 abgeschlossen. Darin wurde die Wahltrasse II unter Beachtung bestimmter Maßgaben positiv beurteilt. Für den BA VI wurde lediglich die Variante B/E unter Beachtung weiterer Maßgaben als mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar beurteilt. Auf die Entscheidung über die Wahltrasse I oder II (mit Variante im Bereich Finsinger Au) kommt es unabhängig davon, dass die Wahltrasse II bereits teilweise realisiert ist (BA III) für die Trassenwahl im BA VI nicht an, da die gewählte Linienführung grundsätzlich mit beiden Wahltrassen kombiniert werden könnte. Das gilt auch für die - überholte - Raumordnungstrasse von 1976.

## **2.4 Ausbauplan**

Der Neubau des Bauabschnitts VI der FTO ist, ebenso wie die Abschnitte IV und V, in der ersten Dringlichkeit des derzeit gültigen 6. Ausbauplans für die Staatsstraßen 2001 enthalten.

## **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 05.12.2000 beantragte das Straßenbauamt München, für den Bauabschnitt VI der FTO, sowie für die Anschlussstelle der FTO an die BAB A 94 das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen. Das Straßenbauamt München wurde von der Autobahndirektion Südbayern in einer Vereinbarung vom 29.11.2000/05.12.2000 bevollmächtigt, das Planfeststellungsverfahren für die neue Anschlussstelle an die A 94 zu beantragen und die Interessen der Bundesrepublik Deutschland im Planfeststellungsverfahren zu vertreten.

Die Planunterlagen lagen

in der Gemeinde Poing	vom 17.01.2001 bis 16.02.2001
im Markt Markt Schwaben	vom 09.01.2001 bis 09.02.2001
in der Gemeinde Anzing	vom 08.01.2001 bis 12.02.2001
in der Gemeinde Pliening	vom 15.01.2001 bis 16.02.2001

nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei

der Gemeinde Poing bis spätestens	02.03.2001
dem Markt Markt Schwaben bis spätestens	26.02.2001
der Gemeinde Anzing bis spätestens	26.02.2001
der Gemeinde Pliening bis spätestens	02.03.2001

oder bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens zum jeweils angegebenen Datum 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 Poing
- Markt Markt Schwaben
- Gemeinde Anzing
- Gemeinde Pliening
- Landratsamt Ebersberg
- Wasserwirtschaftsamt München
- Direktion für Ländliche Entwicklung
- Vermessungsamt Ebersberg
- Landwirtschaftsamt Ebersberg/München
- Eisenbahn-Bundesamt
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayer. Geologisches Landesamt
- Wehrbereichsverwaltung VI, heute: Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Forstdirektion Oberbayern-Schwaben
- Forstamt Anzing
- Deutsche Telekom AG
- Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereiche Netz und Energie
- E.ON Netz GmbH
- Bayernwerk Netkom GmbH
- Bayerngas GmbH
- Bayer. Bauernverband

- Wasserversorgung Zornedinger Gruppe
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband in Bayern e. V.
- Landesjagdverband in Bayern e. V.
- sowie die Sachgebiete 830 (höhere Naturschutzbehörde) und 801 (höhere Landesplanungsbehörde) der Regierung von Oberbayern.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 16., 17., 18., 22., 23. und 24.10.2001 im Saal von Liebarts Bräuhaus in Poing erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden hiervon mit Schreiben vom 21.09.2001 benachrichtigt. Da mehrere hundert private Einwendungen erhoben wurden, zum Teil mittels Unterschriftenlisten ohne Vertreterbezeichnung nach Art. 17 BayVwVfG, haben wir die Benachrichtigungen der privaten Einwendungsführer durch öffentliche Bekanntmachung nach Art. 73 Abs. 6 Satz 4 und 5 BayVwVfG ersetzt. Der Erörterungstermin wurde im Oberbayerischen Amtsblatt Nr. 22 vom 05.10.2001, sowie in der Ebersberger SZ vom 25.09.2001 und in der Ebersberger Zeitung (Regionalausgabe des Münchner Merkur) vom 26.09.2001 bekannt gemacht. Darüber hinaus haben die beteiligten Gemeinden den Erörterungstermin ortsüblich bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in je einer Niederschrift pro Erörterungstag festgehalten.

#### Tektur 1 vom 27.11.2002

Aus Anlass von Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung brachte der Vorhabensträger Planänderungen (Tekturen) in das Verfahren ein. Die Tektur 1 vom 27.11.2002 hat im Wesentlichen folgenden Inhalt:

- Im Bereich der Anschlussstelle der St 2332 an die FTO wird die St 2332 nicht wie zunächst vorgesehen nach Süden, sondern nach Norden verschwenkt. Die Anschlussrampen werden entsprechend geändert. Dadurch verschiebt sich der Beginn des Planfeststellungsabschnitts um ca. 205 m nach Norden.
- Im Bereich der Unterführung der FTO unter der Bahnlinie München-Mühldorf wird die Höhenlage der Straße (Gradiente) um ca. 0,8 m angehoben.
- Zwischen Bau-km 15+200 und 15+700 wird die Trasse auf Wunsch des betroffenen Grundeigentümers um bis zu 18 m Richtung Südosten verschoben. Dadurch wird die Anschneidung des beanspruchten Flurstücks günstiger gestaltet.
- Die Kreisstraße EBE 1 wird nicht so stark nach Süden verlegt, wie zunächst vorgesehen, sondern bleibt so nahe wie möglich an der heutigen Straßenführung. Gleichzeitig wird der zwischen Poing und Anzing geplante Geh- und Radweg auf der Südseite der EBE 1 im Bereich der Baustrecke in die Planung aufgenommen.
- Die Führung der im Bereich der verlegten GVS Lindach-Poing angeschlossenen öffentlichen Feld- und Waldwege wurde entsprechend den Forderungen der Betroffenen geändert. Dafür muss die Überführung der GVS (Bauwerke BW 14/1) als Dreifeldbauwerk ausgebildet werden. Der südlich der FTO liegende Abschnitt der heutigen GVS wird zurückgebaut.
- Am Poinger Eck wird unter Beachtung der Ergebnisse eines im Juni 2002 erstellten Wildbiologischen Gutachtens und der Mitwirkung des Landesjagdver-



bands Bayern e. V. sowie der betroffenen Jäger ein zusätzlicher Großtierdurchlass (Bauwerk BW 15/1) errichtet.

- Im Bereich des Bauwerks BW 12/1 wird die Linienführung des öffentlichen Feld- und Waldwegs in Grund- und Aufriss den Forderungen des betroffenen Grundeigentümers weitgehend angepasst. Die Eingriffe in das angrenzende Waldstück werden dadurch minimiert.
- Die im Bereich der Kreuzung mit der Bahnlinie München-Mühldorf zum Schutz eines Anwesens vorgesehene Lärmschutzwand entfällt. Das Anwesen wurde vom Vorhabensträger zum Zwecke der Absiedlung erworben.
- Auf Wunsch des Grundeigentümers entfällt die Zufahrt von der Kreisstraße EBE 1 zur Flur-Nr. 1963, Gmkg. Anzing.
- Auf Flur-Nr. 1846, Gmkg. Anzing bleibt die vorhandene Verrohrung bestehen. Auf die zunächst geplante Anlage eines offenen Grabens mit zwei Überfahrten wird verzichtet.
- Die Zufahrt zum RRB 15/2 erfolgt über den nördlich der verlegten EBE 1 angeordneten öffentlichen Feld- und Waldweg und nicht über die Flur-Nr. 1915/5.
- Die RRB 12/1 und 12/2 werden von der Ostseite auf die Westseite der FTO verlegt. Dadurch kann auch auf die Zufahrt zu den Regenrückhaltebecken auf der Ostseite der FTO verzichtet werden.
- Der Anschlussweg südlich der Bahnlinie auf der Südostseite der FTO wird zum Schutz des benachbarten Anwesens auf Flur-Nr. 796, Gmkg. Markt Schwaben, auf ca. 230 m Länge leicht angehoben.
- Der private Erschließungsweg für die Grundstücke Flur-Nr. 719 und 720, Gmkg. Markt Schwaben, erhält einen Anschluss an die Umfahrung des RRB 13/2. Dadurch wird die Zufahrtsmöglichkeit zu den beiden Grundstücken gesichert.
- Das RRB 16/1 südlich der Autobahn wird entsprechend den tatsächlichen Abflussverhältnissen an den nach Osten führenden Graben verlegt.
- Die Lärmberechnung wurde entsprechend der vom Bayer. Landesamt für Umweltschutz geforderten Kriterien im Bereich der Kreuzung mit der Bahnlinie München-Mühldorf überprüft. Außerdem wurden in Teilbereichen Gesamt-lärmpegelberechnungen durchgeführt, die bei insgesamt fünf Anwesen nächtliche Beurteilungspegel von über 60 dB(A) ergeben haben. Für diese Anwesen wurden passive Lärmschutzmaßnahmen eingeplant.
- Der LBP wurde in Teilbereichen überarbeitet. Bei insgesamt fünf Gräben sind nun auf Anregung der unteren Naturschutzbehörde zusätzliche Gestaltungsmaßnahmen in Form von kurzen Gewässeraufweitungen, kleinteiligen Uferabflachungen, sowie kleinräumigen Gewässerverlegungen vorgesehen. Außerdem sind wegen des durch die Tekturen erhöhten Ausgleichsflächenbedarfs weitere Ausgleichsmaßnahmen und eine Ersatzmaßnahme (anrechenbare Fläche insgesamt 1,74 ha) eingeplant. Es sind auch Erstaufforstungen vorgesehen, mit denen die Waldflächenverluste vollständig kompensiert werden können.
- Darüber hinaus wurde die Verkehrsuntersuchung im Mai 2001 aktualisiert (Unterlage 1, Anlage 1B). Die Ergebnisse wurden in den geänderten Unterlagen berücksichtigt.

Für die geänderten Planunterlagen haben wir ein vereinfachtes Anhörungsverfahren nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG durchgeführt. Dazu haben wir den neu oder

stärker als bisher betroffenen Privatpersonen, bzw. ihrer anwaltschaftlichen Vertretung mit Schreiben vom 03.01.2003 Auszüge aus den Planfeststellungsunterlagen mit 1. Tektur zugesandt und ihnen Gelegenheit gegeben, bis zum 21.02.2003 Einwendungen gegen die Planänderungen zu erheben. In dem Anschreiben wurde darauf hingewiesen, dass die vollständigen Planunterlagen bei der jeweils zuständigen Gemeinde eingesehen werden können. Außerdem wurden folgende Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Tekturen bis zum 21.02.2003 gegeben:

- Gemeinde Anzing
- Gemeinde Poing
- Gemeinde Pliening
- Markt Markt Schwaben
- Landratsamt Ebersberg
- Bayer. Geologisches Landesamt
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz
- Bayer. Bauernverband
- Bayerngas GmbH
- Bayernwerk Netkom GmbH
- DB Energie
- Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz
- Deutsche Telekom AG
- Direktion für ländliche Entwicklung
- E.ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt
- Forstamt Anzing
- Forstdirektion Oberbayern-Schwaben
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Landwirtschaftsamt München/Ebersberg
- Vermessungsamt Ebersberg
- Wasserwirtschaftsamt München
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband in Bayern e. V.
- Landesjagdverband in Bayern e. V.
- Sachgebiet 801 und 830 der Regierung von Oberbayern

Es wurden erneut Einwendungen erhoben.

Wir haben deshalb am 28.11. und am 01.12.2003 in der Parkgaststätte, Bürgermeister-Haller-Weg 4 in Markt Schwaben einen weiteren Erörterungstermin durchgeführt, von dem die von der Änderung betroffenen Behörden und Verbän-

de, sowie die privaten Einwender, bzw. ihre Rechtsanwälte benachrichtigt wurden. Auf die zusätzliche ortsübliche Bekanntmachung wurde verzichtet. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in zwei weiteren Niederschriften festgehalten.

Nach dem Erörterungstermin erreichte uns eine Stellungnahme der Pledoc GmbH, die als Interessenvertreterin für die Ruhrgas AG eine Kabelschutzrohranlage der Fa. i-21 Interoute verwaltete, die von der Baumaßnahme im Bereich der Anschlussstelle der FTO an die A 94 betroffen ist. Diese Kabelschutzrohranlage war nicht in den Planunterlagen enthalten. Am 11.03.2004 teilte uns die Pledoc GmbH mit, dass die Zuständigkeit für die betroffene Kabelschutzrohranlage inzwischen auf die Bayerngas GmbH übertragen wurde. Diese hat ihre abschließende Stellungnahme zu der Kabelschutzrohranlage mit Schreiben vom 22.03.2004 abgegeben.

#### Tektur 2 vom 04.10.2004

Aufgrund des Ergebnisses des zweiten Erörterungstermins wurden die Planunterlagen abermals geändert. Die Tekturen vom 04.10.2004 haben im Wesentlichen folgenden Inhalt:

- Der öffentliche Feld- und Waldweg BWV Nr. 11 wird zwischen dem Anschluss an die verlegte St 2332 und der Einmündung in den Weg auf Flur-Nr. 392/2, Gmkg. Gelting, mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und Banketten von jeweils 0,75 m hergestellt. Die vorhandene Fahrbahn der alten St 2332 wird in der genannten Breite für den Weg erhalten, das Anschlussstück bis zur neuen St 2332 wird asphaltiert.
- Durch die Anlage eines zusätzlichen Wegestücks westlich der FTO zwischen Bau-km 11+550 und 11+785 wird in dem Bereich ein durchgängiger öffentlicher Feld- und Waldweg geschaffen. Damit entfällt die bisher vorgesehene Nutzung des Privatweges BWV Nr. 28 und ein Teil des auf Flur-Nr. 328/1 nördlich des Hofgebäudes vorgesehenen Weges (BWV Nr. 33).
- Die Führung des öffentlichen Feld- und Waldwegs BWV Nr. 116 wird entsprechend einer Abstimmung mit der Gemeinde Anzing und den betroffenen Grundstückseigentümern geändert.
- Die mit der Tektur 1 vorgenommene Änderung der FTO-Trasse zwischen Bau-km 13+880 und 16+010 wird wieder zurückgenommen. Die Trasse verläuft danach wieder auf der Linie der Planunterlagen vom 01.12.2000. Diese "Rückänderung" wirkt sich auch auf verschiedene Bauwerke aus, die in dem Änderungsbereich liegen. Diese werden ebenfalls wieder angepasst.
- Die öffentlichen Feld- und Waldwege BWV Nr. 97 und 106 werden gemäß der Forderung der betroffenen Grundeigentümer an die Westseite der FTO verlegt. Damit entfallen auch die an den bisher geplanten Wegen vorgesehenen Entwässerungsgräben und die beiden Durchlässe BWV Nr. 105. Die Gebietsentwässerung erfolgt wie heute über den vorhandenen Graben (BWV Nr. 104), der entgegen der Tektur 1 nunmehr offen bleibt.
- Im Anhörungsverfahren zur 1. Tektur wurde bekannt, dass die für die Ausgleichsflächen A1 und A2 vorgesehenen Flächen entgegen den ursprünglichen Annahmen nicht zur Verfügung stehen. Der LBP wurde deshalb geändert. Dabei wurden auch die durch die o. g. Änderungen verursachten Ausgleichserfordernisse berücksichtigt und die Ausgleichsbilanz überarbeitet. Als Ersatz für die Ausgleichsmaßnahmen A1 und A2 sind die Ausgleichsmaßnahmen A5 auf dem Grundstück Flur-Nr. 397, Gmkg. Gelting, die Ausgleichsmaßnahme A7 auf dem Grundstück Flur-Nr. 1785, Gmkg. Anzing, und die Ausgleichsmaßnahme A9 auf den Grundstücken Flur-Nr. 1773 und 1774, Gmkg. Anzing, vorgesehen.

- Der Standort für den Mast 10 der Starkstromleitung der E.ON Netz GmbH wird festgelegt, die Kabelschutzrohranlage der i21 wird ins BWV aufgenommen (Nr. 152a), ebenso das Betriebskabel der Ruhrgas AG (BWV Nr. 144a).

Die untere Naturschutzbehörde hat der Änderung der Ausgleichsflächen zugestimmt (Schreiben vom 21.09.2004 an das Straßenbauamt München). Die übrigen Änderungen entsprechen den Forderungen der Betroffenen und führen entweder nicht zu neuen oder stärkeren Betroffenheiten Dritter oder wurden mit den Betroffenen abgestimmt. Die in der 2. Tektur dargestellte Lage der FTO im Bereich zwischen Bau-km 13+880 und 16+010 entspricht der in den Planunterlagen vom 01.12.2000 enthaltenen Lage. Einwendungen konnten im Rahmen der Auslegung dieser Unterlagen erhoben werden. Eine Anhörung zur 2. Tektur war insgesamt nicht erforderlich.

## **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 Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

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

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

#### **1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Bei der FTO handelt es sich nicht um eine Bundesfernstraße, für die nach § 3 Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG die Durchführung einer UVP obligatorisch ist, oder für die nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG mit einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3 c Abs. 1 Satz 1 UVPG die Notwendigkeit für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft werden musste. Die im Anhörungsverfahren für den BA VI von einigen Einwendern gestellte Frage, ob die FTO richtigerweise als Bundesfernstraße klassifiziert werden müsste, wurde bereits beim 3. Bauabschnitt der FTO (zwischen B 388 und St 2082, Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 27.12.1996, Az. 225.2-43543 St 2080 n-3) aufgeworfen. Das VG München hat in seinem Urteil vom 26.09.2000, M 2 K 97.2071 (Urteilsabdruck S. 16/17) geklärt, dass es sich bei der FTO um eine Staatsstraße handelt. Diese Entscheidung wurde im Beschluss des Bayerischen Verwaltunggerichtshofs vom 05.03.2001 (8 ZB 00.3490) bestätigt. Dabei wurde der gesamte Straßenzug der FTO zwischen den Bundesautobahnen A 92 und A 94 beurteilt. Hinsichtlich der Straßenklasse kann für den BA VI, der Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, daher nichts anderes gelten. Da Herr Rechtsanwalt Schönefelder in seinem Einwendungsschreiben zum BA VI der FTO vom 26.02.2001 ersichtlich die Argumente aus dem Klageschriftsatz zum BA III wiederholt, also keine neuen Argumente vorträgt, besteht keine Notwendigkeit, die Frage in diesem Planfeststellungsbeschluss weiter zu vertiefen.

Die Voraussetzungen des Art. 37 BayStrWG sind ebenfalls nicht erfüllt. Die FTO ist eine zweistreifige Straße. Nach Art. 37 Nr. 2 BayStrWG ist bei zweistreifigen Straßen nur dann eine UVP durchzuführen, wenn der neu gebaute Straßenabschnitt eine Länge von mindestens 10 km aufweist und auf einer Länge von 5 % Gebiete oder Biotope nach Art. 37 Nr. 1 b durchschneidet. Der BA VI der FTO ist 4,92 km lang, erfüllt daher schon das erste Kriterium des Art. 37 Nr. 2 BayStrWG nicht. Auch wenn man gegen den Gesetzeswortlaut den gesamten Verlauf der FTO zwischen der A 92 und der A 94 mit ca. 30 km Länge in die Prüfung einbeziehen würde, fehlte es jedenfalls an der relevanten Durchschneidung der in Art. 37 Nr. 1 b BayStrWG aufgezählten ökologisch empfindlichen Gebiete (siehe auch Urteil des VG München, ebd. S. 13).

Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

### **1.3 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen**

Die Rüge von Herrn Rechtsanwalt Schönefelder im Schreiben vom 26.02.2001, nach der die ausgelegten Planunterlagen für die Beurteilung der Planrechtfertigung und der wasserwirtschaftlich relevanten Eingriffe nicht ausreichend seien, weisen wir zurück. Das zum Zeitpunkt der Auslegung der Pläne vom 01.12.2000 vorhandene aktuelle Verkehrsgutachten vom 14.11.2000 war als Anlage 1A des Erläuterungsberichts in den ausgelegten Unterlagen enthalten. Umfangreiche Entwässerungsberechnungen und Pläne zur geplanten Entwässerung waren ebenfalls Bestandteil der ausgelegten Unterlagen (Unterlage 13.1). Darüber hinaus haben wir der Anwaltskanzlei mit Kurzmitteilung vom 07.02.2001 eine Planausfertigung für eine Woche in ihre Kanzlei überlassen. Die ergänzende Verkehrsuntersuchung vom 23.10.2001 war in den Tekturunterlagen vom 27.11.2002 als Anlage 1B zum Erläuterungsbericht enthalten. Diese Unterlagen wurden der Kanzlei Schönefelder im Rahmen der beschränkten Anhörung vollständig übersandt. Unabhängig davon, ob diese Unterlagen für die Prüfung der Betroffenheit überhaupt erforderlich sind, hatte jedenfalls jeder ausreichend Möglichkeiten, sich über die der Planung zugrunde liegenden Verkehrszahlen und Prognosen zu informieren und entsprechende Einwendungen dagegen zu erheben. Inwiefern die Unterlagen zur Beurteilung der Beeinträchtigungen durch wasserwirtschaftliche Eingriffe nicht ausreichen, wird nicht erläutert und ist uns nicht ersichtlich. Eine erneute Auslegung mit neuen, bzw. ergänzten Planunterlagen war daher nicht erforderlich.

## **2. Materiell-rechtliche Würdigung**

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

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernunftigerweise 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.

### **2.2 Abschnittsbildung**

Wie bereits ausgeführt ist der Bau der FTO in insgesamt 6 Streckenabschnitte unterteilt, von denen die drei nördlichen Abschnitte bereits realisiert sind. Die Abschnittsbildung dient dazu, die Verfahren überschaubar zu halten. Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen,

lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572).

Der BA VI der FTO ist in vollem Umfang an das bestehende überregionale Straßennetz verkehrswirksam angebunden. Im Süden schließt er an die BAB A 94 an, im Norden an die vorhandene St 2332. Der Planfeststellungsbereich endet an der nördlichen Anschlussstellenrampe zur St 2332. An diesem Punkt setzt der BA VI einen Zwangspunkt für den nördlich anschließenden BA V. Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt hierdurch jedoch entgegen den von Herrn Rechtsanwalt Dr. Bösmeier für die Gemeinde Pliening und einige private Betroffene erhobenen Einwendungen nicht ein. Der Planung der FTO liegt ein einheitliches Konzept zugrunde. Für alle noch fehlenden Abschnitte der FTO laufen derzeit die Planfeststellungsverfahren, ein Planfeststellungsverfahren ist schon abgeschlossen (BA IV). Aus den ausgelegten Planunterlagen war dieses Gesamtkonzept sowie die Fortsetzung der FTO im Abschnitt V erkennbar dargestellt (z. B. Unterlage 2, Anlage 2 zur Unterlage 1, Unterlage 3). Die Planunterlagen waren in der Gemeinde Pliening und in Markt Schwaben, also in den Gemeinden, in denen sich die über den Endpunkt des BA VI hinausgehenden Betroffenheiten ergeben können, ausgelegt. Einwendungen, die sich aus dem Zwangspunkt des Anschlusses des BA V an den BA VI ergeben, konnten im Anhörungsverfahren für den BA VI bereits vorgebracht werden. Von diesem Recht hat eine Vielzahl von Einwendern Gebrauch gemacht. Darüber hinaus haben die Planunterlagen für den BA V der FTO zwischen 22.06. und 24.07.2003 bereits öffentlich ausgelegen. Die dagegen erhobenen Einwendungen sind der Planfeststellungsbehörde bekannt. Die Belange der im Überschneidungsbereich der beiden Abschnitte betroffenen Grundeigentümer konnten daher insgesamt in die Abwägung eingestellt und berücksichtigt werden. Warum die Durchschneidung des östlichen Teils des Gebietes der Gemeinde Pliening die Abschnittsbildung bei den Bauabschnitten V und VI rechtswidrig macht, wie von Herrn Dr. Bösmeier ausgeführt, ist für uns nicht erkennbar.

Die vorgeschlagenen Trassenvarianten wurden unabhängig von der Abschnittsbildung in die Überprüfung einbezogen (siehe unten 2.4.2).

### **2.3 Planrechtfertigung**

Der Bau der FTO entspricht dem in Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG festgelegten Ziel, die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen. Hinsichtlich des Baus von Staatsstraßen ist gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG zu berücksichtigen, dass Staatsstraßen innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. 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, S. 18 ff). Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltem Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Baumaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden. Das ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

### 2.3.1 Planungsziel

Mit dem Bau der FTO soll die überregionale Verkehrsanbindung des Flughafens München, insbesondere für die östlich des Flughafens München gelegenen Landkreise Ebersberg und Erding verbessert werden. Daneben dient sie auch der Verbindung der Regionen untereinander und stellt eine leistungsfähige Verbindung zwischen den Autobahnen A 92 und A 94 östlich des Autobahnringes München her. Gleichzeitig soll durch Verkehrsverlagerungen auf die FTO eine Entlastung der Ortsdurchfahrten des bestehenden untergeordneten Straßennetzes erreicht werden.

### 2.3.2 Derzeitiges Straßennetz und künftige Verkehrsbelastung

Im Bereich der noch nicht gebauten Abschnitte der FTO befinden sich eine Reihe regionaler und überregionaler Straßen, die zum Teil stark belastete Ortsdurchfahrten (OD) aufweisen. Es handelt sich z. B. um die OD von Pliening, Neufinsing und Niederneuching im Zuge der St 2082, die OD von Markt Schwaben, Ottenhofen und Wifling im Zuge der St 2080, die OD von Moosinning im Zuge der B 388 und die OD von Oberneuching, Niederneuching und Moosinning im Zuge der Kreisstraße ED 5.

Bereits nach der Fertigstellung des neuen Flughafens München im Jahr 1992 ergaben sich Veränderungen der vorhandenen Verkehrsstrukturen. Mit der wachsenden Bedeutung des Flughafens hat sich der Flughafenverkehr nach Herkunft und Menge seitdem stark verändert. Im Jahr 1999 wurden bereits 16,5 Mio. Passagiere abgefertigt. Infolge des inzwischen eröffneten Terminals 2 wird bis zum Jahr 2015 ein Originär-Passagieraufkommen (ohne Umsteiger) von 26,5 Mio. prognostiziert. Die Verkehrsbelastung hat auf allen zum Flughafen führenden Straßen erheblich zugenommen und wird weiter steigen. Auch die Inbetriebnahme der Neuen Messe auf dem Gelände des alten Flughafens München-Riem hat zu erheblichen Verkehrsverlagerungen und Verkehrszunahmen geführt, die sich auf das Straßennetz im Münchner Osten auswirken. Hinzu kommen Verkehrsmehrungen, die auf verstärkte Siedlungstätigkeit im Umfeld des Flughafens zurückzuführen sind. Die dadurch verursachten Verkehrsströme sind nicht nur flughafenbezogen, sondern auch in die Region München und die benachbarten Bereiche gerichtet.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die Verkehrszunahmen werden in den Fortschreibungen der Verkehrsuntersuchung Flughafentangente Ost (alle gefertigt durch Prof. Dr. Ing. Harald Kurzak) aus dem Jahr 2000 (Anlage 1A zur Unterlage 1), dem Jahr 2001 (Aktualisierung für den Bauabschnitt VI, Anlage 1B zur Unterlage 1) und auch durch die neueste Verkehrsuntersuchung Flughafentangente Ost mit Prognose 2020 aus dem Jahr 2003 dargestellt und bestätigt. Zum Beispiel weist die OD der St 2080 in Markt Schwaben nach der Verkehrsuntersuchung 2000 im Jahr 2000 14.500 Kfz/24 h auf, im Jahr 2001 bereits 16.400 Kfz/24 h und 2002/2003 17.500 Kfz/24 h. Die OD von Ottenhofen (ebenfalls St 2080) hatte im Jahr 2000 eine Verkehrsbelastung von 8.100 Kfz/24 h, im Jahr 2001 von 9.100 Kfz/24 h und im Jahr 2002/2003 von 9.600 Kfz/24 h. Auch für die anderen genannten Ortsdurchfahrten lassen sich trotz des kurzen Vergleichszeitraums z. T. erhebliche Verkehrssteigerungen feststellen.

### 2.3.3 Verkehrsbedeutung der FTO

Die FTO wird ihre volle Verkehrsbedeutung erst nach Fertigstellung der Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 92 und A 94 erfahren. Sie wird auf ganzer Länge als ortsdurchfahrtenfreie Kraftfahrstraße gebaut und ausgewiesen. Die volle Entlastungswirkung wird sich erst nach Herstellung aller sechs Abschnitte einstellen.



In der Verkehrsuntersuchung Flughafentange Ost, Prognose 2020, vom 19.09.2003 ist dargestellt, wie sich der Verkehr ohne weitere Fortsetzung der FTO von der St 2082 bis zur A 94 entwickeln würde. Bei den genannten Zahlen handelt es sich um den werktäglichen Verkehr, der um 10 - 15 % über dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) liegt, da letzterer auch den Wochenendverkehr und die Ferienzeiten berücksichtigt. Der werktägliche Verkehr auf der FTO nordwestlich von Erding wird danach bis zum Jahr 2020 um ca. 30 % auf ca. 21.600 Kfz/24 h ansteigen. Ohne Fortsetzung der FTO nach Süden würde sich der Verkehr seinen Weg vor allem östlich um Erding herum über die St 2331 zur A 94 suchen. Die Belastung der St 2331 in der OD von Hörlkofen würde sich gegenüber heute (8.900 Kfz/24 h) fast verdoppeln auf 18.100 Kfz/24 h. Auch die St 2080 zwischen Erding über Wifling und Ottenhofen nach Markt Schwaben würde um 20 - 30 % stärker belastet. Die Belastung der Kr ED 5 in Oberneuching würde von ca. 4.400 Kfz/24 h auf ca. 5.600 Kfz/24 h ansteigen. Südlich von Markt Schwaben würde die St 2081 gegenüber heute leicht entlastet (um ca. 900 Kfz/24 h), weil dem Durchgangsverkehr nach Erding und zur weiter gebauten A 94 über die St 2331 eine schnellere Verbindung zur Verfügung steht.

Nach Fertigstellung der fehlenden Abschnitte der FTO (BA IV, V und VI) ergeben sich für das Jahr 2020 im Vergleich zum Prognose-Nullfall (Verkehrsbelastung im Jahr 2020 ohne Lückenschluss zwischen St 2082 und A 94) zum Teil erhebliche Entlastungen der Ortsdurchfahrten. Die FTO selbst wird im Jahr 2020 nach vollständiger Fertigstellung im BA IV (zwischen St 2082 und Kr ED 5) mit ca. 15.800 Kfz/24 h, im BA V (zwischen Kr ED 5 und St 2332) mit ca. 14.800 Kfz/24 h und im BA VI mit ca. 14.600 Kfz/24 h belastet sein.

Im Zuge der St 2080 wird die OD von Wifling um 4.600 Kfz/24 h, das sind 54 % entlastet. Gegenüber heute entspricht das einer Entlastung von 40 %. Die OD von Ottenhofen wird um 4.500 Kfz/24 h, bzw. um 37 % entlastet, was einer Entlastung gegenüber heute von 23 % entspricht. Die OD von Markt Schwaben wird im Bereich der Erdinger Straße um 4.400 Kfz/24 h, bzw. 27 % von 16.100 Kfz/24 h auf 11.700 Kfz/24 h entlastet. Das entspricht einer Entlastung von 23 % gegenüber der heutigen Verkehrsbelastung. Der Marktplatz und die Ebersberger Straße werden um 3.100 Kfz/24 h, also um 18 % entlastet. Das sind 10 % weniger als heute. Die Ludwigstraße wird um 2.800 Kfz/24 h, also 26 % entlastet. Gegenüber heute entspricht das einer Verminderung um 19 %. Die Belastung der St 2332 (Geltinger Straße) zwischen Markt Schwaben und der FTO wird wegen der Umorientierung des Verkehrs mit Quelle oder Ziel Gewerbegebiet von derzeit 5.400 Kfz/24 h auf 10.400 Kfz/24 h ansteigen. Ohne Weiterbau der FTO wäre dort nur eine Verkehrsbelastung von 6.400 Kfz/24 h zu erwarten.

Im Zuge der St 2082 ergeben sich in der OD Niederneuching (Münchner Straße) gegenüber dem Prognose-Nullfall Entlastungen von 4.000 Kfz/24 h, das sind 28 %. Die Moosinninger Straße wird von 6.100 Kfz/24 h auf 3.400 Kfz/24 h entlastet. In Oberneuching nimmt die Verkehrsbelastung der Kr ED 5 um 1.900 bis 2.800 Kfz/24 h ab. Das entspricht einer Halbierung der Belastung gegenüber dem Prognose-Nullfall. Die OD Neufinsing wird um 3.800 Kfz/24 h, bzw. 30 % entlastet, die Münchner Straße um 3.200 Kfz/24 h, das sind 22 %. Gegenüber heute entspricht das einer Entlastung von 13 %. Mit größerer Entfernung nimmt die Entlastungswirkung durch die FTO ab. Die OD Landsham wird um 1.800 Kfz/24 h, also um 11 % entlastet. Gegenüber dem heutigen Verkehr entspricht das einer Entlastung von nur 3 %. In der OD von Kirchheim ist kaum noch eine Entlastungswirkung durch die FTO spürbar. In Stadtgebiet von Erding werden keine Veränderungen der Verkehrsbelastung durch den Bau der FTO erwartet. Entlastungen von weniger als 1.000 Kfz/24 h werden in Gelting, Finsing, im Ortskern von Poing und in Hörlkofen auftreten. Die Prognosezahlen für das Jahr 2020 sind im Plan 4 der Verkehrsuntersuchung 2003 dargestellt. Dem Plan 4 a (ebd.) können die Entlastungswirkungen auf das Straßennetz im Einzelnen entnommen werden.

Die Verkehrsprognose 2003 ist nicht ohne weiteres mit den in den Planunterlagen enthaltenen Verkehrsprognosen 2000 und 2001 vergleichbar. In der Verkehrsprognose 2000 ist die Fertigstellung des BA III der FTO noch nicht berücksichtigt. Sie beruht auf Verkehrszählungen und Befragungen im Raum Erding vom März 2000. Die Verkehrsprognose 2001 wurde hinsichtlich des BA VI aktualisiert und beruht auf Verkehrszählungen und Befragungen im Raum Markt Schwaben, Plien-ning, Poing und Anzing vom 12.09.2001. Sie enthält lediglich Aussagen und Darstellungen zum BA VI der FTO. Die Verkehrsprognose 2003 enthält dem gegenüber wieder eine Gesamtbetrachtung der FTO und beruht auf neuen Verkehrszählungen vom 09.07.2002 und vom 24.06.2003.

Jedenfalls haben alle Verkehrsuntersuchungen die Entlastungswirkung der FTO aufgezeigt. In den beschriebenen Ortsdurchfahrten werden die Immissionsbelastungen durch Lärm und Abgase vermindert und die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer erhöht. Für den Durchgangsverkehr ergeben sich nach Fertigstellung der FTO erhebliche Zeit- und Betriebskostensparnisse.

#### 2.3.4 Bedeutung des BA VI der FTO

Auch wenn die FTO ihre volle Entlastungswirkung erst nach Fertigstellung aller Bauabschnitte erreichen wird, ist die Planrechtfertigung auch für den BA VI, der Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, gegeben. Wie bereits bei C.2.2 ausgeführt, ist der BA VI der FTO verkehrswirksam an das überörtliche Straßennetz angebunden. Er bewirkt aber auch für sich allein Verkehrsentlastungen. In der Verkehrsuntersuchung 2003 ist eine Prognose für den Fall enthalten, dass bis zum Jahr 2020 nur die Bauabschnitte I - III und VI fertig gestellt sind. Für den BA VI der FTO wird für diesen Fall eine Belastung von 8.800 Kfz/24 h prognostiziert. Vor allem die OD der St 2080 in Markt Schwaben wird in diesem Planfall entlastet, und zwar um 3.100 Kfz/24 h. Aber auch die EBE 2 zwischen Gelting und Poing würde um 2.300 Kfz/24 h weniger belastet. Das SBA München hat im Erläuterungsbericht eine Verkehrsauslastung von 3.800 Kfz/24 h im Jahr 2005 unterstellt. Die Entlastungswirkungen sind daher zwischen der Fertigstellung der FTO und dem Prognosejahr entsprechend geringer, jedoch - vor allem in Markt Schwaben - durchaus spürbar. Insbesondere die heute zur Hauptverkehrszeit am Knotenpunkt St 2080/St 2332 auftretenden Rückstaus wegen der in Richtung Gewerbegebiet fahrenden Linkseinbieger dürften nach Fertigstellung des BA VI nicht mehr auftreten.

#### 2.3.5 Ergebnis

Die angeführten Argumente tragen u. E. das Ergebnis, dass der Bau der FTO zur Erreichung der o. g. Ziele dringend erforderlich ist. Diese Ansicht hat auch das VG München im Urteil vom 26.09.2000 zum BA III der FTO (Az. M 2 K 97.2071, Urteilsabdruck S. 15) geteilt. Zweifel daran ergeben sich auch nicht aus dem Einwand des Bund Naturschutz, der befürchtet, dass die FTO neuen Verkehr anziehe und zu erwarten sei, dass eine neue Nord-Süd-Achse Richtung Zorneding mit Weiterführung in Richtung Salzburg sich als nächste Vorhaben anschließen. Für eine solche Nord-Süd-Achse bestehen derzeit keine Planungen. Die Aufnahme des 8-streifigen Ausbaus der A 99 zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2003 lassen eine solche Planung in der nächsten Zukunft auch wenig wahrscheinlich erscheinen, weil damit eine sehr leistungsfähige Verbindung zur BAB A 8 Richtung Salzburg ohne größere Umwege erreicht werden kann. Darüber hinaus würden solche Planungsüberlegungen auch dann, wenn sie aktuell wären, nichts daran ändern, dass die FTO zur Erreichung der mit ihr verfolgten Ziele geeignet und erforderlich ist. Gerade wenn man davon ausgeht, dass sich - weniger durch den Bau der Straße, als vielmehr durch die bauliche Entwicklung in den umliegenden Gemeinden - weitere Verkehrsmehrungen ergeben werden, ist die durch die FTO beabsichtigte und nach den vorliegenden Gutachten auch erreich-

bare Entlastung der für den überörtlichen Verkehr weniger geeigneten Straßen, insbesondere der Ortsdurchfahrten, geboten.

## **2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

### **2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Im aktuellen Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2003) ist für die Anbindung des Flughafens München als Ziel B V 1.6.2 vorgegeben, dass sie durch eine bedarfsgerechte und funktionale Straßen- und Schienenverkehrserschließung für den Nah- und Fernverkehr sichergestellt werden soll. Diesem Ziel entspricht die FTO. Daneben entspricht sie auch dem in B V 1.4.3 festgelegtem Ziel, nach dem Staatsstraßen die nicht an Bundesfernstraßen anliegenden zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte soweit wie möglich an diese anbinden und damit auch die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung dieser Orte schaffen soll.

Im aktuellen Regionalplan für die Region 14 ist der Bau der FTO unter B V 5.3 als besonders dringliche Maßnahme zur Verbesserung der Erschließung des Flughafens München aufgeführt. Nach dem Regionalplan ist nicht nur im Zusammenhang mit dem Flughafen München, sondern auch zur Stärkung des Ostteils der Region insbesondere eine bessere Nord-Süd-Erschließung notwendig. Außerdem sind für den Bau der Flughafentangente Ost neben verkehrlichen auch strukturelle Zielvorstellungen maßgebend:

- Lenkung der Siedlungstätigkeit auf die Achse Markt Schwaben - Erding;
- Herstellung einer Verbindung der zentralen Orte im Osten des Oberzentrums München im Regionalverkehr;
- Verbesserung der Anbindung des Flughafens an das Straßennetz im Osten und Süden des Flughafens für den überörtlichen Verkehr und den Ziel- und Quellverkehr.

In ihrer Funktion als Zubringer zum Flughafen umfasst die Flughafentangente Ost nach den Erwartungen des RP den landseitigen Verkehr der Fluggäste aus Südostbayern und Österreich und den Berufs- und Wirtschaftsverkehr. Darüber hinaus wird erwartet, dass auch der Freizeit- und Erholungsverkehr diese Nord-Süd-Verbindung als Ostumfahrung des Ballungsraumes München annehmen wird.

Die dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Linie entspricht der mit landesplanerischer Beurteilung vom 06.11.1989 positiv gesehenen Trasse (Variante B/E für den Bereich südlich der St 2332). Die in der landesplanerischen Beurteilung verfügbaren Maßgaben für die Trassenoptimierung sind beachtet (vgl. Stellungnahme der höheren Landesplanungsbehörde vom 28.12.2000, Az. 801-8253-4/88). Die Planungsgrundlagen haben sich nicht so erheblich geändert, dass ein neues Raumordnungsverfahren erforderlich wäre.

### **2.4.2 Planungsvarianten**

Die Planfeststellungsbehörde 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 ausgeschlossen werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). In

diesem Sinne haben wir die sog. Raumordnungstrasse 76, die südlich der Anschlussstelle FTO/St 2332 gestreckt durch zwei Waldstücke nördlich der Bahnlinie München - Mühldorf und durch die hohe Loh verläuft, anschließend zwischen Lindach und den Anwesen Leitner und Mauerstetten hindurch führt, östlich der Überquerung der EBE 1 die A 94 kreuzt und zwischen Anzing und Froschkern an die B 12 anbindet, keiner näheren Überprüfung unterzogen. Im Raumordnungsverfahren von 1989 wurde diese Wahllinie wegen der Änderung verschiedener Randbedingungen aus dem Verfahren ausgeschieden. Insbesondere die geänderte Lage der A 94 im Abschnitt Parsdorf-Pastetten, aber auch die Forderung verschiedener Gemeinden, die Linienführung der FTO zwischen Moosinning und Anzing zu ändern, sowie geänderte Anforderungen des Immissionsschutzrechts und des Naturschutzrechts haben zur Notwendigkeit eines neuen Raumordnungsverfahrens geführt. Substantiierte Einwendungen gegen diese Entscheidung der höheren Landesplanungsbehörde wurden im Planfeststellungsverfahren nicht erhoben. Die im Raumordnungsverfahren von 1989 untersuchten Varianten für den BA VI der FTO sind, ebenso wie weitere in das Verfahren eingebrachte Varianten, unten behandelt. Einer Beiziehung der Akten des Raumordnungsverfahrens, wie von der Kanzlei Schönefelder, Koske, Ziegler beantragt, bedarf es in diesem Zusammenhang nicht, da die dort geprüften Wahllinien in den Planfeststellungsunterlagen, die ausgelegt haben, dargestellt und beschrieben sind. Einwendungen gegen die gewählte Linie müssen im Planfeststellungsverfahren erhoben werden, wenn sie dort geprüft werden sollen. Das ist auch geschehen. Die Beiziehung der Raumordnungsakten ist zur Feststellung der erhobenen Einwendungen nicht erforderlich. Die landesplanerische Beurteilung vom 06.11.1989 haben wir bei der Entscheidung berücksichtigt.

Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

#### 2.4.2.1 Varianten des Raumordnungsverfahrens 1989 mit Aktualisierungen

##### 2.4.2.1.1 Beschreibung der Varianten

Für den Untersuchungsbereich des BA VI sind folgende im Raumordnungsverfahren untersuchten Varianten relevant und werden in den Trassenvergleich einbezogen:

- Wahltrasse I

Sie kreuzt nördlich des BA VI östlich des Anwesens Hechtl die EBE 18, quert am westlichen Rand des Gewerbegebiets von Markt Schwaben die St 2332, unterquert die Bahnlinie und schwenkt dann nach Südwesten, wo sie am südöstlichen Rand der Waldgebiete Hohe Loh und Poinger Holz verläuft. Nach der Kreuzung der EBE 1 schließt sie gegenüber der planfestgestellten Trasse leicht nach Osten verschoben an die BAB A 94 an. Die Wahltrasse II schließt im Bereich des Gewerbegebietes Markt Schwaben an die Wahltrasse I an, unterscheidet sich im Bereich des BA VI daher nicht von der Wahltrasse I.

- Variante A

Die Variante A zweigt westlich des Finsinger Holzes von der Wahltrasse I Richtung Westen ab. Sie kreuzt die GVS zwischen Gelting und der EBE 18 im Bereich der Einmündung in die Kreisstraße und schließt am nordwestlichen Rand des Gewerbegebietes von Markt Schwaben an die Wahltrasse I an.

- Variante B

Die Variante B zweigt bei Giggling von der Wahltrasse I (in diesem Bereich identisch mit der Planfeststellungstrasse) ab und führt in östlicher Richtung zwischen dem Gewerbegebiet von Markt Schwaben und den Wäldern nördlich der Bahnlinie hindurch. Sie kreuzt die Bahnlinie westlich der Streubebauung an der Bahnlinie, schwenkt dann nach Südwesten und schließt am südöstlichen Rand der Hohen Loh an die raumgeordnete Trasse (bzw. die Variante E) an.

- Variante E

Die Variante E entspricht der im Raumordnungsverfahren 1989 positiv beurteilten Trassenführung. Südlich der Bahnlinie München - Mühldorf verläuft sie Richtung Süden, führt knapp an der südöstlichen Ecke der Hohen Loh vorbei und bleibt bis zur Kreuzung mit der GVS Lindach - Poing näher am Waldrand, als die Planfeststellungstrasse. Anschließend verläuft sie weiter auf der Trasse der Wahllinie I bis zur A 94.

- Variante C

Die Variante C schwenkt zwischen Markt Schwaben und Gelting nach Westen ab, verläuft zwischen Gelting und Ottersberg, anschließend am nördlichen Rand des geplanten Baugebietes Poing-Nord (WAWR) entlang. Danach führt die Trasse westlich des Baugebiets nach Süden. Nach Querung der EBE 1 und der Bahnlinie südöstlich von Grub führt die Trasse auf der bestehenden GVS Grub - Parsdorf bis zur Anschlussstelle Parsdorf der BAB A 94. Sie muss zwischen Poing und Parsdorf vierstreifig ausgebaut werden. Außerdem muss die A 94 im Abschnitt Parsdorf - AK München-Ost auf sechs Fahrstreifen erweitert werden.

- Variante D

Die Variante D zweigt nördlich der Bahnlinie München - Mühldorf von der Variante B der Wahllinie I oder von der Wahllinie II Richtung Osten ab. Sie führt zwischen Markt Schwaben und Ried bis zur St 2081. Im Weiteren folgt sie im Wesentlichen dem Verlauf der St 2081 und schließt nördlich von Anzing mit der vorhandenen Anschlussstelle an die A 94 an. Wegen des inzwischen realisierten Ausbaus der St 2081 südlich von Markt Schwaben und ihrer Verlegung auf die Westseite von Staudach verkürzt sich die Variante D gegenüber der im Raumordnungsverfahren untersuchten Streckenführung.

- Variante zur Wahltrasse II (mod. WT II)

Die im Raumordnungsverfahren untersuchte Variante zur Wahltrasse II (mod. WT II) verlässt die Wahltrasse II nördlich von Grashausen und führt in westlicher Richtung zwischen dem Finsinger Holz und dem Schlossholz hindurch. Sie kann nordwestlich von Markt Schwaben mit den untersuchten Varianten verbunden werden.

Die Wahltrassen und Varianten sind in der Anlage 2 zum Erläuterungsbericht planerisch dargestellt. In der Unterlage 2, Blatt 2 sind die Varianten auf den BA VI bezogen mit aktueller Gebietsnutzung und Straßennetz dargestellt. Darauf wird verwiesen.

Die landesplanerische Beurteilung vom 06.11.1989 kommt zu dem Ergebnis, dass nur die Linienführung über die Wahltrasse II mit Variante bei Harlachen, sowie im Bereich Finsinger Au und die Weiterführung auf der Variante B/E westlich von Markt Schwaben unter Beachtung verschiedener Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Die Planfeststellungstrasse verläuft auf dieser Trasse. Sie ist entsprechend den Maßgaben der landespla-

nerischen Beurteilung gegenüber der Raumordnungstrasse 1989 im Bereich der Hohen Loh nach Süden (Maßgabe A II 3. und S. 80, 2. Absatz), im Bereich von Mauerstetten nach Westen (Maßgabe A II 4. und S. 80, 2. Absatz) verschoben.

#### 2.4.2.1.2 Beurteilung der im Raumordnungsverfahren geprüften Varianten unter Berücksichtigung aktueller Gesichtspunkte

- Variante C

Die landesplanerische Beurteilung kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante C nicht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht. Sie wird der Zweckbestimmung der FTO, eine möglichst kurze Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 92 und A 94 sowie zwischen dem Flughafen und dem südöstlichen Flughafenumland herzustellen, nicht gerecht. Sie verursacht wegen der wesentlich längeren Streckenführung im Vergleich zu allen anderen Trassenvarianten die größte Flächeninanspruchnahme (ca. 15 ha Mehrbedarf für die Gesamtstrecke). Sie führt wegen ihrer Nähe zum Baugebiet Poing-Nord zu Zielkonflikten mit dem Immissionsschutz. Außerdem wären wegen der Überlagerung starker regionaler Verkehrsmengen mit dem überregionalen Verkehr zwischen Poing und der A 94 voraussichtlich 4 Fahrspuren erforderlich und wegen der starken Verkehrsströme hohe Anforderungen an die Ausgestaltung der Anschlussstelle Parsdorf zu stellen. Selbst bei einem sechsstreifigem Ausbau der A 94 zwischen der Anschlussstelle Parsdorf und dem AK München-Ost wäre eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung nicht sicher gestellt. Diese Aussage wurde in der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für den Bauabschnitt VI vom 23.10.2001 (Prof. Dr. Kurzak) noch einmal überprüft. Darin wird festgestellt (S. 10), dass sich durch die Überlagerung der FTO mit der hoch belasteten GVS Parsdorf - Grub, über die der Verkehr von Poing Richtung München und zu den Autobahnen abgewickelt wird, ein verkehrstechnisch kaum noch lösbares Leistungsproblem ergibt. Die u. a. durch den dort vorhandenen Möbelmarkt Segmüller bereits sehr stark belastete Anschlussstelle ist nicht in der Lage, den Verkehr der FTO, der zu 80 % nach München ausgerichtet ist, zusätzlich abzuwickeln. Dazu müsste die Anschlussstelle in ein volles Kleeblatt umgebaut werden. Das ist wegen des Möbelhauses jedoch nicht möglich. Die in der landesplanerischen Beurteilung noch genannten Zielkonflikte mit dem Gewässerschutz, weil die Variante C ein Trinkwasserschutzgebiet berührt, fallen zwar aus heutiger Sicht nicht ins Gewicht, weil die Trasse südlich der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes geführt werden könnte. Insgesamt bleibt es jedoch nach wie vor bei der Beurteilung, dass die Variante C so zahlreiche Nachteile aufweist, dass sie schon aus diesen Gründen nicht als ernsthafte Alternative zur gewählten Trasse in Frage kommt. Die im Anhörungsverfahren zum BA VI der FTO von der Gemeinde Anzing aufgeführten Vorteile der Variante C wurden in der landesplanerischen Beurteilung bereits berücksichtigt. An den Abwägungsgrundlagen hat sich seitdem jedoch nichts geändert, so dass kein Anlass besteht, von dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens Abstand zu nehmen.

- Varianten A, D und Modifikationen E1, E2/E2a

- Variante D (einschließlich Kombination mit Variante A)

Auch bei der Variante D kommt die landesplanerische Beurteilung zu dem Ergebnis, dass sie nicht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht. Zur Begründung wird auf ihren Verlauf durch die Schutzzone III eines Trinkwasserschutzgebietes und die dadurch verursachten Zielkonflikte mit dem Gewässerschutz verwiesen. Außerdem stehen Belange des Siedlungswesens entgegen, weil sie für die nächstgelegenen Wohngebiete

im Süden von Markt Schwaben zu Lärmschutzproblemen führt und eine Erweiterung der Wohngebiete nach Süden in Frage stellt. Darüber hinaus würde die Variante D zusätzliche Verkehrsströme über die A 94 hinaus durch die Gemeinde Anzing lenken. Auch die teilweise Einbeziehung der St 2081 bringt nach Einschätzung der landesplanerischen Beurteilung keine nennenswerten Vorteile, weil der Flächenverbrauch im Vergleich zu den anderen Varianten dadurch nicht wesentlich geringer würde.

Im Anhörungsverfahren für den BA VI der FTO wurde das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung für die Variante D von den Gemeinden Poing und Pliening (Herr Rechtsanwalt Dr. Bösmeier), sowie von einigen privaten Einwendungsführern angegriffen. Als Begründung wurde angeführt, dass durch den inzwischen erfolgten Ausbau der St 2081 die Streckenlänge weiter verkürzt werde, kein zusätzlicher Eingriff in das Wasserschutzgebiet erforderlich sei, oder durch eine Variante, die zwischen Ried und Boden hindurchführt, vermieden werden könne. Flächenbedarf und Kosten seien niedriger, als bei der gewählten Trasse. Außerdem seien geringere Eingriffe in Natur, Landschaft und landwirtschaftliche Betriebe erforderlich. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung für Anzing sei nicht feststellbar und nachgewiesen. Die Gemeinde Poing hat eine zusätzliche Modifikation der Variante D vorgeschlagen, bei der sie nördlich der A 94 verschwenkt und mit einer separaten Anschlussstelle ca. 300 m westlich der Anschlussstelle Anzing an die A 94 angebunden wird. Aufgrund dieser Einwände hat das Straßenbauamt München die Vor- und Nachteile der Variante D und der vorgeschlagenen Untervarianten noch einmal überprüft. Die Prüfergebnisse zu den im Anhörungsverfahren vorgeschlagenen Trassenalternativen und zu anderen Problem- punkten sind in drei Ordnern "Ergebnis der Prüfaufträge zum Anhörungsverfahren zur Planfeststellung vom 01.12.2000 der St 2580, Bauabschnitt VI und Anschlussstelle A 94" (im Folgenden "Ergebnis der Prüfaufträge" genannt) sowohl verbal als auch planerisch dargestellt. Der Vorschlag der Gemeinde Poing mit einer Anschlussstelle 300 m westlich der AS Anzing wurde nicht weiter verfolgt, weil ein so geringer Abstand zwischen zwei Anschlussstellen an die Autobahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht realisierbar ist. Das ist aus unserer Sicht nicht zu beanstanden.

Die in den Raumordnungsunterlagen dargestellte Variante D trifft nördlich der St 2332 mit der Variante A zusammen. Sie quert die St 2332 ca. 800 m weiter östlich, als die Planfeststellungsstrasse. An dieser Stelle würde sie mit dem heutigen Gewerbegebiet Bürgerfeld kollidieren. Die Anschlussstelle könnte in der notwendigen Ausgestaltung dort nicht mehr realisiert werden. Auch mit einer modifizierten Variante A1 lässt sich dieses Problem nicht lösen, weil in jedem Fall in die vorhandene Bebauung eingegriffen werden müsste. Die Variante A scheidet wegen der schweren Eingriffe in bebaute Grundstücke aus der weiteren Betrachtung aus. Das Straßenbauamt hat zunächst eine technisch realisierbare Linie ermittelt und in die Überprüfung eingestellt. Die Anschlussstelle an die St 2332 wurde in den Bereich der planfestgestellten Trasse verlegt.

Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse den Gigginger Bach zweimal und greift dadurch in bedeutsame Lebensräume von Pflanzen und Tieren ein. Der Kreuzungspunkt mit der dort in Dammlage geführten Bahnlinie München - Mühldorf liegt etwa 700 m östlich des Kreuzungspunktes der Planfeststellungsstrasse. Die Kreuzungsstelle liegt, ebenso wie bei der Planfeststellungsstrasse, in der Nähe einzeln stehender Anwesen nördlich und südlich der Bahn. Zudem muss auf eine Transformatorenstation der DB-Energie Rücksicht genommen werden. Im Bereich der Trasse kreuzt der Gigginger Bach die Bahnlinie, der Hennigbach verläuft in einem Abstand von 50 - 150 m parallel zur Bahnlinie und muss überquert werden. Die Bahnkreuzung ist bei der

Variante D insgesamt mit ähnlichen Problemen behaftet, wie bei der Planfeststellungstrasse. Einige Varianten der von Markt Schwaben derzeit geprüften Hochwasserschutzmaßnahmen für den Hennigbach würden durch die Variante D gestört. Nach der Querung des Hennigbaches nähert sich die Variante D bis auf ca. 250 m der Wohnbebauung von Markt Schwaben. Zum Anwesen Ried hält sie etwa denselben Abstand ein. Anschließend wird sie mittels einer Anschlussstelle mit der St 2081 verknüpft. Da die FTO insgesamt als Krafffahrstraße ausgewiesen werden soll, gilt das auch für den mitbenutzten Teil der St 2081. Das bedeutet, dass für den Verkehr, der nicht auf der Krafffahrstraße geführt werden kann (landwirtschaftlicher Verkehr, Mopeds, Fahrräder etc.) zusätzliche Verkehrswege zwischen der Anschlussstelle St 2081/FTO und der A 94 geschaffen werden müssen. Die Länge der Variante D beträgt im BA VI ebenso wie die der Planfeststellungstrasse ca. 5,2 km.

Besondere Probleme wirft der Anschluss der Variante D (ebenso wie der Varianten E1 und E2/E2a, siehe hierzu unten) an die BAB A 94 auf. Das beruht u. a. darauf, dass für den Verkehr, der auf der Krafffahrstraße nicht zugelassen ist, die Verbindung zwischen Markt Schwaben und Anzing aufrechterhalten werden muss. Außerdem müssen Wegeverbindungen zu der Ortschaft Lindach und zu den Anwesen Boden, Ried und Auhofen erhalten bleiben oder neu geschaffen werden.

Das Straßenbauamt hat mehrere Varianten für den Anschluss der FTO/St 2081 an die A 94 im Bereich der Anschlussstelle Anzing überprüft und zwar

- eine Variante ohne zusätzliche Anschlussstelle für die FTO/St 2081,
- eine Variante mit zusätzlicher Anschlussstelle FTO/St 2081 und
- eine Variante für den Anschluss an die A 94 mit vorgeschaltetem Kreisverkehrsplatz.

Die Variante mit vorgeschaltetem Kreisverkehrsplatz kommt als einzige für den Anschluss der Variante D in Frage, weil nur sie die Einbeziehung der St 2081 in den Straßenzug der FTO ermöglicht. Sie hält zwar den Umbauaufwand an der Anschlussstelle Anzing so gering wie möglich, ist damit kostengünstig (Kostenschätzung für den Abschnitt zwischen der Bahnkreuzung und der AS an die A 94: ca. 8,84 Mio. €) und löst die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft, sowie in privates Grundeigentum aus. Der Kreisverkehrsplatz ist jedoch in der Morgenspitze aus Richtung FTO als auch im abendlichen Berufsverkehr völlig überlastet. Abends besteht die Gefahr des Rückstaus auf die Autobahn. Auch die Verkehrssicherheit ist nicht gesichert, weil die Verkehrsteilnehmer auf der ansonsten planfrei geführten Schnellstraße keinen Kreisverkehrsplatz erwarten. Die Anschlusslösung mit vorgeschaltetem Kreisverkehrsplatz scheidet aber allein schon wegen der mangelnden Leistungsfähigkeit aus der weiteren Betrachtung aus.

Die in der landesplanerischen Beurteilung angenommene Mehrbelastung der Gemeinde Anzing durch die Variante D konnte in der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2001 nicht nachgewiesen werden. Der Vergleich der Variante D mit der durchgehenden FTO auf der Planfeststellungstrasse ergibt nahezu gleiche Belastungszahlen für das Prognosejahr 2015.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Variante D, soweit sie die Einbeziehung der St 2081 südlich von Markt Schwaben in den Straßenzug der FTO vorsieht, nicht leistungsfähig an die A 94 angeschlossen werden kann. Auch die in der landesplanerischen Beurteilung angesprochenen Nachteile hinsichtlich der Siedlungsentwicklung von Markt Schwaben und des Immissi-



onsschutzes, wobei vor allem die Nähe der Variante D zu Wohngebieten von Markt Schwaben, aber auch das gegenüber der Planfeststellungstrasse nähere Heranrücken an Einzelanwesen zu berücksichtigen ist, haben sich bei der aktuellen Betrachtung bestätigt. Die Variante D drängt sich daher auch aus heutiger Sicht keinesfalls als vorzugswürdige Variante zur Planfeststellungslinie auf.

Das Straßenbauamt hat mehrere im Anhörungsverfahren vorgeschlagene Modifikationen der Variante D unter den Bezeichnungen E 1, E 2 und E 2 a überprüft.

- Variante E 1, E2/ E2a

Die Variante E 1 beginnt bei Bau-km 13 +250 der Planfeststellungstrasse an der Bahnlinie München - Mühldorf. Sie schwenkt in Einschnittslage nach Südosten ab. Bei Bau-km 13+600 werden der Hennabach und der Wildparkbach gequert, die großräumig verlegt werden müssen. Anschließend verläuft die Trasse in einem Abstand von ca. 220 m westlich von Ried und von ca. 360 m von Boden nach Südosten. Die geplante Erweiterung der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes von Markt Schwaben wird auf ca. 700 m Länge durchschnitten. In diesem Bereich müssen ein Regenrückhaltebecken und das Brückenbauwerk zur Überspannung des Hennigbaches und der GVS Markt Schwaben - Lindach errichtet werden. Ab Bau-km 14+800 verläuft die Variante E 1 im Einschnitt und schwenkt Richtung Süden ab. Das Anwesen Auhofen wird in einem Abstand von ca. 160 m östlich umfahren und mit einer Zufahrt an die St 2081 angeschlossen. Für die Zufahrt ist eine Unterführung unter der FTO erforderlich. Die Trassenlänge ist identisch mit der Planfeststellungstrasse. Für die Variante E1 ergeben sich Kosten in Höhe von ca. 10,47 Mio. €. Sie ist daher kostengünstiger als die Planfeststellungstrasse (11,6 Mio. €). Die neu zu bauende Streckenlänge ist mit 2,64 km kürzer als bei der Planfeststellungstrasse mit 3,28 km, weil im südlichen Bereich die vorhandene St 2081 mitbenutzt werden kann. Dieser Vorteil wird jedoch relativiert durch die längeren Neubaustrecken für das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz (1,85 km gegenüber 1,15 km bei der Planfeststellungstrasse). Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind geringer als bei der Planfeststellungstrasse. So reduziert sich der Ausgleichsflächenbedarf von 2,4 ha für die Planfeststellungstrasse auf 1,48 ha. Andererseits erfordert die Variante E1 wegen der notwendigen Verlegung der St 2081 im Anschlussstellenbereich an die A 94 um 0,11 ha größere Waldflächenverluste. Nachteilig sind bei der Variante E1 die stärkere Belastung von Einzelanwesen im Außenbereich (Ried und Auhofen) durch Verkehrslärm, die Durchschneidung des geplanten Wasserschutzgebietes und die Notwendigkeit von Bauwerken innerhalb dieses Gebietes.

Die Variante E2 verläuft westlich der Variante E1 und durchschneidet das geplante Wasserschutzgebiet nur auf einer Länge von 470 m. In diesem Gebiet muss ein Regenrückhaltebecken errichtet werden. Der Hennigbach kann mittels eines Durchlasses außerhalb des Wasserschutzgebietes gekreuzt werden. Anschließend verläuft die Trasse mit einem Abstand von jeweils ca. 250 m mittig zwischen dem Anwesen Auhofen und Lindach hindurch und trifft nördlich der AS Anzing wieder mit der Variante E 1 zusammen. Die Trasse liegt von Bau-km 15 + 200 bis zum Bauende im Einschnitt. Sie ist 4,557 km lang und damit ca. 623 m kürzer als die Planfeststellungstrasse. Die Variante E2a ist eine Abwandlung der Variante E2, mit der die Durchschneidung des geplanten Wasserschutzgebietes vermieden wird. Auch das Brückenbauwerk im Zuge der GVS Markt Schwaben - Lindach liegt bei dieser Variante außerhalb des Wasserschutzgebietes. Die Baulänge beträgt 4,459 km, ist also noch einmal ca. 100 m kürzer als die Planfeststellungstrasse. Sie rückt bis

auf 180 m an das Anwesen Auhofen heran. Die Neubaustrecke für die FTO ist bei den Varianten E2/E2a mit ca. 2,35 km erheblich kürzer, als bei der Planfeststellungstrasse. Ebenso wie bei der Variante E1 wird dieser Vorteil aber durch den Neubau des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes (2,09 km) stark relativiert. Die Variante E2/E2a ist bei geschätzten Kosten von ca. 9,61 Mio. € die kostengünstigste Lösung. Der Bedarf an Ausgleichsflächen ist ebenso wie bei der Variante E1 niedriger als bei der Planfeststellungstrasse. Da der Geländeeinschnitt östlich von Auhofen vermieden werden kann, ist die Variante E2/E2a aus naturschutzfachlicher Sicht noch günstiger zu bewerten, als die Variante E1. Mit der Variante E2a kann auch der Eingriff in das geplante Wasserschutzgebiet vermieden werden. Hinsichtlich des Immissionsschutzes ist sie durch das nähere Heranrücken an das Anwesen Auhofen jedoch ungünstiger zu beurteilen, als die Variante E1.

Wie bereits erwähnt, ist bei allen Trassenvarianten, die auf die AS Anzing ausgerichtet sind, der Autobahnanschluss problematisch. Neben der bereits bei der Variante D beschriebenen Anschlussstellenvariante mit vorgeschaltetem Kreisverkehrsplatz, die wegen fehlender Leistungsfähigkeit nicht in Frage kommt, können die Varianten E 1 und E 2/E2a grundsätzlich auch mit den beiden anderen Anschlussstellenvarianten verknüpft werden.

Die Anschlussvariante mit zusätzlicher Anschlussstelle FTO/St 2081 geht von der Prämisse aus, dass durch eine zusätzliche Anschlussstelle der St 2081 an die FTO die Verkehrsbeziehungen im Bereich der Anschlussstelle Anzing verbessert werden können. Sie müsste im Bereich des Anwesens Ried errichtet werden. Die St 2081 müsste auf ca. 900 m neu gebaut werden, westlich der FTO als GVS bis Lindach. Die heutige St 2081 Richtung Süden müsste für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Radverkehr, ggf. in verminderter Breite und Ausstattung, erhalten bleiben. Für die Verbindung von Lindach nach Anzing müsste westlich der AS Anzing eine zusätzliche Brücke über die Autobahn gebaut werden. Nördlich der AS müsste eine Unterführung gebaut werden, die dem landwirtschaftlichen Verkehr und dem Radverkehr auf der alten St 2081 das Queren der FTO ermöglicht. Die Anbindung der bestehenden St 2081 an die Rampen südlich der A 94 ergibt einen sicherheitstechnisch bedenklichen Knotenpunkt, da der Abstand zwischen der Ausfahrt der aus München kommenden Fahrzeuge und dem plangleichen Knotenpunkt sehr gering ist. Durch die Umwegigkeit und die zusätzliche Anschlussstelle würden sich erhebliche Verkehrsanteile auf die St 2080 verlagern. Die bereits ausgebaute St 2081 müsste zurückgebaut werden. Sie führt zu Umwegen für die Hauptverkehrsströme. Die Kosten hat das Straßenbauamt auf ca. 13,08 Mio. € für die Variante E 1, bzw. 12,59 Mio. € für die Variante E2/E2a geschätzt, gegenüber 11,6 Mio. € für die Planfeststellungstrasse. Die Nachteile dieser Anschlussvariante sind so offensichtlich, dass auf eine weiter vertiefte Untersuchung verzichtet werden kann.

Der Anschluss der FTO ohne zusätzliche Anschlussstelle FTO/St 2081 (Plandarstellung siehe Ergebnis der Prüfaufträge Ordner 3 Reg. 9, Unterlage 3 Blatt 2) kann so gebaut werden, dass das bestehende Brückenbauwerk der AS Anzing weitestgehend unverändert beibehalten werden kann. Die FTO muss im Anschlussbereich aus Gründen der Leistungsfähigkeit mit Linksabbiegespuren ausgestattet werden, was dem auf der FTO ansonsten durchgehaltenen Prinzip der planfreien Knotenpunkte widerspricht. Da die Hauptverkehrsrichtung von der FTO in Richtung München zeigt, der ohne größere Behinderungen als Rechtsabbieger von der FTO zur A 94 abfließen muss, müssen die Rampen aus dem nordöstlichen Quadranten in den nordwestlichen Quadranten verlegt werden. Fahrzeuge aus Richtung Passau werden als Linksabbieger zur FTO geführt. Auch südlich der A 94 müssen die Rampen umgebaut werden, da der Hauptverkehrsstrom München - FTO bevorrechtigt

geführt werden muss, während die Anbindung von Anzing über die St 2081 an die A 94 untergeordnet erfolgt. Für den Verkehr, der die Krafftstraße nicht benutzen darf, muss eine neue Straßenverbindung gebaut werden. Außerdem muss die Verbindung zwischen Anzing und Markt Schwaben im Zuge der St 2081 und zwischen Anzing und Lindach aufrechterhalten werden. Für diese Verkehrsbeziehungen ist eine Verschwenkung der St 2081 östlich der AS Anzing mit dem Bau einer zusätzlichen Brücke über die Autobahn erforderlich. Der Ortsteil Lindach kann mittels einer Unterführung unter der FTO an die verlegte St 2081 angeschlossen werden und erhält damit wieder eine Verbindung nach Anzing. Diese Lösung ist für einige Fahrbeziehungen sehr umwegig und kompliziert. So muss z. B. ein Fahrzeug, das von Markt Schwaben nach München fahren will, zunächst auf der verlegten St 2081 die A 94 kreuzen, dann nach rechts auf die bestehende St 2081, anschließend nach links auf die FTO südlich der A 94 einbiegen, die A 94 erneut kreuzen, um dann von der FTO nach links in die Rampe Richtung München einzubiegen. Zudem ergibt sich südlich der A 94 der gleiche sicherheitstechnisch bedenkliche Knotenpunkt, wie bei der oben beschriebenen Lösung mit zusätzlicher AS FTO/St 2081. Als mögliche Verknüpfung der Varianten E1 und E2/E2a mit der A 94 kommt nur die Variante ohne zusätzliche Anschlussstelle FTO/St 2081 in Frage.

Die technisch mögliche Anschlussstelle an die A 94 im Bereich der AS Anzing führt bei allen Varianten zur Umwegigkeit der Hauptverkehrsströme von und nach München. Hinzu kommen die Sicherheitsprobleme der Anschlussstelle südlich der A 94 und die schwierige Verkehrsführung mit kaum lösbarer Wegweisungsbeschilderung in Anschlussstellenbereich. Die darauf zurückzuführenden verkehrlichen Nachteile wiegen aus unserer Sicht so schwer, dass sie die oben beschriebenen Vorteile - vor allem der Variante E 2 - erheblich übersteigen. Auf die von der landesplanerischen Beurteilung angenommene stärkere Belastung von Anzing durch die Variante D (und die untersuchten Modifikationen), die sich bei der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung nicht bestätigt hat, kommt es dem gegenüber nicht entscheidend an.

- Wahllinie I und Variante A

Die Wahllinie I und die Variante A widersprechen mit ihrer Führung am und im Gewerbegebiet Bürgerfeld der Siedlungsentwicklung von Markt Schwaben. Das war nach der landesplanerischen Beurteilung das entscheidende Argument gegen diese Trassenführung. An dieser Einschätzung hat sich bis heute nichts geändert. Wie oben bereits ausgeführt, könnte die Wahllinie I und die Variante A nicht ohne erhebliche Eingriffe in bebaute Grundstücke an die St 2332 angeschlossen werden. Gegen die Variante A spricht aus Sicht der Landesplanung auch der Eingriff in ein geschlossenes, zur Bannwaldausweisung bestimmtes Waldgebiet, der durch eine andere Trasse vermieden werden kann. Gegen die Wahllinie I spricht auch die Beeinträchtigung des Tals des Gigginger Baches. Auch diese Argumente tragen bis heute die Entscheidung, diese beiden Trassenalternativen aus der weiteren Untersuchung auszuschneiden.

- Variante B

Die Variante B zwischen Giggung und der Hohen Loh wird in der landesplanerischen Beurteilung wegen der starken Beeinträchtigung des Tales des Gigginger Baches abgelehnt. An dieser Einschätzung hat sich bis heute nichts geändert. Im Bereich der Anschlussstelle der Variante B mit der St 2332 sind erhebliche Eingriffe in bedeutsame Lebensräume von Pflanzen und Tieren zu erwarten. Die mehrfache Querung des Gigginger Baches und seiner wertvollen Uferbiotope führt zu weiteren erheblichen Eingriffen. Wegen der ortsna-

hen Trassenführung werden darüber hinaus im Südwesten von Markt Schwaben die ortsnahe Erholungsmöglichkeiten beeinträchtigt.

#### 2.4.2.2 Im Planfeststellungsverfahren zusätzlich untersuchte Varianten

Im Anhörungsverfahren wurde neben den bereits im Raumordnungsverfahren überprüften Wahllinien und Varianten weitere Trassenvorschläge für den BA VI der FTO eingebracht, die der Planfeststellungstrasse aus Sicht der Einwender vorzuziehen sind. Sie wurden im Erörterungstermin im Oktober 2001 diskutiert. Im Anschluss daran hat das Straßenbauamt München die verschiedenen Vorschläge zusammengefasst und die im Folgenden beschriebenen Varianten untersucht und einem Vergleich mit der Planfeststellungstrasse unterzogen. Die Ergebnisse sind in den Ordnern "Ergebnis der Prüfaufträge" zusammengefasst. In einem Übersichtsplan im Maßstab 1 : 5.000 (Unterlage Nr. 3 Blatt Nr. 1) sind die untersuchten Varianten im Vergleich eingetragen. Zu den einzelnen Varianten wurden jeweils eigene Lagepläne im Maßstab 1 : 5.000 erstellt und z. T. durch Höhenpläne, andere planerische Darstellungen und Grunderwerbsunterlagen ergänzt. Die vom früheren Landrat des Landkreises Ebersberg im Erörterungstermin 2001 eingebrachte sog. Konsenstrasse, mit der er die gegenläufigen Interessen der Gemeinden, die durch den BA VI der FTO betroffen sind, zu einem Ausgleich bringen wollte, umfasst verschiedene Elemente der untersuchten Trassenvorschläge. Sie beinhaltet eine Verschiebung der Anschlussstelle an die A 94 nach Osten (siehe hierzu unten C. 2.4.3.3.1) das Heranrücken an die Hohe Loh, die Verschiebung des Kreuzungspunktes mit der Bahnlinie München - Mühldorf nach Westen und die Veränderung der Anschlussstelle an die St 2332 durch Umklappen nach Norden (siehe hierzu unten 2.4.3.3.2). Bei der Diskussion der Varianten wird jeweils vermerkt, wenn sie Bestandteile der sog. Konsenstrasse enthalten. Die Trassenvorschläge werden wie folgt bewertet:

##### 2.4.2.2.1 Variante W 1

Von einigen Betroffenen und von Markt Schwaben wurde gefordert, den Kreuzungspunkt mit der Bahnlinie so weit wie möglich nach Westen zu verschieben. Damit soll die Belastung von Markt Schwaben und die Eingriffe in die Streusiedlung an der Bahnlinie minimiert werden. Die Westverschiebung ist Bestandteil der sog. Konsenstrasse des früheren Landrats des Landkreises Ebersberg.

Diese Variante sieht eine Verschiebung der Kreuzung der FTO mit der Bahnlinie München - Mühldorf bis an den westlichen Rand der Streusiedlung an der Bahnlinie vor. Die Variante schwenkt bei Bau-km 12+400 in einem Radius  $R = 600$  m in westlicher Richtung von der Planfeststellungstrasse ab. Die Kreuzung mit der Bahnlinie erfolgt in einem Linksbogen mit einem Radius von 500 m. Das westlichste Anwesen der Streusiedlung muss überbaut werden. Der Eigentümer hat die Bereitschaft zum Verkauf des Anwesens signalisiert. In einem Gegenbogen mit Radius 500 m wird die Hohe Loh und das südlich davon gelegene Biotop umfahren. Etwa auf Höhe des Anwesens Leitner trifft die Variante W 1 wieder auf die Planfeststellungslinie. Der Abstand zur Ortschaft Lindach ist ca. 15 m größer als bei der Planfeststellungstrasse, sie ist mit 5,066 km um ca. 84 m kürzer. Die Variante W 1 ermöglicht eine Unterquerung der Bahnlinie, wie bei der Planfeststellungstrasse. Die Trasse geht ab Bau-km 13 + 650 in die Dammlage über. Der verlegte Henna-Bach und der verlegte Wildparkbach werden in diesem Bereich mittels eines Brückenbauwerks überquert, das auch Großtieren die Querung der FTO ermöglicht. Im weiteren Verlauf unterscheidet sich die Höhenlage nicht wesentlich von der Planfeststellungstrasse.

Kritischer Punkt ist die Querung des nördlich der Bahnlinie verlaufenden Henna-Baches. Eine Überführung des Henna-Baches über die FTO mittels eines Kanalbauwerkes nördlich der Bahnlinie würde ein großes vorgeschaltetes Rückhaltebecken erfordern, weil der Henna-Bach sehr starken Abflussschwankungen unter-

liegt. Bei trockenem Wetter handelt es sich um einen kleinen Bach mit geringer Tiefe. Bei starken Regenfällen weist er jedoch Abflussmengen von bis zu 4 m<sup>3</sup>/s auf. Aus Sicht des Wasserwirtschaftsamts München ist eine Kanalbrücke bei Gewässern mit wechselnden Abflussereignissen technisch sehr schwer in den Griff zu bekommen. Sanierung und Wartung des Bauwerks sind äußerst problematisch. Die FTO müsste wegen der Höhenlage des Henna-Baches noch tiefer gelegt werden, als für die Planfeststellungstrasse vorgesehen. Dabei besteht die Gefahr, dass der Trog in das - nach Angaben des Wasserwirtschaftsamts München in diesem Bereich gespannte - Grundwasser eintauchen würde. Die bei der Planfeststellungslösung vorgesehene Unterführung greift dem gegenüber nicht in das Grundwasserstockwerk ein. Ein Kanalbauwerk stellt eine ökologische Barriere dar, die von vielen Lebewesen nicht überwunden werden kann. Diese Lösung wird aus wasserwirtschaftlichen und auch aus Kostengründen abgelehnt. Die Querung des Henna-Baches kann deshalb nur - wie bei der Planfeststellungslösung - so erfolgen, dass er parallel zur FTO verlegt und südlich der Bahnlinie zusammen mit dem Wildparkbach gekreuzt wird. Hierfür ist ein gesondertes Bauwerk erforderlich, in dem der Henna-Bach unter der Bahnlinie und dem südlich gelegenen öffentlichen Feld- und Waldweg hindurch geführt wird. Da südlich der Bahnlinie ein Hügel angeschnitten werden muss, entstehen für den verlegten Henna-Bach Einschnittstiefen von bis zu 6,9 m, während bei der Planfeststellungstrasse Einschnittstiefen von 5,2 m entstehen. Der Flächenverbrauch für die Böschungen ist bei der Variante wesentlich größer.

Die Variante W 1 führt wesentlich näher an die Hohe Loh und das südlich gelegene Biotop heran und engt dadurch die Nahrungsflächen und den Bewegungsspielraum für das in der Hohen Loh lebende Wild ein. Sie ist aus wildbiologischer Sicht deshalb wesentlich ungünstiger zu bewerten als die Planfeststellungstrasse, die größere Abstände einhält. Landwirtschaftliche Flächen werden gegenüber der Planfeststellungslösung stärker zerschnitten. Die Gesamtkosten dieser Variante liegen u. a. wegen zusätzlicher Bauwerke trotz der kürzeren Trasse mit ca. 19,96 Mio. € um ca. 0,52 Mio. € über denen der Planfeststellungstrasse. Daneben führen die unmittelbar an die lange Gerade im Norden anschließenden geringen Radien zu einem abrupten Wechsel der Straßencharakteristik, was verkehrstechnisch nachteilig zu bewerten ist.

Die Variante W 1 weist durch das Abrücken von Markt Schwaben um ca. 180 m, den etwas größeren Abstand zum Ortsteil Lindach sowie durch die 84 m kürzere Trassenlänge einige Vorteile vor allem hinsichtlich des Immissionsschutzes auf. Inzwischen konnte das Straßenbauamt das durch die Planfeststellungslösung besonders stark betroffene Anwesen südlich der Bahnlinie erwerben, so dass hinsichtlich der Eingriffe in die Streusiedlung an der Bahnlinie keine signifikanten Unterschiede zwischen der Planfeststellungstrasse und der Variante W 1 mehr vorliegen. Die nachteiligen Auswirkungen der Variante, insbesondere der hohe Flächenverbrauch infolge des tiefen Einschnitts für den verlegten Henna-Bach südlich der Bahnlinie, die größere Zerschneidungswirkung für die landwirtschaftlichen Flächen, die wildbiologischen Nachteile und die höheren Kosten überwiegen die Vorteile ganz erheblich. Die Variante W 1 wird deshalb abgelehnt.

#### 2.3.2.2.2 Variante W 2

Die Variante W 2 ist eine Abwandlung der Planfeststellungstrasse, die noch näher an das südlich der Bahnlinie unmittelbar neben der Trasse liegende Wohnhaus heranrückt. Dadurch sollte die Möglichkeit geschaffen werden, die Trasse in etwas geringerem Abstand zur Hohen Loh zu führen und dadurch vom Ortsteil Lindach etwas abzurücken. Signifikante Unterschiede dieser Variante zur Planfeststellungstrasse konnten nicht festgestellt werden. Der Forderung der Eigentümerin, das Anwesen abzulösen, ist das Straßenbauamt inzwischen nachgekommen. Eine weitere Überprüfung dieser Variante erübrigt sich daher.

#### 2.4.2.2.3 Variante W 3

Die Gemeinde Anzing und die Kanzlei Schönefelder haben eine Variante vorgeschlagen, die ca. 300 - 400 m westlich des Kreuzungspunktes der Planfeststellungstrasse mit der Bahnlinie die Bahn überquert, die Hohe Loh im schmalsten Bereich durchschneidet und etwa bei der Kreuzung mit der GVS Poing-Lindach wieder in die Planfeststellungstrasse einschleift. Sie müsste nach ihrer Auffassung zu Lärmschutzzwecken ins Gelände abgesenkt werden. Als Vorteile für diese Lösung wurde angeführt, dass die Trasse wesentlich kürzer wäre, deswegen und wegen der technischen Vereinfachung der Bahnkreuzung durch die Überführung der Straße wesentlich niedrigere Baukosten entstünden, die Lärmbelastung niedriger wäre, geringere Zerschneidungen landwirtschaftlicher Nutzflächen eintreten würden und die wassertechnischen Probleme geringer wären. Ergänzend wurde vorgeschlagen, die Variante W 3, evtl. unter geringfügiger Verschiebung des Kreuzungspunktes, mit einer Unterquerung der Bahnlinie zu kombinieren.

Das Straßenbauamt München hat aus diesen Vorschlägen die Variante W 3 entwickelt und einem Vergleich unterzogen. Die Trasse schwenkt bei Bau-km 12+670 mit einem Radius  $R = 600$  m von der Planfeststellungstrasse nach Westen ab. Die Bahnlinie und der südlich gelegene öffentliche Feld- und Waldweg werden in einem Linksbogen mit  $R = 600$  m gekreuzt. Die Querung der Hohen Loh erfolgt an der schmalsten Stelle an der östlichen Grenze des Wildparks Poing. Südlich der Hohen Loh schwenkt die Trasse mit einem Radius  $R = 500$  m nach Westen und schließt an die Planfeststellungstrasse an.

Für die Überquerung der Bahnlinie muss die Längsneigung der Gradienten etwa bei Bau-km 13+000 von 0,4 % auf 0,7% erhöht werden. Das führt zu einer Einschnittslage von bis zu 4,5 m Tiefe. Im Folgenden steigt die Gradienten mit 3,5 % an und überquert den Henna-Bach und die GVS Markt Schwaben - Poing mit einem gemeinsamen Bauwerk und die Bahnlinie und den öffentlichen Feld- und Waldweg ebenfalls mit einem gemeinsamen Bauwerk. Der Kuppenhalbmesser im Bereich der Bahnlinie beträgt  $H_K = 6000$  m und liegt damit nur geringfügig über dem bei der vorgesehenen Entwurfsgeschwindigkeit von 90 km/h minimal erforderlichen Kuppenhalbmesser von  $H_K = 5700$  m. Im Folgenden fällt die Gradienten ab und wird im weiteren Trassenverlauf in leichter Damm- bzw. Einschnittslage geführt. Die Topographie im Querungsbereich der Bahnlinie bewirkt, dass südlich der Bahnlinie für die FTO Dammschüttungen in einer Höhe von über 10 m erforderlich wären, nördlich der Bahnlinie in einer Höhe von über 7 m. Das ergibt sich daraus, dass die Bahnlinie an der vorgesehenen Querungsstelle einen Hügel anschneidet und deshalb im Einschnitt verläuft. Die für die Überführung erforderliche Kuppenausrundung ist jedoch größer als der Hügel.

Für die Unterquerung der Bahnlinie muss ebenfalls die Längsneigung der Gradienten im Verwindungsbereich von 0,4 % auf 0,7 % erhöht werden. Anschließend wird die Querneigung wieder auf 0,4 % verringert, um den Henna-Bach überqueren zu können. Im Anschluss an die Bachkreuzung fällt die Gradienten mit 3,6 % und erreicht im Kreuzungspunkt mit der Bahnlinie den Tiefpunkt. Im Folgenden steigt die Gradienten mit 3,6 % an und überquert den Wildparkbach. Im weiteren Verlauf unterscheidet sich die Gradienten nicht von der Variante mit Überquerung der Bahnlinie. Der Henna-Bach muss für die Anlegung eines Großtierdurchlasses geringfügig verlegt werden. Für die Unterquerung der am Kreuzungspunkt im Einschnitt liegenden Bahnlinie sind Einschnitte bis zu 10 m erforderlich, die tiefen Einschnitte beschränken sich jedoch auf den Bereich der Bahnkreuzung. Die Anforderungen an die Entwässerungstechnik und den Unterhalt der Unterführung entsprechen denen der Planfeststellungslösung.

Die Variante W 3 ist mit 4.643 m um ca. 507 m kürzer als die Planfeststellungstrasse. Die Immissionsbelastung der im Westen von Markt Schwaben liegenden Siedlungsgebiete, der Streusiedlung an der Bahnlinie und für den Ortsteil Lindach

ist wegen des größeren Abstands niedriger als bei der planfestgestellten Linienführung. Bei der Lösung mit Überquerung der Bahnlinie ergeben sich Vorteile hinsichtlich der Entwässerungstechnik. Die für diese Lösung erforderlichen hohen Dammschüttungen erfordern jedoch einen großen Flächenbedarf, der die durch die kürzere Trassenführung eigentlich zu erwartende Flächeneinsparung relativiert. Die dadurch verursachte Barriere stellt eine zusätzliche Beeinträchtigung für die Fauna und für das Landschaftsbild dar. Dieser Nachteil tritt bei der Lösung mit Unterquerung der Bahnlinie nicht in gleichem Maße auf. Wegen der tieferen Einschnitte im Bereich der Bahnkreuzung ist der Flächenbedarf für die Böschungen aber ebenfalls größer als bei der Planfeststellungstrasse. Die negativen Auswirkungen hinsichtlich Entwässerungstechnik und Unterhalt entsprechen etwa denen der bei der Planfeststellungstrasse vorgesehenen Bahnunterführung. Die für die Variante W 3 ins Feld geführten Vorteile für wasserwirtschaftliche Belange und die Kosten für die Bahnquerung entfallen bei der Unterquerung der Bahnlinie vollständig. Gegen die Variante W 3 spricht aber in erster Linie die Durchschneidung der Hohen Loh. Diese widerspricht der Maßgabe der landesplanerischen Beurteilung A II. 3., nach der bei der Detailplanung die Belange der Naherholung besonders zu beachten und eine dauerhafte Beeinträchtigung des Wildparks Poing zu vermeiden ist. Sie widerspricht darüber hinaus der Maßgabe A II. 9., nach der als Bannwald ausgewiesene Waldgebiete soweit möglich ungeschmälert zu erhalten sind. Die Hohe Loh wurde neben anderen Waldflächen mit Verordnung des Landratsamtes Ebersberg vom 15.03.1985 zum Bannwald erklärt. Die in § 2 Abs. 6 der Bannwaldverordnung zugunsten des Flächenbedarfs für die FTO enthaltene Ausnahme vom Geltungsbereich der Verordnung kann dem nicht entgegen gehalten werden. Die Bannwaldverordnung nimmt in § 2 Abs. 6 Satz 2 für die Ausnahme auf die landesplanerische Beurteilung vom 28.10.1976 Bezug, in der u. a. eine Durchschneidung der Hohen Loh etwas weiter östlich der Linienführung der Variante W 3 vorgesehen war. Wie bereits oben ausgeführt, wurde die landesplanerische Beurteilung von 1976 durch die landesplanerische Beurteilung vom 06.11.1989 überholt, die ältere Beurteilung hat damit ihre Rechtswirkungen verloren (vgl. Beschluss des BayVGh vom 05.03.2001 zum BA III der FTO, 8 ZB 00.3490, Beschlussabdruck S. 6). Die in der landesplanerischen Beurteilung vom 06.11.1989 für den BA VI positiv beurteilte Trassenführung erfordert jedoch keine Inanspruchnahme der Hohen Loh. Im Bereich der Hohen Loh ist der Flächenbedarf für die FTO folglich nicht von der Bannwaldverordnung ausgenommen. Neben ihrer Eigenschaft als Bannwald bildet die Hohe Loh zusammen mit dem Poinger Holz und den Wäldern südlich Giggling einen gegen Zerschneidung besonders empfindlichen Lebensraumkomplex mit faunistisch hoher Bedeutung. Dieser würde mit der Variante W 3 erheblich beeinträchtigt. Die anschließenden Waldlebensräume würden durch die Zerschneidung der Hohen Loh aus wildbiologischer Sicht weitgehend entwertet werden. Diese Nachteile können nicht wirksam mit einer Grünbrücke vermindert werden. Eine solche Grünbrücke wäre sehr kostenaufwendig und in ihrer Wirksamkeit zweifelhaft. Für den Bau einer Grünbrücke müsste zunächst ein Teil des Waldes entfernt werden, der Eingriff in den Bannwald würde dadurch - jedenfalls vorübergehend - verstärkt. Da die Trasse im Wald nicht in Tieflage geführt würde, müsste die Brücke steil ansteigen und abfallen und würde deshalb von den Wildtieren schlecht angenommen. Mit relativ langen Rampen könnte man die Akzeptanz zwar erhöhen, das würde aber bedeuten, dass der Wald auf noch größerer Fläche umgestaltet werden müsste, auch die Kosten würden sich weiter erhöhen. Die Situierung der Grünbrücke südlich des Wildparks würde die Zerschneidungswirkung nicht wesentlich mindern, da es sich um ein relativ kleines Waldstück mit entsprechend weniger Austauschbeziehungen handelt (vgl. hierzu Ausführungen von Prof. Dr. Schröder im Erörterungstermin am 18.10.2001, Niederschrift S. 5 u. 6). Vorteile hinsichtlich des Bedarfs an landwirtschaftlichen Flächen würden sich durch die im Wald verlaufende Trasse allenfalls in geringem Umfang ergeben, weil die Eingriffe gemäß Art. 9 Abs. 6

Satz 2 BayWaldG etwa flächengleich angrenzend an den vorhandenen Bannwald ausgeglichen werden müssten. Dazu kommt nur die Aufforstung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen in Frage.

Die Variante W 3 wäre unter Berücksichtigung der Kosten für eine Grünbrücke trotz kürzerer Trasse um ca. 300.000 € teurer als die Planfeststellungslösung. Darüber hinaus weist die Variante W 3 trassierungs- und verkehrstechnische Nachteile auf, weil gegenüber der Planfeststellungstrasse wesentlich kleinere Radien erforderlich wären. Sie halten sich zwar noch in der Bandbreite der zulässigen Trassierungselemente und würden als einziges Gegenargument die Ablehnung der Variante wohl nicht rechtfertigen. Sie verstärken jedoch die negative Einschätzung der Variante W 3, die insgesamt aus unserer Sicht schlechter zu bewerten ist, als die Planfeststellungstrasse.

#### 2.4.2.2.4 Variante G

Aufgrund des Vorschlags eines Einwendungsführers, dessen Grundeigentum und landwirtschaftlicher Betrieb durch die Planfeststellungstrasse erheblich betroffen sind, hat das Straßenbauamt eine weitere Variante mit Durchschneidung der Hohen Loh überprüft, bei der der Kreuzungspunkt mit der Bahnlinie dem der Planfeststellungslösung entspricht.

Die Variante G beginnt nördlich der Bahnlinie und schwenkt von dort aus mit einem weiten Bogen ( $R = 1050 \text{ m}$ ) nach Westen ab. Das vom Straßenbauamt bereits erworbene Anwesen südlich der Bahnlinie würde überbaut. Die Hohe Loh wird etwa im Bereich der Durchschneidung der Raumordnungstrasse 1976 auf ca. 300 m Länge durchschnitten. Südlich der Hohen Loh verläuft die Trasse etwa mittig zwischen der Planfeststellungstrasse und der Variante W 3. Sie schließt wie die Variante W 3 im Bereich der GVS Poing-Lindach an die Planfeststellungstrasse an. Die DB-Strecke wird wie bei der Planfeststellungslösung unterquert, der mit dem Wildparkbach zusammengelegte Henna-Bach kann ebenfalls noch im Einschnitt gekreuzt werden. In der hohen Loh liegt die Trasse entsprechend der Topographie nach einem kurzen Dammstück im Einschnitt. Für die Variante G wäre - wie bei der Variante W2+H (siehe unten) - zur Verminderung der Zerschneidungswirkung eine Grünbrücke erforderlich. Diese könnte im Einschnittsbereich günstig situiert werden.

Die Variante G ist ca. 360 m kürzer als die Planfeststellungstrasse. Der Abstand zur Ortschaft Lindach ist größer, die Lärmbelastung wird dadurch und durch die bessere Abschirmwirkung infolge der Tieflage vermindert. Der Grunderwerbsbedarf von dem o. g. stark betroffenen Landwirt würde stark verringert, eine Existenzgefährdung wäre von vorne herein ausgeschlossen. Der Flächenverbrauch und die Versiegelung wären sowohl hinsichtlich der Trasse, als auch für Ersatzwege deutlich geringer. Entsprechend ist der infolge der Versiegelung erforderliche Bedarf an naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen geringer, als bei der Planfeststellungstrasse. Rechnet man jedoch den Aufforstungsbedarf nach Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG dazu, ergibt sich ein wesentlich höherer Bedarf an Ausgleichsmaßnahmen, zumal wegen der möglichen Entwertung des östlich der Trasse verbleibenden Waldstückes vermutlich nicht nur der direkte Waldverlust ausgeglichen werden müsste.

Gegen die Variante G spricht aber ebenso wie bei der Variante W 3, vor allem die Durchschneidung der Hohen Loh und die damit verbundenen Nachteile auf Naturschutz- und waldbrechtliche Belange. Sie widerspricht ebenso wie die Variante W 3 den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 06.11.1989. Die Variante G erfordert ca. 1,4 ha direkten Waldverlust, zusätzlich wird der östlich der Trasse verbleibende etwa 2 ha große Waldbestand isoliert. Die Zerschneidungswirkung in der Hohen Loh könnte zwar durch eine relativ günstig zu situierende Grünbrücke in gewissem Umfang minimiert werden. Neben den hohen



Kosten für den Bau und den Unterhalt für ein solches Bauwerk spricht gegen die Errichtung einer Grünbrücke in einem vorhandenen Wald aber auch, dass für den Bau der Brücke zusätzlich zu den für die Trasse erforderlichen Eingriffen Wald zunächst einmal gerodet werden muss. Südlich der Hohen Loh wird die Zerschneidungswirkung der Straße bei der Variante G gegenüber der Planfeststellungstrasse verstärkt, weil wegen der Tieflage südlich des Wildparkgrabens keine Ökodurchlässe möglich sind, während bei der Planfeststellungstrasse in diesem Bereich vier derartige Durchlässe errichtet werden. Die Variante G würde wegen der Grünbrücke und der Tieflage trotz kürzerer Streckenlänge Mehrkosten von ca. 1,3 Mio. € verursachen.

Die nachteiligen Auswirkungen der Variante G überwiegen insgesamt ihre Vorteile. Sie ist deshalb ebenfalls nicht günstiger zu bewerten, als die Planfeststellungstrasse.

#### 2.4.2.2.5 Variante W2+H

Im Anhörungsverfahren wurde von vielen Einwendungsführern und von den Gemeinden Anzing und Markt Schwaben zumindest hilfsweise für den Fall, dass die anderen Trassenführungen nicht in Frage kommen gefordert, die FTO so nahe wie möglich an die Hohe Loh zu verlegen. Damit soll u. a. eine Verminderung der Lärmimmissionen für Lindach und geringere Belastungen für die durch Grundabtretungen betroffenen Landwirte erreicht werden. Die Verlegung an die Hohe Loh ist auch Bestandteil der sog. Konsenstrasse des früheren Landrats von Ebersberg. Das Straßenbauamt hat unter Berücksichtigung der für die Trassierung erforderlichen Mindestradien und des Kreuzungspunktes der Planfeststellungstrasse mit der Bahnlinie die Variante W2+H entwickelt. Sie entspricht der im Raumordnungsverfahren 1989 positiv beurteilten Linienführung ohne die für die Planfeststellungstrasse vorgenommene Trassenverschiebung im Bereich der Hohen Loh. Die Variante W2+H schwenkt südlich der Unterführung der Bahnlinie München - Mühldorf von der Planfeststellungstrasse nach Westen ab. Sie führt in einem Kurvenradius von  $R = 650$  m so nahe an die Hohe Loh, dass der südöstliche Waldrand geringfügig angeschnitten wird. Im Anschluss verläuft sie zwischen der Hohen Loh und dem südlich gelegenen Biotop in der ehemaligen Kiesgrube. Der Abstand der Trasse zu Lindach erhöht sich gegenüber der Planfeststellungstrasse um bis zu 140 m. Südlich des Biotops ist eine 70 m lange Grünbrücke angeordnet. Eine solche Grünbrücke ist nach dem Wildbiologischen Gutachten, das Herr Prof. Schröder im Juni 2002 im Auftrag des Straßenbauamts München sowohl zu den Auswirkungen der beantragten Trassenführung für den BA VI der FTO, als auch für die Varianten W1+H (siehe unten) und W2+H erstellt hat, für eine so waldnahe Trassenführung erforderlich, um die Trennwirkung der Straße, die in der bereits stark fragmentierten Landschaft zu einer vollständigen Kammerung führt, zu minimieren. Über die Grünbrücke wird im südlichen Bereich auch die Gemeindeverbindungsstraße geführt. Die Wirksamkeit einer Grünbrücke kann an der vorgesehenen Stelle sehr gut gewährleistet werden, weil die FTO dort aus topographischen Gründen im Einschnitt geführt wird, also nur verhältnismäßig geringe Anstiege erforderlich sind. Außerdem erfolgen in dem Bereich viele Wildwechsel zwischen Hoher Loh und den Feldern sowie zwischen Hoher Loh und dem Biotop in der ehemaligen Kiesgrube. Durch die Nähe zum Wald besteht die Möglichkeit, Wald oder Gehölz nicht nur auf der Grünbrücke selbst sondern auch auf den Flächen zwischen Grünbrücke und Hoher Loh anzupflanzen, und dadurch sowohl den Wirkungsgrad der Grünbrücke zu erhöhen als auch die Waldfläche in dem waldarmen Gebiet zu vergrößern. Weitere Waldanpflanzungen auf der Ostseite der Brücke könnten die günstigen Wirkungen weiter verbessern. Die Grünbrücke ist breit genug, um zusätzlich zu Waldanpflanzungen auch einen Wiesenstreifen mitzuführen. Dadurch kann auf der Grünbrücke den Habitatansprüchen vieler Arten entsprochen werden. Aus dem Gutachten lässt sich der Schluss ziehen, dass durch die Anordnung einer wirksamen Grünbrücke die Maßgaben

A.II.1. (Schonung von Waldrändern und Biotopen) und A.II.3 (Beachtung der Belange der Naherholung, Vermeidung einer dauerhaften Beeinträchtigung des Wildparks Poing) auch für die waldnahe Führung der FTO erfüllt sind. Zur Vermeidung der Aufweitung des Bauwerks an der Kurveninnenseite muss im Bereich der Grünbrücke ein Überholverbot und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h berücksichtigt werden. Etwa bei Bau-km 15, im Bereich der bestehenden GVS Lindach - Poing, schließt die Variante W2+H wieder an die Planfeststellungstrasse an. Die Trasse ist ca. 218 m kürzer, als die Planfeststellungstrasse. Wegen der Grünbrücke kann bei der Kreuzung über den verlegten Henna-Bach auf ein Brückenbauwerk als Großtierdurchlass verzichtet werden. Die Gradienten südlich der Bahnlinie kann deshalb mit geringerer Neigung geführt werden. Dadurch verlängert sich der Einschnittsbereich gegenüber der Planfeststellungstrasse um 220 m bis Bau-km 13+710. Der Einschnitt im Bereich der Grünbrücke ist bis zu 4,3 m tief. Dadurch entsteht nicht nur eine günstige Situation für die Einpassung der Grünbrücke sondern auch eine weitere Verbesserung des Sicht- und Schallschutzes für Lindach. Die Lärmbelastung verringert sich dort gegenüber der Planfeststellungstrasse um ca. 3 dB(A). Hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft bietet die Variante W2+H Vorteile, weil nördlich von Lindach Gräben und ihre Begleitvegetation geschont werden und damit geringere Eingriffe in Biotope notwendig sind, als bei der Planfeststellungstrasse. Durch die Grünbrücke lässt sich der Zerschneidungseffekt der Straße südlich der Bahnlinie wesentlich stärker minimieren, als durch die bei der Planfeststellungstrasse geplanten unterschiedlich großen Durchlässe. Der Gutachter kommt zu dem Schluss, dass die nahe an die Hohe Loh heranführenden Varianten mit Grünbrücke im Bereich der Hohen Loh den Habitatwert des unmittelbaren Landschaftsausschnittes deutlich verbessern und aus wildbiologischer Sicht deutlich besser zu beurteilen sind, als die Planfeststellungstrasse. Der Ausgleichsflächenbedarf vermindert sich gegenüber der Planfeststellungstrasse für den Streckenabschnitt von Bau-km 12+400 bis zur bestehenden EBE 1 um 0,54 ha auf 2,66 ha.

Für die Variante W2+H werden einschließlich der Aufforstungsflächen zwischen der Hohen Loh und der Grünbrücke aus einem landwirtschaftlichen Betrieb aus Lindach ca. 6 ha Flächen beansprucht. Der Betriebsinhaber hat geltend gemacht, dass bereits die Grundinanspruchnahme für die Planfeststellungstrasse, die ca. 2,1 ha ausmacht, seinen Betrieb in seiner Existenzfähigkeit beeinträchtigt. Diese Einwand wird für die Planfeststellungstrasse zurückgewiesen (siehe unten C. 2.5.3.1.3). Bei einer Grundinanspruchnahme von ca. 6 ha muss jedoch von einer Existenzgefährdung ausgegangen werden. So große Ersatzflächen sind im Umfeld des Eingriffs nur schlecht zu bekommen, so dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Intensität des Eingriffs in den Betrieb durch Ersatzland in ausreichendem Umfang gemildert werden kann.

Weitere Nachteile sind die um 1,67 Mio. € höheren Gesamtkosten (Planfeststellungstrasse: 19,44 Mio. €, Variante W2+H: 21,11 Mio. €), der etwas größere Flächenbedarf (Planfeststellungstrasse: 32,54 ha, Variante W2+H: 33,2 ha) und die höheren Bodenwerte der in Anspruch genommenen Grundstücke.

Hinsichtlich der Vorteile der Variante W2+H für die Lärmbelastung von Lindach ist zu berücksichtigen, dass die Planfeststellungstrasse im Ortsteil Lindach zu maximalen Lärmbelastungen zwischen 41 dB(A) nachts und 50 dB(A) tagsüber führen wird. Das liegt weit unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (49/59 dB(A)), wobei der Ortsteil Lindach in die Kategorie Dorfgebiete mit Grenzwerten von 54/64 dB(A) einzuordnen ist. Die Variante W2+H bringt dem gegenüber eine Verminderung um ca. 3 dB(A), die das menschliche Gehör gerade als Veränderung wahrnehmen kann. Die Vorteile sind daher nur verhältnismäßig gering. Auch zusammen mit den erheblichen Vorteilen für Natur und Landschaft ist wegen der Belastung vor allem eines Landwirtes bis hin zur Existenzgefährdung seines Betriebes und wegen der erheblich höheren Kosten vor allem für die

Grünbrücke sowie wegen verkehrlicher Nachteile aus unserer Sicht nicht davon auszugehen, dass die Variante W2+H sich insgesamt besser zur Lösung der durch den BA VI der FTO verursachten Probleme eignet, als die Planfeststellungstrasse. Sie ist aus unserer Sicht eher schlechter, allenfalls als gleich gut geeignet zu bewerten.

#### 2.4.2.2.6 Variante W1+H

Die Variante W1+H kombiniert die oben bereits beschriebene Variante W1 mit der nah an der Hohen Loh geführten Variante W2+H. Sie unterscheidet sich von der Variante W2+H in dem westlich der Streusiedlung an der Bahnlinie liegenden Kreuzungspunkt mit der Bahnlinie München - Mühldorf. Die Nachteile im Bereich der Bahnquerung entsprechen denen der Variante W1. Sie ist im Bereich der Hohen Loh aus wildbiologischer Sicht zwar geringfügig günstiger anzusehen als die Variante W2+H, weil die Brücke über den Henna-Bach von den Dimensionen her als Wilddurchlass besser geeignet ist, als bei der Variante W2+H. Da die Lage in der Landschaft in der Feldflur abseits des Waldes nicht optimal ist, fällt dieser Vorteil aber nicht besonders ins Gewicht (vgl. Wildbiologisches Gutachten S. 37). Die Grundinanspruchnahme bei dem einen besonders betroffenen Landwirt entspricht der Grundinanspruchnahme bei der Variante W2+H. Die Kosten liegen noch höher, weil - wie bei der Variante W1 - ein zusätzliches Bauwerk für den Henna-Bach erforderlich ist. Zudem führt der geringe Radius bei der Umfahrung der Hohen Loh in Kombination mit der Grünbrücke zu Problemen bei der Verkehrssicherheit. Die Variante W1+H ist demnach insgesamt schlechter zu bewerten, als die Variante W2+H.

#### 2.4.2.3 Gesamtbewertung

Von den oben beschriebenen Varianten ist in der Gesamtschau keine besser zu beurteilen, als die Planfeststellungstrasse. Auch die Variante W2+H, die unter Berücksichtigung der von Herrn Prof. Schröder vorgeschlagenen Grünbrücke auch aus Sicht des Straßenbauamts einige Vorteile aufweist, hat sich vor allem wegen ihrer erheblichen Nachteile auf private Belange und die höheren Kosten im Ergebnis nicht als günstiger erwiesen, als die Planfeststellungstrasse. Die Zerschneidungswirkung der Straße wird bei der Planfeststellungstrasse durch die von der Hohen Loh abgerückten Linienführung und die vorgesehenen Durchlässe minimiert. Wildunfälle werden mit einem durchgezogenen Wildschutzzaun vermieden. Insgesamt wird die Planfeststellungstrasse den durch die Straße aufgeworfenen Problemen besser gerecht, als die überprüften Varianten. Es besteht daher kein Grund, von der beantragten Linienführung abzuweichen.

#### 2.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)

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". 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. Hierzu verweisen wir zunächst auf die Darstellung der technischen Gestaltung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 65 ff). Für die FTO ist eine Fahrbahnbreite von 8 m vorgesehen, die Bankette sind in Dammstrecken jeweils 1,5 m, in Einschnittslagen 1 m breit. Als Zwangspunkte für die Trassierung wurden die Lage der Erdgasleitung Finsing - Wolfersberg, vor allem im Bereich der Anschlussstelle an die St 2332, die bestehenden Verkehrswege und die an der

Bahnlinie bestehende Bebauung für die Kreuzung mit der Bahnlinie München - Mühldorf beachtet. Die aufgrund der Maßgabe der landesplanerischen Beurteilung (A. II. 4.) erforderliche Unterquerung der Bahnlinie und die südlich davon notwendige Kreuzung des Henna-Baches bestimmen die Höhenlage der Straße in den jeweiligen Kreuzungsbereichen. Wegen der schwierigen Entwässerungssituation und der ökologischen Anforderungen (Durchlässe für Bäche und Tiere) wird die Straße bis auf wenige Ausnahmen in Dammlage geführt. Die Befestigung von Wegen, die als Ersatzwege angelegt werden, erfolgt grundsätzlich in dem gleichen Ausbauzustand, den die ursprünglichen Wege aufweisen. Das gilt auch für ersatzweise herzustellende Hofzufahrten. Die Asphaltierung sämtlicher neu anzulegender Wege ist keine Folgemaßnahme des Baus der FTO und auch nicht zur Vermeidung von nachteiligen Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich. Entsprechende Forderungen werden deshalb mangels Rechtsgrundlage zurückgewiesen.

Die gegen verschiedene Elemente des gewählten Ausbaustandards im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen weisen wir aus folgenden Gründen zurück:

#### 2.4.3.1 Linienführung

Auf die Abrückung der in der landesplanerischen Beurteilung positiv beurteilten Trassenführung im Bereich der Hohen Loh aufgrund der Maßgaben A. II. 1 und A. II. 3 sind wir bereits unter C. 2.3.2.2.5 eingegangen. Ein Verzicht darauf würde zu den bei der Variante W2+H beschriebenen Nachteilen führen und kommt deshalb nicht in Betracht.

##### 2.4.3.1.1 Feintrassierung zwischen Mauerstetten und Garkofen

Die Raumordnungstrasse wurde in Höhe von Mauerstetten entsprechend der Maßgabe A. II. 10. nach Westen verschoben. Diese Maßgabe dient dem Baudenkmalschutz, weil das Haus Nr. 1 in Mauerstetten und die zum Wesen des denkmalwürdigen Gehöfts gehörenden Acker- und Weideflächen im Umgriff des Hofes ausweislich der Denkmalliste ein Baudenkmal sind. Dieses soll durch das Einhalten eines größeren Abstands oder evtl. eine Tieflage geschützt werden (S. 3, 72 u. 80 der landesplanerischen Beurteilung). Gegen diese Änderung wurde vorgebracht, dass die Rückverlegung auf die Raumordnungstrasse zugunsten eines besseren Lärmschutzes für Garkofen notwendig sei (Bestandteil der sog. Konsenstrasse). Aus den Lärmberechnungen für den Prognosefall 2015 ist jedoch zu entnehmen, dass der auf das der FTO nächstgelegene Wohnhaus in Garkofen (Flur-Nr. 1937) mit maximalen Beurteilungspegeln von 49,7 dB(A) tagsüber und 41,3 dB(A) nachts einwirkende Straßenverkehrslärm fast genau der maximalen Belastung des Wohnhauses in Mauerstetten (49,5/41,1 dB(A)) entspricht. Die gewählte Linienführung hat also offensichtlich die Mitte zwischen den beiden Siedlungsbereichen getroffen. Eine Trassenverschiebung zugunsten des einen Siedlungsbereiches würde zwangsläufig zu Mehrbelastungen des anderen führen, obwohl beide als Wohnsiedlungen im Außenbereich den gleichen (geringen) Schutzstatus haben. Eine Rückverlegung der Trasse auf die Raumordnungstrasse ist deshalb nicht sinnvoll und wird abgelehnt.

Ein Einwendungsführer (Nr. 1154, zur Bedeutung der Nummerierung siehe den Hinweis unter C. 2.5.3) hat im Anhörungsverfahren gefordert, die Trasse in Richtung Osten an den Feldweg Flur-Nr. 2018/2 zu verlegen, um die Belastung des Grundstücks Flur-Nr. 1963, Gmkg. Anzing, so gering wie möglich zu halten. Das Straßenbauamt ist dieser Forderung insoweit nachgekommen, als die Trasse in der 1. Tektur vom 27.11.2002 um 10 - 15 m nach Osten verschoben wurde. Ein näheres Heranrücken an den Feldweg war unter Berücksichtigung der Erhaltung des Biotops Nr. 7837/22 und einer stetigen Linienführung der Straße nicht mög-

lich. Im Anhörungsverfahren zur 1. Tektur hat der Einwender geltend gemacht, dass sich diese Trassenverschiebung wegen der östlich der FTO verbleibenden unwirtschaftlichen Restfläche auf seinen Hof noch ungünstiger auswirkt, als die in den Planunterlagen vom 01.12.2000 enthaltene Trassenführung. Die Trassenverschiebung wurde deshalb in der 2. Tektur wieder rückgängig gemacht.

#### 2.4.3.1.2 Kreisstraße EBE 1

In den Planunterlagen vom 01.12.2001 war vorgesehen, die Kreisstraße EBE 1 im Kreuzungsbereich mit der FTO um ca. 50 m nach Süden zu verlegen, um einen möglichst wirtschaftlichen Kreuzungswinkel für das Überführungsbauwerk zu erreichen. Dagegen haben sich die Gemeinde Anzing und mehrere private Einwendungsführer gewandt und die großen Eingriffe in privates Grundeigentum, sowie die Erhöhung der Lärmbelastung für Garkofen gerügt. Zudem wurde eine Verschiebung der EBE 1 nach Norden insoweit gefordert, als für den vom Landkreis Ebersberg künftig geplanten Radweg entlang der EBE 1 kein Eingriff in die Grundstücke Flur-Nr. 1937 und 1926, Gmkg. Anzing, erforderlich wird. Der Vorhabensträger hat in der 1. Tektur die Trasse der EBE 1 so nahe wie möglich an die heute vorhandene Kreisstraße verlegt. Die höheren Kosten für das Brückenbauwerk werden wegen der geringeren Inanspruchnahme an privaten Grundstücksflächen (Flächensparnis: ca. 5.600 m<sup>2</sup>) in Kauf genommen. Die Trasse kann nicht noch näher an die bestehende EBE 1 herangeführt werden, weil dann der Wirtschaftsweg auf Flur-Nr. 2018/2 und die Zufahrt zum Regenrückhaltebecken 15/2 auf der Nordseite der EBE 1 nicht mehr ohne Beeinträchtigung des Biotopes auf Flur-Nr. 2018/1 an die EBE 1 angeschlossen werden könnten. Auch der Forderung, die Kreisstraße so weit von den genannten Grundstücken abzurücken, dass der vom Landkreis geplante Radweg ohne Grundinanspruchnahme aus diesen Grundstücken gebaut werden kann, wurde in der 1. Tektur in Abstimmung mit dem Landkreis nachgekommen. Der Radweg selbst wurde im Planfeststellungsbereich ebenfalls in die Planung aufgenommen.

Der zusätzlich erhobenen Forderung, für die Verbringung der Pferde von der Hofstelle auf der Südseite der EBE 1 zur Koppel auf der Nordseite der Kreisstraße eine Unterführung zu errichten, ist der Vorhabensträger jedoch nicht nachgekommen. Diese Forderung wird aus folgenden Gründen zurückgewiesen: Die Pferde werden nach der Beschreibung im Einwendungsschreiben vom 26.02.2001 derzeit täglich zwischen Hofstelle und Koppel über die EBE 1 geführt. Die Verkehrsbelastung der Kreisstraße wird sich von heute 3.400 Kfz/24 h bis zum Jahr 2020 auf 4.900 Kfz/24 h erhöhen (vgl. Verkehrsuntersuchung 2003, Plan 2 und 4). Diese Steigerung ist jedoch nicht auf den Bau der FTO zurückzuführen. Dieser Schluss ergibt sich daraus, dass die Verkehrsbelastung der EBE 1 ohne Berücksichtigung der FTO bis zum Jahr 2020 auf 5.600 Kfz/24 h steigen würde (ebd. Plan 3). Der Bau der FTO führt also nicht zu einer Steigerung der Verkehrsbelastung der EBE 1, sondern im Gegenteil sogar zu einem Rückgang gegenüber dem Prognosenullfall. Die problematische Situation für die Verkehrssicherheit bei der Führung der Pferde über die Kreisstraße ist bereits heute angelegt und hat mit dem Bau der FTO nichts zu tun. Die Lösung des Problems kann dem Straßenbauamt daher nicht auferlegt werden. Das gilt in gleicher Weise für die geforderte Errichtung von Querungshilfen im Bereich der EBE 1. Die Zuständigkeit für solche Maßnahmen liegt beim Landkreis Ebersberg als Träger der Straßenbaulast.

Die Zufahrt von der EBE 1 zur Flur-Nr. 1963 wird das Straßenbauamt München im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer anlegen (vgl. Auflage A. 6.1.1).

### 2.4.3.2 Gradiente (Höhenlage der Straße)

#### 2.4.3.2.1 FTO

Im Anhörungsverfahren wurde u. a. von den Gemeinden Anzing und Poing gefordert, die Gradiente der FTO südlich der Bahnlinie so weit wie möglich abzusenken und dadurch einen besseren Lärmschutz vor allem für Ried, Lindach, Leitner, Garkofen und Mauerstetten zu erreichen. Außerdem würde das Landschaftsbild dadurch weniger beeinträchtigt.

Wie bereits erwähnt, wird die FTO bis auf wenige Ausnahmen in Dammlage geführt. Das entspricht dem wasserwirtschaftlichen Interesse, Einwirkungen durch Straßenabwasser auf das Grundwasser zu minimieren und Kreuzungsbauwerke mit Gewässern möglichst günstig zu gestalten. Außerdem ermöglicht die Dammlage, das Entwässerungssystem so auszulegen, dass das anfallende Niederschlagswasser unter Zuhilfenahme des natürlichen Gefälles abgeführt werden kann und dadurch höhere Herstellungs-, Betriebs- und Wartungskosten für Rohrleitungen und Hebeanlagen vermieden werden. Solche technischen Anlagen bergen zudem die nicht auszuschließende Gefahr, zu versagen und führen zu unerwünschten Abflussbeschleunigungen, während die Entwässerung über Straßenböschungen und Dammfußmulden eher eine Abflussminderung bewirkt. Das gilt insbesondere für unverschmutztes Geländewasser, das nicht über Regenrückhaltebecken geführt und dort gedrosselt wird. Die Gradiente wird aus diesen Gründen nur im Bereich der Bahnlinie in einem tiefen Einschnitt geführt. Hier werden die Nachteile der technischen Entwässerungsanlagen in Kauf genommen, um die Lärmbelastung der benachbarten Anwesen und des südlich der Bahnlinie gelegenen Wohngebietes von Markt Schwaben zu minimieren. In der 1. Tektur konnte die Gradiente in diesem Bereich um ca. 80 cm angehoben werden, weil die für die Tieflage der Straße maßgebliche geplante Gleichhöhe nach Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG korrigiert wurde. Durch die Anhebung des Tiefpunktes ergeben sich geringere Kosten für Bau und Unterhaltung der Unterführung, sowie Vorteile durch einen größeren Abstand zum Grundwasser. Die Abschirmung durch die Tieflage bleibt zugunsten der unmittelbaren Anlieger größtenteils erhalten, die Trasse liegt auch nach der Änderung noch ca. 7 m unter Gelände. Die für diesen Bereich in den schalltechnischen Unterlagen ausgewiesenen Pegelerhöhungen sind größtenteils auf die in der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens für den BA VI (2001) enthaltenen höheren Prognoseverkehrszahlen zurückzuführen, die in den Berechnungen berücksichtigt wurden.

Südlich der Bahnlinie kreuzt die FTO bei Bau-km 13+669 den verlegten Henna-Bach und den Wildparkbach mit einer Brücke. Die Höhenlage ist hier durch die Sohlhöhe der verlegten Bäche und die erforderlichen geometrischen Bauwerksabmessungen festgelegt. Eine Absenkung ist in diesem Bereich aus technischen Gründen nicht möglich. Die Brücke bietet auch Großtieren die Möglichkeit zur höhenfreien Querung der FTO. Zwischen Bau-km 14+750 und 15+350 sind zur Verminderung der Zerschneidungswirkung der FTO insgesamt 5 "Ökodurchlässe" vorgesehen, die es Kleintieren ermöglichen, die FTO unfallfrei zu kreuzen. In der 1. Tektur wurde einer der Kleintierdurchlässe unter Beibehaltung der Gradienten zu einem Großtierdurchlass geändert (Bau-km 15+100, BWV Nr. 126). Eine Absenkung der Gradienten würde auch eine Tieferlegung der Ökodurchlässe und damit eine Minderung der Akzeptanz bedeuten. Die Trennwirkung der FTO würde verschärft. Einige Ökodurchlässe dienen gleichzeitig zur Aufrechterhaltung des bestehenden Vorflutsystems. Die Gräben müssten bei einer Tieferlegung der Straße mittels Dükern unter der FTO durchgeführt werden. Düker bilden eine Barriere, welche die Wechselbeziehungen zwischen Unter- und Oberlauf stark beeinträchtigt. Zudem erfordern sie einen großen Unterhaltungsaufwand. Wenn die Entwässerungsgräben Hochwasser führen, besteht eine große Gefahr, dass die Düker durch Abschwemmungen und Treibzeug verklauten. Die Auswirkungen auf das

Landschaftsbild infolge der Dammlage der Straße sind gegenüber den Nachteilen der Tieflage auf den Naturhaushalt weniger gewichtig, zumal das Landschaftsbild durch die geplanten Gestaltungsmaßnahmen an der Straße und den Kreuzungsbauwerken neu gestaltet werden kann.

Es wird nicht verkannt, dass eine geländenahe Führung der Gradienten oder gar eine Tieflage für die genannten Wohnanwesen geringere Lärmbelastungen bedeuten würden. Zu berücksichtigen ist aber, dass für diese Anwesen, die sämtlich im grundsätzlich weniger schutzwürdigen Außenbereich liegen, für das Jahr 2015 von der FTO ausgehende Lärmbelastungen von rd. 41 dB(A) nachts und 50 dB(A) tagsüber berechnet wurden, die erheblich unter den maßgeblichen Grenzwerten von 54 dB(A) nachts und 64 dB(A) tagsüber liegen. Die oben beschriebenen nachteiligen Auswirkungen der Trassenabsenkung lassen sich bei dieser Sachlage nicht rechtfertigen. Zum Argument, dass die Straße bei einem Heranrücken an die Hohe Loh wegen der Geländeverhältnisse im Einschnitt geführt würde, verweisen wir auf die Ausführungen zum Trassenvergleich (Variante W2+H).

#### 2.4.3.2.2 Kreuzung FTO/EBE 1

Im Anhörungsverfahren wurde gefordert, die FTO im Bereich der Kreuzung der FTO mit der EBE 1 so weit abzusenken, wie das aufgrund des anstehenden Grundwasserspiegels möglich ist. Das soll dazu dienen, die Lärmbelastung in Garkofen und Mauerstetten zu minimieren.

Die Gradienten der FTO wurde im Kreuzungsbereich mit der EBE 1 so tief gelegt, dass eine Entwässerung der Trasse im Gradiententiefpunkt unter Ausnutzung des natürlichen Gefälles möglich ist. Eine weitere Absenkung würde ein Rohrleitungssystem und eine Hebeanlage erfordern. Damit sind erheblich höhere Herstellungs- und Wartungskosten verbunden, die aus den oben bereits genannten Gründen nicht gerechtfertigt werden können.

#### 2.4.3.3 Anschlussstellen

##### 2.4.3.3.1 Anschlussstelle FTO/A 94

Der Anschluss der FTO an die BAB A 94 erfolgt in Form einer links liegenden Trompete westlich der EBE 1. Das entspricht der Regellösung für die Einmündung einer untergeordneten Straße in eine Autobahn.

Die Gemeinde Anzing hat gefordert, die Anschlussstelle nach Osten zu verschieben und dadurch, sowie durch die Ausgestaltung des Anschlussbauwerks als vollwertigen Anschluss die Weiterführung der FTO südlich der A 94 auszurichten. Die Verschiebung der Anschlussstelle nach Osten ist Bestandteil der sog. Konsenstrasse. Die Forderung wird aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Die Anschlussstelle ist nach den festgestellten Plänen ca. 1.500 m westlich der AS Anzing situiert. Nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Teil III: Knotenpunkte, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte (RAL-K-2) müssen zwischen Knotenpunkten an zweispurigen Richtungsfahrbahnen mindestens 1.100 m Abstand eingehalten werden. Dieser Abstand ist erforderlich, um Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen, sowie eine begriffbare Beschilderung unterzubringen. Eine Unterschreitung dieses Abstandes ist wegen der Beeinträchtigung des Autobahnverkehrs nur im Ausnahmefall möglich, z. B. wenn im Umfeld einer Großstadt mehrere überörtliche Straßen in geringem Abstand angeschlossen werden müssen. Ein solcher Ausnahmefall liegt hier nicht vor, weil die FTO als zweite anzuschließende Staatsstraße im Bereich von Anzing neu gebaut wird und die Anschlussstelle verkehrsgünstiger angeordnet werden kann. Es besteht demnach ein Spielraum von ca. 400 m für eine Verschiebung der Anschlussstelle. Eine Verschiebung um mehr als 150 m nach Osten hätte zur Folge, dass das vorhan-

dene Überführungsbauwerk der EBE 1 über die Autobahn neu gebaut werden müsste. Darüber hinaus müsste die Trasse der FTO sehr viel näher an Mauerstetten herangeführt werden. Das würde die Lärmbelastung dort erhöhen und würde den Belangen des Denkmalschutzes widersprechen (Maßgabe A. II. 10 der landesplanerischen Beurteilung). Auch das Anwesen Leitner würde durch die erforderliche Trassenänderung stärker belastet. Dem stehen Entlastungen von Garköfen und Froschkern (südlich der Autobahn) gegenüber. Die gewählte Lösung führt dem gegenüber bei allen betroffenen Außenbereichssiedlungen zu nahezu gleichen - verhältnismäßig niedrigen - Lärmbelastungen und erreicht so einen gerechten Ausgleich der Interessen der Bewohner. Die großräumige Verschiebung der AS Anzing nach Osten weist gegenüber der vorgesehenen Anschlussstelle keine Vorteile auf, ist jedoch wesentlich teurer. Sie ist deshalb nicht sinnvoll.

Eine Verschiebung der Anschlussstelle um mehr als 50 m würde ebenfalls eine Anpassung des Brückenbauwerks der EBE 1 über die Autobahn erfordern, weil die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen in den Bereich der Brücke zu liegen kämen. Die Trasse der FTO müsste auf durchgehend 350 m an Mauerstetten herangerückt werden. Zur Vermeidung von - teuren - Eingriffen in das Brückenbauwerk kann die Anschlussstelle um max. 50 m nach Osten verschoben werden. Vorteile einer solchen Verschiebung sind nicht erkennbar. Insbesondere bestehen derzeit keine Planungen, die FTO nach Süden fortzusetzen. Sollte das künftig einmal vorgesehen werden, sind Lage und Form der Anschlussstelle in dem dazu erforderlichen Planungsverfahren zu prüfen. Derzeit besteht jedenfalls keine Notwendigkeit, die Anschlussstelle schon heute auf eine ungewisse Zukunftsplanung auszurichten. Weder die Kosten, noch die notwendige Inanspruchnahme privater Grundstücke sind hierfür gerechtfertigt.

#### 2.4.3.3.2 Anschlussstelle FTO/St 2332

Für den Anschluss der St 2332 an die FTO ist eine Verlegung der St 2332 erforderlich. Das Straßenbauamt München hat für die Ausgestaltung der Anschlussstelle einen umfangreichen Variantenvergleich angestellt. Für alle Varianten waren folgende Parameter festgelegt:

- die Verkehrsbeziehungen Gelting - A 92 und A 94 - Markt Schwaben sollen als Rechtseinbieger und -abbieger geführt werden,
- die Verlegung der Freileitungen der E.ON Bayern AG und der DB Energie soll möglichst vermieden, die Eingriffe in die Erdgas-Leitung der Bayerngas GmbH minimiert werden,
- das Überführungsbauwerk soll einen günstigen Kreuzungswinkel von mindestens 70 ° einhalten
- und die Beeinträchtigungen der Anwohner und des Naturhaushalts sollen minimiert werden.

Zur Beschreibung und Bewertung der geprüften Varianten verweisen wir auf die Darstellung in Unterlage 1, Kap. 5.4 und die Anlage 3 zur Unterlage 1. Die Varianten 3 (Verlegung der St 2332 nach Süden) und 4 (Verlegung der St 2332 nach Norden), jeweils mit Schleifenrampen im nordwestlichen und südöstlichen Quadranten werden den genannten Anforderungen danach am Besten gerecht. Das Straßenbauamt hat sich vor allem wegen des durch die Variante 4 verursachten Waldverlustes von ca. 3.500 m<sup>2</sup>, wobei die verlorenen Flächen als Lebensräume hoher Bedeutung eingestuft wurden und wegen der Annahme, dass es sich bei der durchschnittlichen Waldfläche um Bannwald handelt, für die Variante 3 entschieden und diese in die Planunterlagen vom 01.12.2000 aufgenommen. Im Anhörungsverfahren wurde von der Gemeinde Pliening und von einigen Einwendungsführern gefordert, die St 2332 nach Norden zu verlegen. Der Markt Markt



Schwaben hat diese Forderung unterstützt, sie ist außerdem Bestandteil der sog. Konsenstrasse.

Eine erneute Prüfung im Jahr 2002 hat ergeben, dass die beiden Waldstücke im Bereich der Anschlussstelle nicht als Bannwald ausgewiesen sind. Es handelt sich um einen ehemals biotopkartierten Eschenwald, der als wieder herstellbares Biotop mit längerer Entwicklungszeit eingeordnet wird. Die beiden Waldstücke werden bei der Verlegung der St 2332 nach Norden im großen Umfang betroffen. Außerdem ist nördlich der St 2332 eine ebenfalls wertvolle Laubholzgruppe am Gigginger Bach betroffen. Dem gegenüber ist der Eingriff in die Biotopstruktur am Gigginger Bach (Biotop Nr. 7837/20) geringer, als bei der Variante 3. Bei beiden Varianten ist eine Verlegung des Gigginger Baches notwendig. Die Variante 4 hat aber den Vorteil, dass der Gigginger Bach nur zweimal gequert werden muss und nicht dreimal, wie bei der Variante 3. Außerdem liegen die Querungen an weniger empfindlichen Stellen. Durch die Auffassung des derzeitigen Durchlasses des Gigginger Baches unter der bestehenden St 2332 kann der Bach mit den gewässernahen Bereichen unter Einbeziehung der südlich der verlegten St 2332 verbleibenden Restflächen in günstiger Weise neu geordnet werden. Der Ausgleichsflächenbedarf ist einschließlich der erforderlichen Ersatzaufforstungen gegenüber der Variante 3 um 0,3 ha größer. Mit dem Forstamt Anzing und der unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Ebersberg konnte Einvernehmen erzielt werden, dass dieser Ausgleich einschließlich der Ersatzaufforstungen im Zuge der Maßnahmen A 4 und E 1 erfüllt werden kann. Die Varianten 3 und 4 sind nach alledem hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft als gleichwertig zu betrachten. Ein Nachteil ist die etwas höhere Flächeninanspruchnahme (11 ha gegenüber 9,4 ha), die u. a. auf den erhöhten Ausgleichsflächenbedarf zurückzuführen ist. Hinsichtlich der Immissionsbelastung der nahe gelegenen Wohnbebauung weist die Variante 4 Vorteile auf, weil sie einen Mindestabstand zur verlegten St 2332 von 215 m aufweist, während bei der Variante 3 die Rampe Richtung A 94 nur 100 m Abstand einhält. Sie ist mit geschätzten Kosten von 3,61 Mio. € auch kostengünstiger, als die Variante 3 (geschätzte Kosten: 3,82 Mio. €) und weist zudem günstigere Trassierungsparameter auf, weil der minimale Radius von 180 m auf 200 m angehoben und die Querneigung von 5,5 % auf 4 % verringert werden kann. Die Variante 4 weist insgesamt gesehen Vorteile gegenüber der zunächst eingeplanten Variante 3 für die Anschlussstelle FTO/St 2332 auf.

Die geänderte Anschlussstelle St 2332/FTO wurde daher in der 1. Tektur vom 27.11.2002 in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen. Gegen die Planänderung hat sich einer der nun stärker betroffenen Grundeigentümer gewandt (Einwender Nr. 1008). Er wendet ein, dass gegenüber der ursprünglichen Planung, als aus dem ca. 12 ha großen Grundstück Flur-Nr. 368, Gmkg. Gelting, nur 290 m<sup>2</sup> beansprucht wurden, nun mit 2,2 ha Inanspruchnahme eine überdimensionale Mehrung eingetreten sei. Es handelt sich um eine landwirtschaftlich genutzte Fläche. Für die Variante 3 waren in ähnlichem Umfang landwirtschaftlich genutzte Flächen erforderlich. Eine gegenüber den von der ursprünglichen Planung betroffenen Grundeigentümern schwerer wiegende Betroffenheit macht der Einwender Nr. 1008 nicht geltend, sie ist auch nicht erkennbar. Auf den Anschluss der St 2332 an die FTO kann nicht verzichtet werden, die Ausgestaltung ist den verkehrlichen Erfordernissen entsprechend erfolgt. Eine weitere Minimierung ist nicht möglich. Die Vorteile der Verschiebung der St 2332 nach Norden überwiegen aus unserer Sicht die Nachteile für den dadurch in seinem Grundeigentum erheblich betroffenen Einwender Nr. 1008.

#### 2.4.3.3.3 Anschlussstelle FTO/EBE 1

In der festgestellten Planung ist kein Anschluss der EBE 1 an die FTO enthalten. Eine solche Anschlussstelle ist für die Zielstellung der FTO nicht erforderlich. Die Gemeinde Pliening und einige Privateinwender haben einen solchen Anschluss

gefordert. Begründet wurde das mit nicht zumutbaren Erhöhungen des Durchgangsverkehrs in Anzing, Gelting und Ottersberg nach dem Bau der FTO. Die Gemeinde Poing lehnt den Anschluss ab, wie auch einige Einwendungsführer aus Poing und Pliening. Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen eines Anschlusses der EBE 1 untersuchen lassen (Verkehrsuntersuchung Flughafentangente Ost, Aktualisierung für dem Bauabschnitt VI, 2001). Durch einen Anschluss der EBE 1 würde sich für die Gemeinden Poing und Anzing eine andere Erreichbarkeit der A 94 ergeben. In Poing würden sich die Verkehre zur A 94 zum Teil auf die Anzinger Straße (EBE 1) verlagern. Die Verkehrsbelastung würde dort von 4.800 Kfz/24 h auf 6.900 Kfz/24 h steigen (Vergleich jeweils Prognosebelastung 2015). Andererseits würde die Gruberstraße im Bereich der Bahnunterführung um 10 % und die Hauptstraße um 25 % entlastet. Die EBE 1 selbst würde südöstlich der FTO um 20 % entlastet, weil weniger Verkehr von Poing durch Anzing zur A 94 fahren würde. Dadurch ergibt sich auch eine Entlastung der Erdinger Straße (St 2081) in Anzing (25 %, von 13.000 Kfz/24 h auf 9.800 Kfz/24 h). Die St 2332 in Gelting würde nur geringfügig entlastet (5.800 Kfz/24 h gegenüber 6.300 Kfz/24 h ohne Anschluss). Die EBE 2 nördlich von Poing wird lediglich um 100 Kfz/24 h entlastet. Der Anschluss der EBE 1 an die FTO ist verkehrstechnisch schwierig einzupassen, weil er relativ nah an der Anschlussstelle zur A 94 liegt. Bei richtiger Anordnung der Verbindungsrampen fehlt der Abstand für die erforderlichen Verflechtungsspuren. Eine Verkürzung der Verflechtungstrecken wird aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt. Die Anordnung der Verbindungsrampen in den Nordquadranten führt dazu, dass der Hauptstrom aus Richtung Poing kommend auf der EBE 1 als Linksabbieger geführt werden müsste. Rückstaulängen bis nach Garkofen sind dabei nicht auszuschließen. An dieser Situation hat sich auch durch die "Rückverlagerung" der Trasse der EBE 1 in der 1. Tektur nichts geändert.

Der Bau der FTO führt nicht zu Belastungen auf anderen Straßen, die einen Anschluss der EBE 1 zwingend erforderlich machen würden. Insbesondere können die von der Gemeinde Pliening geltend gemachten Verkehrssteigerungen im Bereich Gelting und Ottersberg durch den Anschluss nicht wesentlich vermindert werden. Den Vorteilen für einige Straßenzüge stehen Nachteile auf anderen gegenüber. Wegen der verkehrstechnisch schwierigen Einpassung der Anschlussstelle, der höheren Baukosten und den gegensätzlichen Auffassungen der von den Auswirkungen der zusätzlichen Anschlussstelle betroffenen Gemeinden, sehen wir keine Notwendigkeit, den Anschluss der EBE 1 an die FTO in diesem Planfeststellungsbeschluss anzuordnen.

#### 2.4.3.3.4 Anschlussstelle FTO/GVS Markt Schwaben - Poing

Im Anhörungsverfahren zur 1. Tektur hat die Gemeinde Anzing gefordert, am Schnittpunkt der FTO mit der GVS Markt Schwaben - Poing eine Auffahrt zu errichten. Sie verspricht sich davon eine Verkehrsentslastung im Ortszentrum von Anzing, weil das Verkehrsaufkommen aus den einwohnerstarken Gemeinden Poing und Markt Schwaben dadurch an zentraler Stelle auf die FTO geführt werden könnte. Diese Forderung lehnen wir ab. Es handelt sich nicht um eine Einwendung zur Tektur, demnach hätte sie spätestens im Erörterungstermin zu den Planunterlagen vom 01.12.2000 im Herbst 2001 vorgetragen werden müssen, um im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt zu werden (Art. 73 Abs. 3 a Satz 2 BayVwVfG). Die Forderung betrifft auch keinen Belang, der der Planfeststellungsbehörde hätte bekannt sein müssen, für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung ist sie ebenfalls nicht von Bedeutung. Darüber hinaus hat die GVS Markt Schwaben - Poing nur eine untergeordnete Netzbedeutung, die einen Anschluss an die Staatsstraße nicht nahe legt. Sie müsste zunächst leistungsfähig ausgebaut werden, um einer Zubringerfunktion zur FTO gerecht werden zu können. Von einer solchen Planungsabsicht der beiden zuständigen Straßenbaulastträger

ist uns nichts bekannt. Bei dieser Sachlage ist eine vertiefte Untersuchung der baulichen Möglichkeiten und der Auswirkungen einer solchen Anschlussstelle nicht veranlasst.

#### 2.4.3.4 Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz

##### 2.4.3.4.1 GVS Markt Schwaben - Poing

Die GVS Markt Schwaben - Poing (Poinger Straße) verläuft heute zwischen der Bahnlinie München-Mühldorf und der bestehenden Bebauung auf der Nordseite der Bahnstrecke. Die Deutsche Bahn AG hat die Absicht, die Bahnstrecke viergleisig auszubauen. Der Ausbau ist im neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Erstes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15.09.2004, BGBl I, S. 2322 ff.) im vordringlichen Bedarf als laufendes und fest disponiertes Vorhaben (Ifd. Nr. 22 ABS München - Mühldorf - Freilassing (1. Baustufe)), bzw. als neues Vorhaben (Ifd. Nr. 21 ABS München - Mühldorf - Freilassing (2. Baustufe)) enthalten. Die Erweiterung der Bahnstrecke soll nach Norden erfolgen. Dabei rückt der Bahndamm so nahe an die bebauten Grundstücke heran, dass eine Führung der GVS unmittelbar neben der Bahnstrecke nicht mehr möglich sein wird. Zur Vermeidung verlorenen Aufwandes kann die GVS daher nicht an Ort und Stelle über die FTO überführt werden. Das Straßenbauamt München hat deshalb in Abstimmung mit dem Markt Markt Schwaben als zuständigem Straßenbaulastträger für die GVS eine Verlegung der Poinger Straße auf kürzestem Wege nach Norden vorgesehen. Die Verlegungsstrecke ist ca. 470 m lang. Das Brückenbauwerk über die FTO (BW 13/1 T) wird bei Bau-km 13+176 errichtet. Wegen der Tieflage der FTO an dieser Stelle liegt die GVS im Bereich des Überführungsbauwerkes nur 1 m über dem heutigen Geländeniveau. Der Straßenquerschnitt wurde nach den Vorgaben der Gemeinde mit 5,5 m Fahrbahnbreite geplant.

Die Interessengemeinschaft Poinger Straße und Anwohner der Poinger Straße haben sich gegen die vorgesehene Verlegung gewandt. Sie fordern insbesondere, die Straße östlich der FTO nicht auf kurzem Wege über das Grundstück Flur-Nr. 803 zur Poinger Straße zurückzuführen, sondern sie an den beiden nördlich gelegenen Anwesen vorbeizuführen und ca. 100 - 150 m weiter nördlich an die jetzige Poinger Straße anzuschließen. Die vorgeschlagene Lösung führt zu einer Verlängerung der Trasse der GVS um 75 m und zu Mehrkosten gegenüber der geplanten Lösung von ca. 35.000 €. Das Grundstück Flur-Nr. 803 müsste nicht in so großem Umfang überbaut werden, wie bei der in den Planunterlagen enthaltenen Verlegung. Dafür würden aber deutlich mehr private Grundflächen anderer Eigentümer beansprucht. Da die vorgeschlagene Lösung nicht nur Vorteile hat und nicht dem erklärten Willen der zuständigen Gemeinde entspricht, sehen wir keine Möglichkeit, eine andere Führung der Poinger Straße in diesem Planfeststellungsbeschluss anzuordnen. Das Straßenbauamt ist jedoch bereit, die Straße entsprechend den Wünschen der Interessengemeinschaft zu bauen, wenn sich der Markt Markt Schwaben mit der Umplanung einverstanden erklärt, die Mehrkosten übernimmt und mit den von der Umplanung betroffenen Grundeigentümern und sonstigen Betroffenen Einvernehmen erzielt wird. Da die Angelegenheit bis jetzt noch nicht mit allen Beteiligten geklärt werden konnte, verbleibt es zunächst bei der in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen Lösung. Das Straßenbauamt ist jedoch bereit, bis zur Aufstellung der Ausführungsplanung eine kurzfristige Umplanung vorzunehmen (Ergebnis der Prüfaufträge, Unterlage 1, S. 55/56). Wir haben den Vorhabensträger mit der Auflage A. 3.6.5 verpflichtet, dem nachzukommen. Die von den Einwendern darüber hinaus geltend gemachte höhere Verkehrsbelastung der Poinger Straße infolge der Straßenverlegung oder des Baus der FTO ist nicht festzustellen. Die Poinger Straße wird im Jahr 2020 ohne durchgehende FTO mit 2.500 Kfz/24 h belastet sein, mit FTO dagegen nur

mit 2.300 Kfz/24 h (Verkehrsuntersuchung Flughafentangente Ost, 2003). Die vorgesehene Fahrbahnbreite von 5,5 m entspricht dem üblichen Querschnitt für eine GVS. Sie ist mit dem Markt Markt Schwaben abgestimmt. Da die Straße nicht mit einem Gehweg ausgestattet ist, würde eine Verschmälerung unter den üblichen Querschnitt die Gefahren für Fußgänger und Radfahrer entgegen der Ansicht der Einwendungsführer eher erhöhen. Die geforderte Verschmälerung der Straße erscheint uns daher nicht sinnvoll und wird abgelehnt.

#### 2.4.3.4.2 GVS Lindach - Poing

Die bestehende GVS Lindach - Poing ist nicht fahrdynamisch ausgebaut und mit einer Kieswalzdecke ausgestattet. Wegen der geringen Verkehrsbedeutung soll sich daran aus Sicht der für die Straße zuständigen Gemeinden Anzing und Poing auch künftig nichts ändern. In den Planunterlagen vom 01.12.2000 war vorgesehen, die bestehende GVS auf ca. 350 m Länge in heutiger Lage im Abstand von ca. 70 m südlich der FTO zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg abzustufen. Im Anhörungsverfahren wurde gefordert, diesen Weg an die FTO zu verlegen, um eine zusammenhängende Bewirtschaftung der angrenzenden Felder zu ermöglichen. Außerdem sollte der künftige öffentliche Feld- und Waldweg unter der FTO hindurchgeführt und auf der Ostseite an die geplante GVS angeschlossen werden. Darüber hinaus wurde gefordert, die GVS an der Nordseite des Überführungsbauwerks nicht in Richtung Westen, sondern zunächst in Richtung Osten und sie dann unter dem Bauwerk hindurch parallel zur FTO nach Poing zu führen. Das Straßenbauamt ist diesen Wünschen nachgekommen und hat die Planung in der 1. Tektur vom 27.11.2002 trotz geringfügig höherer Kosten für das Brückenbauwerk entsprechend geändert. Gegen die Änderung wurden erneut Einwendungen erhoben, da nun einige der an der alten GVS gelegenen Grundstücke keine Zufahrten mehr hatten. Das Straßenbauamt hat den Bereich noch einmal umgeplant und eine mit der Gemeinde Anzing und den betroffenen Grundeigentümern abgestimmte Lösung in der 2. Tektur in die Planunterlagen eingearbeitet. Die Einwendungen haben sich damit erledigt.

Darüber hinaus hat ein Einwendungsführer gefordert, das Brückenbauwerk BW 14/1 mit dem die GVS Lindach - Poing über die FTO geführt wird, mit geringeren Abmessungen zu bauen, als in den Planunterlagen vorgesehen. Das Straßenbauamt wird dieser Forderung nachkommen und die Abmessungen für das Brückenbauwerk in Anlehnung an die Richtlinien für den ländlichen Wegebau 1999 für einen zweistreifigen Verbindungsweg wie folgt neu festlegen: Die bisher ausgewiesene Fahrbahnbreite der Brücke wird auf 5 m zwischen den Borden reduziert, die Breite zwischen den Geländern beträgt danach 6 m und die Gesamtbreite der Brücke 6,5 m. Die Wegebreite auf den Brückenrampen (ab 3 m über dem Gelände) beträgt 4,5 m bei 7 m Kronenbreite. Da sich die Abmessungen der Brücke nicht auf den Grunderwerb auswirken und keine Betroffenen Dritter berührt werden, wurde auf eine Anpassung der Planunterlagen verzichtet. Das Straßenbauamt wird jedoch schon aus Gründen der Wirtschaftlichkeit bei der Ausführungsplanung die verringerten Abmessungen des Brückenbauwerks von sich aus berücksichtigen.

#### 2.4.3.4.3 Öffentlicher Feld- und Waldweg im Bereich alte St 2332 (BWV Nr. 11)

Von Bau-km 0+115 der St 2332 bis Bau-km 11+550 der FTO wird ein öffentlicher Feld- und Waldweg zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke angelegt. Dieser Weg liegt auf ca. 160 m Länge auf der bestehenden St 2332. Es war zunächst vorgesehen, die nicht mehr benötigten Teile der alten St 2332 völlig zurückzubauen (renaturieren), in dem Bereich, der für den öffentlichen Feld- und Waldweg benötigt wird, die Asphaltierung zu entfernen und die Straße nur mit einer Querschnittsbreite von 4 m (davon 3 m Kieswalzdecke) zu erhalten. Im Anhörungsverfahren haben sowohl die Gemeinde Pliening, als auch die betroffenen

Anlieger gefordert, auf den Rückbau der alten St 2332 von der St 2332 neu bis zum Weg Flur-Nr. 392/2, Gmkg. Gelting, zu verzichten. Zur Begründung wurde angeführt, dass dadurch die Nachteile, die durch die verlängerten Anfahrtswege entstehen, gemindert und die Verschmutzung der neuen St 2332 durch landwirtschaftliche Fahrzeuge vermieden werden könnten. Im Anschluss an den Erörterungstermin vom 01.12.2003 wurden wir darüber informiert, dass allein die Zufahrt zum Anwesen Geltinger Au 22 für ca. 1.100 LKW-Fahrten im Jahr mit hohen Achslasten genutzt wird. Wegen der in dem Anwesen betriebenen Pferdebesamungsstation und des Pferdepensionsbetriebes kommen noch mindestens 3.500 Pkw-Fahrten im Jahr hinzu. Die Fahrten zum Anwesen Geltinger Au 21 müssen ebenfalls dazugezählt werden. Die Nutzung des Weges unterscheidet sich deshalb von der Nutzungscharakteristik eines nur 3 m breiten öffentlichen Feld- und Waldwegs. Das Straßenbauamt hat deshalb in der 2. Tektur vom 04.10.2004 in Abstimmung mit der Gemeinde Pliening für den Weg vom Anschluss an die neue St 2332 bis zur Einmündung in den Weg Flur-Nr. 392/2 eine 4,75 m breite Fahrbahn mit je 0,75 m breiten Banketten vorgesehen. Die Fahrbahn der alten St 2332 wird in der erforderlichen Breite erhalten (mit Asphaltierung), auch das Anschlussstück zur St 2332 wird asphaltiert. Südlich der nutzbaren alten Staatsstraße erfolgt die Fahrbahnbefestigung des Weges als Kieswalzdecke, wie bei den anderen öffentlichen Feld- und Waldwegen. Der wegen der reduzierten Entsiegelung und der zusätzlichen Versiegelung für die Mehrbreite des Weges entstandene Mehrbedarf an Ausgleichsflächen wurde in der Ausgleichsbilanz berücksichtigt (siehe unten C. 2.4.5.2). Die von der unteren Naturschutzbehörde dagegen erhobenen Bedenken werden zurückgewiesen, da die für die Verbreiterung des Weges sprechenden Gründe die Nachteile für Natur und Landschaft, die sich auf die zusätzliche Versiegelung von 700 m<sup>2</sup> landwirtschaftlicher Nutzfläche beschränken, überwiegen. Für die Versiegelung ist es im Übrigen unerheblich, ob der Weg eine Asphaltdeckschicht oder eine Kieswalzdecke erhält, weil eine festgefahrene Kieswalzdecke das Oberflächenwasser ebenso seitlich ableitet, wie eine Asphaltdeckschicht. Zudem geht es größtenteils darum, die vorhandene Asphaltierung zu erhalten. Der Weg wird nur im Anschlussbereich an die St 2332 mit einer neuen Asphaltdecke ausgestattet. Den Einwendungen wird mit der geänderten Ausgestaltung des Weges soweit möglich entsprochen. Eine vollständige Asphaltierung des Weges auf Kosten des Vorhabensträgers wird abgelehnt, weil die wegen des Neubaus der FTO erforderlichen Baumaßnahmen am nachgeordneten Wegenetz, soweit es in seiner Funktion nicht verändert wird, nur in der bisher vorhandenen Qualität erfolgen müssen. Da auch die in der Fortsetzung vorhandenen und neu zu bauenden Wege mit Kieswalzdecken ausgestattet sind, besteht keine Verpflichtung, den Weg BWV Nr. 11 vollständig zu asphaltieren.

#### 2.4.3.4.4 Öffentlicher Feld- und Waldweg BWV Nr. 33

Von der Gemeinde Pliening wurde darüber hinaus gefordert, den öffentlichen Feld- und Waldweg BWV Nr. 11 entlang der FTO fortzusetzen und mit dem Weg BWV Nr. 33 zu verbinden, um eine durchgängige Wegeverbindung auf der Westseite der FTO für die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen zu schaffen. Nach Zustimmung der durch diese Änderung betroffenen Grundeigentümerin ist der Vorhabensträger auch dieser Forderung nachgekommen und hat diese Wegeverbindung mit der 2. Tektur in die Planung aufgenommen. Der Weg erhält eine Fahrbahnbreite von 3 m, was für die dort zu erwartende Verkehrsbelastung ausreichend ist. Das Straßenbauamt ist bereit, für das Anwesen Geltinger Au 21 bei Bedarf eine Zufahrt zu diesem Weg zu errichten, die im Einzelnen hinsichtlich Notwendigkeit, Lage und Länge im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen mit der Eigentümerin abgestimmt wird.

#### 2.4.3.4.5 Öffentlicher Feld- und Waldweg Flur-Nr. 1061, Gmkg. Pliening (BWV Nr. 46)

Der öffentliche Feld- und Waldweg auf Flur-Nr. 1061, Gmkg. Pliening, wird bei Bau-km 12+156 über die FTO überführt. Dazu muss der Weg geringfügig verlegt werden, um einen günstigen Kreuzungswinkel für das Brückenbauwerk zu erhalten. Gegen die in den Planunterlagen vom 01.12.2000 vorgesehene Führung des Weges wurden Einwendungen erhoben. Der Einwender Nr. 1003 forderte eine Verschiebung nach Süden (östlich der FTO) und machte geltend, dass sein Hof durch die Nähe der Brückenauffahrt beeinträchtigt werde. Außerdem müsse die Steigung verringert werden, damit rechtzeitig auf Gegenverkehr reagiert werden könne. Die Forstdirektion Oberbayern-Schwaben forderte dem gegenüber, den Weg und die Überführung westlich der FTO um einige Meter nach Norden zu verlegen, weil durch den vorgesehenen Anschnitt des Waldes trotz der geplanten Unterpflanzung langfristig schwere Schäden durch Wind und Sturm zu erwarten seien. Das Straßenbauamt München hat mehrere Lösungsmöglichkeiten untersucht, mit denen beiden Anliegen nachgekommen werden kann (Ergebnis der Prüfaufträge, S. 68 ff.). Die Wegeführung wurde in Übereinstimmung mit den Betroffenen geändert und in der 1. Tektur vom 27.11.2002 in die Planung aufgenommen. Im Bereich des Hochpunktes wird westlich der FTO eine Ausweichmöglichkeit angeordnet. Sowohl die Bedenken der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben als auch die Einwendung des betroffenen Landwirts haben sich damit erledigt.

#### 2.4.3.4.6 Öffentlicher Feld- und Waldweg BWV Nr. 83

Zur Erschließung der anliegenden Grundstücke wird östlich der FTO zwischen Bau-km 13+296 und 13+671 ein öffentlicher Feld- und Waldweg angelegt. Der Eigentümer des Anwesens auf der Flur-Nr. 796, Gmkg. Markt Schwaben, hat vorgeschlagen, den Weg im Bereich des bestehenden Henna-Baches anzuheben, um so einen besseren Lärmschutz für sein Anwesen zu erzielen. Das Straßenbauamt hat daraufhin in der 1. Tektur die Gradienten des Weges um bis zu 2,15 m angehoben. Dafür werden aus dem Grundstück des Einwendungsführers und dem benachbarten Grundstück Flur-Nr. 787, Gmkg. Markt Schwaben, insgesamt ca. 750 m<sup>2</sup> mehr Flächen in Anspruch genommen. Die Eigentümerin des Grundstücks Flur-Nr. 787 hat gegen die Planänderung keine Einwendungen erhoben.

#### 2.4.3.4.7 Wegeverbindung zum Ottenhofer StraÙ

Die Forderung der Gemeinde Pliening und einiger Privateinwender, zwischen der nordwestlichen Anschlussrampe der Anschlussstelle FTO/St 2332 bis zum Ottenhofer StraÙ einen Parallelweg entlang der FTO zu errichten, wird zurückgewiesen. Ein solcher Parallelweg ist für die Erschließung der anliegenden Grundstücke nicht erforderlich. Alle Grundstücke sind auch ohne einen solchen Weg ohne erhebliche Umwege erreichbar. Auch im Zusammenhang mit dem BA V der FTO ergibt sich keine andere Sachlage, weil für das Ottenhofer StraÙ im BA V keine Überführung vorgesehen ist. Es wird nach Norden über einen Parallelweg entlang der FTO an die nächste Überführung angeschlossen (EBE 18/ED 11).

#### 2.4.3.4.8 Zusätzliche Überführung

Die von der Kanzlei Schönefelder für ihre Mandanten erhobene Forderung, östlich der Überführung der GVS Lindach-Poing eine weitere Überführung über die FTO zu errichten, um Umwege und Bewirtschaftungsschwernisse zu verringern, weisen wir zurück. Die geänderte Wegeführung mit Nutzung der Überführung der GVS Lindach-Poing führt bei einigen wenigen Landwirten zu Umwegen von bis zu ca. 500 m. Eine zusätzliche Überführung würde Kosten in Höhe von ca. 350.000 € verursachen. Ein solcher Kostenaufwand ist im Vergleich mit relativ geringen Umwegen für wenige Landwirte unverhältnismäßig.

#### 2.4.3.4.9 Weitere Forderungen zum Ausbaustandard

Die Gemeinde Pliening und die von Herrn Rechtsanwalt Dr. Bösmeier vertretenen Privateinwender haben ihre Forderung auf Errichtung einer Eisenbahnüberführung zur Verbindung der öffentlichen Feld- und Waldwege BWV Nr. 59 und 82 in den Erörterungsterminen am 28.11.2003 und 01.12.2003 für erledigt erklärt. Die geforderte Errichtung eines durchgehenden Geh- und Radwegs entlang der St 2332 zwischen Gelting und Markt Schwaben gehört nicht zum Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Im Bereich des Brückenbauwerks ist der anderweitig geplante Geh- und Radweg berücksichtigt. Entscheidungen über diese Forderungen sind nicht - mehr - erforderlich. Die Wendeanlage für die Betriebsfahrzeuge der Autobahndirektion Südbayern im Bereich der Anschlussstelle an die A 94 wurde so flächensparend wie möglich angelegt. Eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs ist unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeiten nicht möglich.

#### 2.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

Durch die Bündelung des Verkehrs auf der FTO werden verschiedene Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Lärm- und Schadstoffimmissionen auf die Anwohner der Ortsdurchfahrten sinken dadurch in gewissem Umfang, die Schadstoffimmissionen u. a. auch deshalb, weil Staus verringert werden. Diese Entlastung ist ein Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

##### 2.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

##### 2.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung im Sinne von § 50 BImSchG entsteht. Durch eine Änderung der Trassierung, den

Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden. Das haben wir bereits oben bei der Variantenabwägung im Einzelnen begründet (oben 2.4.2). Die hinsichtlich der Immissionsbelastung für einzelne Anwesen im Außenbereich bzw. für Lindach günstigeren Varianten sind wegen ihrer Nachteile für andere Belange nicht besser zu beurteilen, als die Planfeststellungslösung.

#### 2.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003). Sofern die Straße allerdings dazu führt, dass eine bereits vorhandene Lärmbelastung so weit erhöht wird, dass Gesundheitsbeeinträchtigungen bei den Betroffenen entstehen können, muss das Problem in der Planfeststellung bewältigt werden (ebd.).

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.

Alle betroffenen Gebäude sind in die Kategorie c) mit Grenzwerten von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) nachts einzustufen, da es sich ausweislich der Bauleitplanung des Marktes Markt Schwaben und der Gemeinden Pliening, Poing und Anzing um Bebauung im Außenbereich handelt.



Neben dem Neubau der FTO wurde geprüft, ob die Änderungen der St 2332, der GVS Markt Schwaben - Poing, der Bahnstrecke durch den Neubau einer Eisenbahnbrücke, der Kreisstraße EBE 1 und der Neubau der Anschlussstelle FTO/A 94 wesentliche Änderungen im Sinne der 16. BImSchV darstellen.

#### 2.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten Verkehrsstärke für das Jahr 2015 berechnet. Die Prognosedaten wurden der "Verkehrsuntersuchung Flughafentangente Ost, Aktualisierung für den Bauabschnitt VI" (Anlage 1B zur Unterlage 1) entnommen, die von Herrn Prof. Dr. Kurzak am 23.10.2001 erstellt wurde. Mit dieser Verkehrsuntersuchung wurde die "Verkehrsuntersuchung Flughafentangente Ost, 2000" (Anlage 1A zur Unterlage 1) auf der Grundlage neuer Verkehrsdaten für den Raum Markt Schwaben, Pliening, Poing und Anzing aktualisiert. In dem Verkehrsmodell Großraum München, das für die Berechnung verwendet wurde, sind alle bekannten Entwicklungen im Großraum München, einschließlich aller Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt, u. a. auch der Messeverkehr. Die in der Unterlage 11, Ziff. 3.2 als DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) bezeichneten Verkehrsmengen beschreiben nach den Erläuterungen von Herrn Prof. Kurzak die werktägliche Belastung im Sommerhalbjahr. Diese liegt um ca. 10 - 15 % über dem DTV. Dagegen bestehen keine Bedenken, weil die Annahme höherer Verkehrszahlen dazu führt, dass die Berechnung auf der sicheren Seite liegt. Für die FTO wurde nördlich der St 2332 eine Verkehrsbelastung von 15.500 Kfz/24 h, südlich der St 2332 von 14.600 Kfz/24 h prognostiziert. Eine inzwischen vorliegende weitere Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die FTO mit Prognosehorizont 2020 kommt für den Abschnitt südlich der St 2332 zu gleichen Belastungszahlen, nördlich der St 2332 wird eine Belastung von 14.800 Kfz/24 h prognostiziert. Der Lärmberechnung liegen aber weiterhin die höheren Zahlen aus der Verkehrsprognose 2001 zugrunde. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die 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, DVBI 1985, 1159).

Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch in den jeweils angrenzenden Abschnitten der FTO bzw. an diese anschließenden untergeordneten Straßen auswirken werde, können im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG nicht berücksichtigt werden, denn diese beschränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt.

#### 2.4.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung.

- Neubau der FTO

Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Der Bau der FTO stellt einen Neubau in diesem Sinne dar. Die Berechnung hat ergeben, dass lediglich bei dem Anwesen Flur-Nr. 784/3, Gmkg. Markt Schwaben, Überschreitungen der Grenzwerte auftreten. Der Vorhabensträger hat dieses Anwesen inzwischen abgelöst, ein Lärmvorsorgeanspruch aufgrund des Neubaus der FTO ist deshalb nicht mehr gegeben.

- Wesentliche Änderungen

Nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV liegt eine wesentliche Änderung dann vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird. Nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt auch dann eine wesentliche Änderung vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel von dem zu ändernden Verkehrsweg um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff ein vorhandener Beurteilungspegel außerhalb von Gewerbegebieten von mindestens 70 dB(A) tagsüber/60 dB(A) nachts erhöht wird. Erweiterungen um einen oder mehrerer Fahrstreifen spielen im Zusammenhang mit dem BA VI der FTO keine Rolle.

Die Änderungen an der St 2332 führen zwar an einem Immissionsort (Flur-Nr. 1141, Gmkg. Pliening) nach Aufrundung zu einer Steigerung von 3 dB(A), die Grenzwerte werden aber bei weitem nicht erreicht. Die Änderung der GVS Markt Schwaben - Poing, führt an 3 Immissionsorten zu Pegelerhöhungen von 3 dB(A) oder mehr, Grenzwertüberschreitungen liegen aber auch hier nicht vor. Die Änderungen der Kreisstraße EBE 1 und der A 94 führen nicht zu maßgeblichen Pegelerhöhungen.

Infolge des Neubaus einer Eisenbahnbrücke ergeben sich jedoch wesentliche Änderungen im Sinne der 16. BImSchV. Das liegt daran, dass der von der Bahnlinie ausgehende Lärm bereits heute zum Teil Beurteilungspegel von 60 dB(A) und mehr zur Nachtzeit verursacht. Diese Pegel werden durch den baulichen Eingriff im Zuge des Baus der FTO (Bau einer Bahnbrücke) weiter erhöht. Für die betroffenen Anwesen (Flur-Nr. 802/2 und 785/3, Gmkg. Markt Schwaben) besteht danach ein Anspruch auf Lärmvorsorge (siehe Auflage 3.4.2). Für das Anwesen auf Flur-Nr. 784/3, Gmkg. Markt Schwaben, bei dem ebenfalls relevante Erhöhung festgestellt wurden, besteht wie bereits gesagt kein Anspruch mehr, weil es vom Vorhabensträger abgelöst wurde. Der Anspruch auf Lärmvorsorge wird durch passive Schallschutzmaßnahmen gemäß §§ 42 und 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG i. V. m. der 24. BImSchV erfüllt. Auf die in den Planunterlagen vom 01.12.2000 noch enthaltene Schallschutzwand an der FTO wird verzichtet. Das ist schon deshalb gerechtfertigt, weil die Schallschutzwand in erster Linie zur Bewältigung der Lärmvorsorgeansprüche für das inzwischen abgelöste Anwesen Flur-Nr. 784/3 vorgesehen war. Für die Anwesen auf den Flur-Nr. 802/2 und 785/3, Gmkg. Markt Schwaben, hat diese Wand keine Vorteile, weil sie auf der anderen Seite der FTO liegen. Wir halten es trotz des grundsätzlichen Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen für gerechtfertigt, in diesem Sonderfall dem Lärmvorsorgeanspruch mit passiven Schallschutzmaßnahmen zu begegnen. Die Lärmbelastung an den betroffenen Anwesen geht in erster Linie von der Bahnlinie aus. Die baulichen Änderungen infolge des Baus der FTO beschränken sich auf den Bau der Brücke. Aktive Lärmschutzmaßnahmen können im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses nur für den Bereich der baulichen Änderungen angeordnet werden. Die Lösung des Lärmproblems, das von dem Schienenverkehr außerhalb des Baubereiches ausgeht, kann nicht dem Straßenbaulastträger auf-

erlegt werden. Aktive Lärmschutzanlagen im Bereich der Kreuzung der Bahnlinie mit der FTO würden die Grenzwertüberschreitungen nicht spürbar mindern. Die passiven Schallschutzmaßnahmen ermöglichen die Berücksichtigung beider Lärmquellen und sind deshalb in diesem Fall aktiven Maßnahmen vorzuziehen. Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz ist ebenfalls dieser Auffassung (Stellungnahme vom 11.09.2001). Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat gefordert, die Lärmschutzfenster für die Gesambelastung aus Straßen- und Schienenverkehr zu dimensionieren. Dem sind wir mit der Auflage 3.4.2 nachgekommen. Die Hauseigentümer sollten darüber hinaus darauf hingewiesen werden, dass der Kostenersatz nach der 24. BImSchV nur den nach der Berechnung erforderlichen Standard umfasst. Es soll ihnen ermöglicht werden, bei Übernahme des Mehraufwandes, Fenster mit einer um eine Stufe höheren Schallschutzklasse einzubauen.

Der Anregung des Landratsamts Ebersberg, die FTO über den vorgesehenen lärm mindernden Belag hinaus mit einem doppellagigen offenporigen Asphalt (2OPA) auszustatten, können wir nicht nachkommen. Ein solcher Belag hat zwar eindeutige Vorteile hinsichtlich der Lärminderung, die nach den bisherigen Erfahrungen weit über 5 dB(A) hinausgehen können. Er befindet sich jedoch noch in der Erprobungsphase und führt zu erheblichen Kostenmehrungen für Einbau, Wartung und Betrieb. Er hat eine wesentlich kürzere technische Lebensdauer, als herkömmliche Fahrbahnbeläge, erfordert hohe Aufwendungen für Reinigung und Winterdienst, der Einbau ist sehr aufwendig und schwierig. Letzteres zeigt sich auch in den vom Straßenbauamt aufgezeigten negativen Erfahrungen auf Teststrecken an der B 12. Der Bundesminister für Verkehr hat deshalb in seinem allgemeinen Rundschreiben vom 26.03.2002 (VkB1. S. 313) angeordnet, dass OPA beim Bau oder Ausbau von Bundesfernstraßen nur in Ausnahmefällen und örtlich begrenzt nur dort zum Einsatz kommen darf, wo ohne OPA Einhausungen oder seitliche Schallhindernisse in unvertretbarer Höhe errichtet werden müssten. Das wird für Staatsstraßen ebenso gehandhabt. Die Regierung von Oberbayern hat in solchen Fällen schon entsprechende Auflagen in Planfeststellungsbeschlüssen erteilt. Beim BA VI der FTO kommt das aber nicht in Frage. Bei den Gebäuden, für die ein Lärmvorsorgeanspruch gegeben ist, führt ein solcher Fahrbahnbelag nicht zu spürbaren Pegelminderungen, weil der auf sie einwirkende Lärm in erster Linie von der Bahnstrecke ausgeht. Für eine Auflage zur allgemeinen Lärmpegelminderung unterhalb der Grenzwerte fehlt es an der notwendigen Rechtsgrundlage.

Entschädigungspflichtige Überschreitungen von Lärmwerten für den Außenwohnbereich sind nicht gegeben, weil an keinem der anspruchsberechtigten Anwesen die Tagesgrenzwerte überschritten werden.

- Gesamtlärbetrachtung

Wie bereits erwähnt, trifft die FTO im Bereich der Kreuzung mit der Bahnlinie München - Mühldorf und im Bereich der A 94 auf Verkehrswege, die bei den benachbarten Anwesen zu teilweise sehr hohen Beurteilungspegeln führen. Für diese Bereiche hat das Straßenbauamt München eine Gesamtlärbetrachtung vorgenommen. Dabei wurden Gesamtpegel von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber als maßgeblich für die Unzumutbarkeit der Belastung angenommen, unabhängig von der in der fachlichen Diskussion und der Rechtsprechung bisher offenen Bewertung, ab wann Lärmpegel als gesundheitsgefährdend gelten müssen. In der obergerichtlichen Rechtsprechung wurden in Einzelfällen Beurteilungspegel zwischen 60 und 65 dB(A) nachts und 70 und 75 dB(A) tagsüber als gesundheitsgefährdend eingestuft.

Im Bereich der A 94 ergeben sich keine Gesamtlärmpegel, welche die genannten Pegel erreichen oder überschreiten würden. Im Bereich der Kreuzung mit der Bahnlinie sind über die Lärmschutzansprüche aus der wesentlichen Änderung an

der Bahnlinie hinaus insgesamt 4 Anwesen stärker oder zusätzlich betroffen. Das abgelöste Anwesen ist ebenfalls betroffen, bleibt bei der Betrachtung jedoch außen vor. Das Straßenbauamt hat bei den betroffenen Anwesen Lärmsanierungsmaßnahmen vorgesehen. Es handelt sich um die Anwesen auf Flur-Nr. 785/3 und 802/2 Gmkg. Markt Schwaben (jeweils auf der Süd- und Ostseite im EG und 1. OG), die zusätzlich zur wesentlichen Änderung aufgrund des Baus der Brücke von unzumutbaren Gesamtlärmpegeln betroffen sind und um die Anwesen auf den Flur-Nr. 776/3 (Südseite EG und 1. OG) und 796 (Westseite 1. OG). Bei den genannten Immissionsorten wird das Straßenbauamt München in Übereinstimmung mit der Forderung des Bayer. Landesamts für Umweltschutz auf die Gesamtlärmsituation bemessene passive Schallschutzmaßnahmen anbieten (vgl. Unterlage 1 S. 62 und Ergebnis der Prüfaufträge, Unterlage 1, S. 63). Eine Gesundheitsgefährdung für die Bewohner der benachbarten Anwesen aufgrund des Baus der FTO kann damit ausgeschlossen werden.

Die aus anderen Bereichen erhobenen Anträge auf Lärmschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen, da keine Grenzwertüberschreitungen vorliegen. Die Ergebnisse der Lärmberechnung wurden vom Bayer. Landesamt für Umweltschutz geprüft und in der tektierten Fassung bestätigt. Die im Anhörungsverfahren zusätzlich erhobenen Anträge werden zurückgewiesen. Für die Beauftragung eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen zur Überprüfung der Immissionspegel besteht kein Anlass.

#### 2.4.4.2 Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist 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.

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.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-02" (Version 5.0) vorgenommen. Im Ergebnis ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Orientierungswerte der TA Luft, der VDI-Richtlinie 2310, der 22. BImSchV oder der 23. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden (vgl. Stellungnahme des Bayer. Landesamts für Umweltschutz vom 17.02.2003).

Die kleinklimatischen Verhältnisse werden durch das Bauvorhaben allenfalls geringfügig verändert. Ein spezielles kleinklimatisches Gutachten halten wir nicht für erforderlich.

#### 2.4.4.3 Bodenschutz

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

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die

Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

#### 2.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 2.4.5.1 Verbote/Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen. Die Planfeststellungsbehörde lässt hier aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen die Ausnahme vom Verbot des Art. 13d BayNatSchG für die Überbauung/Beseitigung der im LBP angegebenen Biotope zu. Ebenso wird für die Beseitigung von Hecken gemäß Art. 13e BayNatSchG nach Art. 49 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls und mangels Alternativen Befreiung erteilt. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese Belange werden konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.0 und 12.1 T2 Blatt Nr. 1 - 8 des Plan-Geheftes beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 12.0 auf S. 31 ff. 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.

Schutzgebiete nach dem BayNatSchG oder Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (Natura 2000) sind im Planungsraum nicht vorhanden. Die betroffenen Wälder sind größtenteils als Bannwälder ausgewiesen (siehe unten 2.4.9.3).

##### 2.4.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

###### 2.4.5.2.1 Eingriffsregelung

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

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

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

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG bzw. BayNatSchG steht selbstständig 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.

#### 2.4.5.2.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0, S. 31 ff. und Tabelle 2a) verwiesen. Bei der Feintrassierung der Straße wurde darauf geachtet, die bestehenden Landschaftsstrukturen soweit möglich zu erhalten und Biotope hinsichtlich Überbauung und mittelbarer Beeinträchtigung soweit möglich zu schonen. Einzelne Biotope, wie die ehemalige Kiesentnahmestelle nördlich von Lindach (Biotop Nr. 7837/23) werden weiträumig umfahren und in ihrem Lebensraumverbund mit gleichartigen oder ähnlichen Strukturen (Waldränder) erhalten. Das vorhandene Feldgehölz Biotop Nr. 7837/22 im Bereich der EBE 1 bleibt ebenfalls erhalten, der Eingriff in das Waldstück südlich des öffentlichen Feld- und Waldwegs Flur-Nr.

1061, Gmkg. Markt Schwaben, kann durch die Umplanung in der 1. Tektur vermieden werden. Bei der Trassierung wurde besonders darauf geachtet, die Waldränder soweit möglich zu erhalten und möglichst so weit davon abzurücken, dass sie durch betriebsbedingte Immissionen nicht erheblich belastet werden. Begrenzt wurde dieses Bemühen aber durch das gleichzeitig verfolgte Ziel, die Immissionsbelastung der vorhandenen Wohnbebauung ebenfalls zu minimieren. Die Verlegung von Gigginger Bach, Henna-Bach und Wildparkbach erfolgt möglichst naturnah und gewässerökologisch wirksam. Das gilt auch für die Neuanlage und Eintiefung von Entwässerungsgräben. Insgesamt fünf Gräben werden im Zuge der landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen auf kurzen Streckenabschnitten im Nahbereich der FTO umgebaut. Der Flächenbedarf für die Straßen und Wege, sowie für die Knotenpunkte wurde auf das notwendige Maß reduziert. Die für die unschädliche Ableitung des Niederschlagswassers von den Straßenflächen notwendigen Rückhalteanlagen werden zur Vermeidung von Eingriffen in das Landschaftsbild als natürliche Erdbecken ausgebildet. Zerschneidungseffekte auf die Tierwelt werden durch insgesamt sieben Brücken, die auch von Großtieren genutzt werden können, wobei die Brücke bei Bau-km 15+100 als reiner Wilddurchlass dient, und neun Durchlässe für Kleintiere minimiert. Für die Bauzeit sind Schutzmaßnahmen für Bäume und wertvolle Strukturen vorgesehen. Umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen dienen der Einbindung der Straße in die Landschaft.

Der in der 2. Tektur vorgesehene Ausbau des öffentlichen Feld- und Waldwegs BWV Nr. 11 widerspricht dem Vermeidungsgebot entgegen der Ansicht der unteren Naturschutzbehörde nicht. Breite und Ausbaustandard des Weges entsprechen der Verkehrsbedeutung, die ihm nach dem Bau der FTO zukommt und sind deshalb notwendig. Der Verzicht auf den zunächst vorgesehenen Rückbau der alten Staatsstraße 2332 und auf den Ausbau der Asphaltbefestigung stellt zudem keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Entsiegelung kann nur in dem Umfang erfolgen, in dem die Straßenflächen nicht mehr für Verkehrszwecke benötigt werden.

#### 2.4.5.2.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie in den Unterlagen 12.0 und 12.1T2 Blatt 1 - 8 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Schutzgut Boden:

Für den BA VI der FTO werden insgesamt ca. 32 ha Flächen beansprucht. Die neu versiegelte Fläche umfasst 10 ha, davon 9 ha bisher landwirtschaftlich und 1 ha forstwirtschaftlich genutzter Flächen. Zusätzlich wird das Schutzgut Boden durch hohe Schadstoffbelastungen auf den Straßennebenflächen belastet. Dem steht eine Reduzierung der Beeinträchtigung in einem anrechenbaren Umfang von 6,7 ha durch die Umwandlung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen in naturnahe Ausgleichsflächen gegenüber.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Konfliktbereich: Anschlussstelle FTO/St 2332:

Im Bereich der Anschlussstelle FTO/St 2332 wird der Lauf des Gigginger Bachs verlegt. Der besonders wertvolle Gehölzsaum (Feldgehölz Biotop Nr. 20) bleibt weitgehend erhalten. Bei der Verlegung des Bachlaufs bleiben naturnahe Strukturen im Wesentlichen erhalten. Dafür muss nach der Umplanung der Anschlussstelle in der 1. Tektur in zwei Waldstücke nördlich der alten St 2332 erheblich eingegriffen werden. Sowohl der nördlich gelegene Fichtenbestand mit dem wertvollen alten Laubholzbestand, der ihn zum Gigginger Bach hin abschließt, als auch der vorwiegend mit Eschen bewachsene südliche Laubwaldbestand, der

ebenfalls naturschutzfachlich wertvoll ist, erfahren erhebliche Flächen- und Funktionsverluste. Sämtliche zwischen der verlegten St 2332 und der FTO liegenden Waldflächen werden ihren derzeitigen Waldcharakter verlieren und starke Funktionsverluste erfahren. Bei Bau-km 11+230 werden zwei landschaftsbildprägende Alteichen (Konflikt Nr. 5), im Zuge der Rampe zur St 2332 werden zwei Stellen mit Altbäumen am Gigginger Bach überbaut (Konflikte Nr. 9 und 9a). Die Überbauung der zuletzt genannten alten und naturnahen Gehölzbestände ist nicht ausgleichbar, weil derartige Bestände in planungsrelevanten Zeiträumen nicht wiederhergestellt werden können.

Die im nordöstlichen Quadranten der Anschlussstelle brütenden streng geschützten Arten Turmfalke und Mäusebussard verlieren einen Teil ihrer Nahrungslebensräume, die Brutplätze sind stark gefährdet. Außerdem gehen Landlebensräume für Amphibien verloren und werden Heuschreckenhabitate überbaut, beeinträchtigt und isoliert.

Konfliktbereich: Fichtenwälder südlich Giggig:

Zwischen der Überführung des öffentlichen Feld- und Waldwegs Flur-Nr. 1061 (BW 12/1) und der Bahnlinie München - Mühldorf führt die FTO durch einen landschaftlichen Ruhebereich, der durch Fichtenwälder kleinteilig strukturiert wird. Dabei werden kleinflächig Bannwaldflächen überbaut und versiegelt (Konflikt Nr. 16). Am Graben südlich von Giggig wird der wertvolle Mädesüß-Ufersaum mit seiner tierökologisch sehr bedeutsamen Heuschreckenfauna teilweise überbaut und zerschnitten. Zusätzlich entstehen mittelbare Beeinträchtigungen in der Störzone (Konflikt Nr. 15). Südlich der Waldbrücke bei Bau-km 12+900 wird eine Pachtfläche des Landesbundes für Vogelschutz überbaut und beeinträchtigt, die in den letzten Jahren als Nahrungsbiotop für den Weißstorch, der in Markt Schwaben brütet, hergerichtet wurde. Es handelt sich um Altgrasfluren und Extensivwiesen, in denen kleine, flache Tümpel angelegt wurden. Die Tümpel dienen mittlerweile auch als Laichplatz für Erdkröte und Grasfrosch. Einer der Tümpel wird direkt überbaut, die beiden westlichen Grundstücke werden wegen der Isolierung als Biotopfläche stark beeinträchtigt. Die Eignung der Fläche für den Weißstorch ist allerdings gering einzuschätzen. Er konnte im Zuge der faunistischen Erhebungen dort nicht bestätigt werden.

Konfliktbereich: Verlegung des Henna-Bachs und Wildparkbachs:

Der Henna-Bach wird südlich der Bahnlinie verlegt. Dabei werden Ufersäume und einzelne Gehölze überbaut. Weitere Beeinträchtigungen ergeben sich durch die Zerschneidungseffekte (z. B. für ein Rebhuhnrevier) und betriebsbedingte Belastungen aus dem Kfz-Verkehr (Konflikt Nr. 21). Der Wildparkgraben wird ebenfalls überbaut und mittelbar beeinträchtigt. Er ist vor allem für Heuschrecken bedeutsam (Konflikt Nr. 22). Darüber hinaus wird der südlich an den Henna-Bach angrenzende ökologisch wertvolle Standort durch Versiegelung beeinträchtigt. Der Standort gehört zu einer im Landschaftsplan von Markt Schwaben ausgewiesenen breiten Grünstruktur.

Konfliktbereich: Niederung an der Hohen Loh, im Egelsee und am Poinger Holz

Im Vorfeld der Waldgebiete Hohe Loh und Poinger Holz führt die FTO durch Wiesen senken mit zahlreichen Entwässerungsgräben. Der Boden besteht aus mäßig feuchten bis feuchten Gleyen aus lehmigen Talsedimenten. In diesem Bereich stört die FTO Austausch- und Wanderbeziehungen, vor allem von Amphibien auf breiter Front (Konflikte Nr. 24 und 29). Außerdem wird ein Rebhuhnrevier zerschnitten (Konflikt Nr. 24). Die Gräben dienen teilweise als Amphibienlaichplätze, ihre Ufersäume als Landlebensräume für Amphibien. Sie haben auch Bedeutung für Tagfalter und Heuschrecken. Die Gräben werden überbaut und durch ihre Lage in der Beeinträchtigungszone der FTO betroffen. Am Poinger Holz wird zusätz-



lich der strukturreiche Waldrand durch die Nähe zur Straße mittelbar beeinträchtigt (Konflikte Nr. 28 und 29).

Zwischen Bau-km 13+950 und 15+120 werden ökologisch wertvolle Standorte, die derzeit noch intensiv genutzt werden, versiegelt. Für diese Bereiche liegt im Rahmen des sog. "Altmoränenkonzepts" aus dem Jahr 1998 eine Fachplanung zur Renaturierung vor. Insgesamt werden in dem Bereich 5.900 m<sup>2</sup> ökologisch wertvolle Standorte versiegelt (Konflikte 23 und 26). Die beiden Kiebitzreviere werden randlich überbaut und beeinträchtigt.

Schutzgüter Wasser, Klima, Kulturgüter, Sachgüter, Mensch:

Die Schutzgüter Wasser, Lokalklima, Kulturgüter und Sachgüter werden durch die FTO nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt. Das Schutzgut Mensch wurde hinsichtlich der Betroffenheit der Wohn- und Erholungsnutzung beim Variantenvergleich berücksichtigt. Lärmschutzmaßnahmen wurden unter C. 2.4.4.1 behandelt. Die Erholung in der freien Landschaft wird durch den von der FTO ausgehenden Verkehrslärm in Dammlagen in einem ca. 1 km breiten Korridor eingeschränkt. Dieser Bereich wird mit Lärm von mehr als 50 dB(A) belastet werden. Im Einschnittsbereich an der Bahnlinie wird ist der Korridor ca. 400 m breit. Unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt, damit wird auch der Zusammenhang des Radwege- und Wanderwegenetzes gewährleistet. Die Geräuschbelastung wird sich im Wildpark Poing nicht wesentlich verschlechtern (vgl. Stellungnahme des Bayer. Landesamts für Umweltschutz vom 11.09.2001). Die verbleibenden Einschränkungen der Erholungsnutzung sind nicht vermeidbar, aber nicht so schwerwiegend, dass sie dem Vorhaben entgegenstehen.

Landschaftsbild:

Das Landschaftsbild wird durch die Neubaumaßnahmen, vor allem durch die Überführungsbauwerke in seiner Schönheit und Eigenart erheblich beeinträchtigt. Wie bereits unter C. 2. 4. 3 beschrieben, kann jedoch weder die Gradienten der Straße und der Überführungsbauwerke abgesenkt noch auf Bauwerke verzichtet werden. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßennebenflächen und die naturnahe Ausführung der Gewässerverlegungen führen zu einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes.

#### 2.4.5.2.4 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung, Ersatzmaßnahmen

Die Pflicht zu möglichen (siehe hierzu Dürr in Kodal / Krämer, Straßenrecht, 5. Auflage, Seite 1.040) Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung bzw. Art. 6 a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Die bayerische Regelung ist noch nicht an die geänderte bundesrechtliche Regelung (§ 19 Abs. 3 BNatSchG) angepasst.

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Na-

tur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

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.

Im LBP (Unterlagen 12.0 und 12.2) sind die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Einzelnen dargestellt, hierauf nehmen wir Bezug. Für die Eingriffe in den Naturhaushalt sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

#### Maßnahme A3:

Die Maßnahme A3 umfasst die Neuanlage von extensivem Grünland und die Entwicklung von Sukzessionsflächen im Faulmoos an der Sempt. Mit ihr werden die Inanspruchnahme von Renaturierungsflächen gemäß dem "Altmoränenkonzept", die Versiegelung ökologisch wertvoller Standorte sowie die Beeinträchtigung der Pachtflächen für den Weißstorch mit Laichgewässern und die Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung eines wieder herstellbaren Biotopes (K 18 und K 23) ausgeglichen.

#### Maßnahme A4:

Die Maßnahme A4 umfasst die Neugründung eines naturnahen Waldbestandes mit Waldmantel, Sukzessionsflächen und Krautsäumen. Sie dient als Erstaufforstungsfläche für Waldverluste (Konflikte K 2, 3, 4, 14, 15, 16, 17, 28, 30), sowie als Ausgleich für die Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen. Es wird eine Fläche von 1,77 ha mit standortheimischen Laubhölzern aufgeforstet. Wegen der teilweisen Lage im Störband der FTO ergibt sich eine anrechenbare Fläche von 1,26 ha.

#### Maßnahme A5

Die Maßnahme A5 umfasst die Neugründung einer naturnahen Waldparzelle im Anschluss an den bestehenden Bannwald nordöstlich der AS FTO/St 2332. Dieser kann um 1,10 ha erweitert werden. Die Maßnahme umfasst neben der Neugründung eines Waldbestandes die Neuanlage von extensivem Grünland mit Pflanzung von Hecken und mit Pflanzung von Baumreihen am Wildparkgraben. Sie dient ebenfalls als Ausgleich für Waldverluste und als Ausgleich für die Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen (Konflikt K1). In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde sind nur 0,39 ha dieser Ausgleichsmaßnahme auf die Ausgleichsflächenbilanz anrechenbar.

#### Maßnahme A6

Auch die Maßnahme A6 südlich von Gigging umfasst die Neugründung eines naturnahen Waldbestandes mit Waldmantel, Sukzessionsflächen und Extensivgründland. Daneben umfasst sie eine Grabenneugestaltung. Mit ihr sollen Eingriffe in einen Laubwaldbestand mit naturnahen Elementen, einen Graben als Laichgewässer, die Überbauung, Zerschneidung, Isolierung und mittelbare Beeinträchtigung von wieder herstellbaren Biotopen und die Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen (Konflikte K 10, 11, 13, 19 - 22, 24 - 26, 29 und AS A 94) ausgeglichen werden.

### Maßnahme A7

Die Maßnahme A7 umfasst die Neugründung von Extensivgrünland. Zur Struktur- anreicherung sind Einzelbaumpflanzungen, kleinteilige Baum- und Strauchpflanzungen und die Verteilung von Totholz vorgesehen. Sie dient dem Ausgleich von Eingriffen in den Gigginger Bach und die Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen (Konflikte K 7, 8, 33). Es handelt sich um eine 1,16 ha große, aktuell brachliegende Parzelle nördlich von Lindach. Da der Standort nur eingeschränkt ökologisch aufwertbar ist, kann nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde nur eine Fläche von 0,58 ha auf die Ausgleichsbilanz angerechnet werden.

### Maßnahme A9

Die Maßnahme A9 umfasst die Neugründung einer naturnahen Waldparzelle im Anschluss an bestehenden Bannwald, die Neuanlage von extensivem Grünland mit Pflanzung von einzelnen Hecken und mit Pflanzung von Baumreihen am Wildparkgraben. Sie stellt eine Verbindung zwischen zwei Waldstücken bzw. am Wildparkgraben dar. Der Bannwald Hohe Loh wird um 0,28 ha erweitert. Sie dient als Ausgleich für Waldverluste, Beeinträchtigungen des Gigginger Bachs und von Gräben, sowie für die Versiegelung intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen (Konflikte K 1, 6, 31 und 32).

Die ausgleichbaren Eingriffe in den Naturhaushalt umfassen insgesamt eine Fläche von 6,14 ha. Die Ausgleichsmaßnahmen werden auf Flächen von insgesamt 7,24 ha, von denen 6,32 ha anrechenbar sind, ausgeglichen. Mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kann neben den Ausgleichserfordernissen nach dem Naturschutzrecht auch der Verlust von 1,79 ha Wald ausgeglichen werden. Insgesamt 5,2 ha sind als Aufforstungsflächen vorgesehen. Hinzu kommt die Gestaltungsmaßnahme G 19 T2 am Poinger Holz, die zwar wegen ihrer Straßennähe nicht als in der Ausgleichsflächenbilanz berücksichtigt werden kann, jedoch mit einer 0,23 ha großen Waldneugründung das Poinger Holz arrondiert.

Die Überbauung von alten und naturnahen Gehölzbeständen im Bereich der Anschlussstelle FTO/St 2332 ist nicht ausgleichbar, weil derartige Bestände in planungsrelevanten Zeiträumen nicht wiederhergestellt werden können. Es handelt sich um Flächen in einem Umfang von insgesamt rd. 0,28 ha. Angesichts der relativ kleinen Fläche an nicht ausgleichbaren Eingriffen und der Möglichkeit, diese Eingriffe jedenfalls langfristig zu kompensieren, ist festzustellen, dass hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten (Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG).

Als Ersatzmaßnahme ist die Maßnahme E 1 vorgesehen:

Auf der Flur-Nr. 1207, Gmkg. Markt Schwaben, wird auf einer Gesamtfläche von 0,45 ha, von denen 0,4 ha anrechenbar sind, eine naturnahe Waldparzelle neu gegründet. Auf einer Teilfläche (1.280 m<sup>2</sup>) sollen Sukzessionsflächen entwickelt werden. Die Maßnahme E 1 befindet sich im Bereich der Anschlussstelle FTO/St 2332 und damit ganz in der Nähe der zu ersetzenden Eingriffe. Sie ist geeignet, die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts möglichst ähnlich und gleichwertig zu gewährleisten (Konflikte K 5 und K9 und 9a).

Es werden keine Biotope zerstört, die für dort lebende streng geschützte Arten nicht ersetzbar sind. Wegen ihrer Nähe zu den Biotopen der beiden streng geschützten Raubvogelarten kann die Ersatzmaßnahme E 1 neben einer weiteren Aufforstung südlich von Gigginger potentielle Brutplätze zur Verfügung stellen. Der Verlust eines Nahrungsbiotops im Bereich der Anschlussstelle wird durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen ausgeglichen. Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG kommt deshalb nicht zum Tragen.

Der Maßnahmenplan wurde in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Ebersberg erstellt. Berücksichtigt wurde neben der Eignung der ausgewählten Flächen u. a. auch ihre Verfügbarkeit. Auf die Zuordnung der ausgewählten Flächen zu den jeweiligen Gemeindegebieten wurde dabei keine Rücksicht genommen. Eine Rechtsgrundlage oder ein Leitsatz, dass der Ausgleich im Gebiet der Gemeinde stattfinden muss, in der der Eingriff erfolgt, existiert nicht. Bei der Umplanung der Ausgleichsflächen im Rahmen der 2. Tektur hat sich jedoch die Möglichkeit ergeben, die Flur-Nr. 397, Gmkg. Gelting, in das Ausgleichskonzept einzubeziehen. Der Vorhabensträger kommt damit dem entsprechenden Wunsch der Gemeinde Pliening entgegen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 14.1 und 14.2T2) 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. 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

#### 2.4.6 Gewässerschutz

##### 2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Im Einzelnen handelt es sich um die Verlegung des Gigginger Baches, des Henna-Baches und des Wildparkbaches, sowie um die Neuanlage von Entwässerungsgräben und die Eintiefung vorhandener Entwässerungsgräben. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt. Bestehende oder geplante Wasserschutzgebiete werden durch die Baumaßnahme nicht berührt. Die Trasse liegt auf einem kurzen Stück im Überschwemmungsgebiet des Hennigbaches. Die Planung der Entwässerungseinrichtungen wurde auf die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen für Markt Schwaben abgestimmt. Der durch die zusätzliche Versiegelung der FTO erforderliche Retentionsraum für den Fall eines 100-jährlichen Hochwassers von ca. 3170 m<sup>3</sup> wird durch die RRB und im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen für den verlegten Henna-Bach und den Wildparkbach geschaffen. Die durch die FTO verursachten Nachteile für den Hochwasserabfluss werden damit ausgeglichen. Sie kann und muss jedoch nicht selbst als Hochwasserschutzmaßnahme ausgebaut werden (siehe hierzu auch unten C. 2.4.6.2)

Auf den zunächst vorgesehen Rückbau einer Grabenverrohrung auf den Grundstücken Flur-Nr. 1846 und 1850, Gmkg. Anzing, wurde in der 1. Tektur aufgrund der Einwendungen des Grundeigentümers verzichtet. Zur Ableitung des Drosselabflusses aus dem RRB 15/1 ist nun die Verlegung einer zusätzlichen Rohrleitung DN 400 parallel zur bestehenden Rohrleitung vorgesehen. Auch

wenn die Schaffung eines offenen Grabens in dem Bereich aus wasserwirtschaftlicher und ökologischer Sicht sinnvoll wäre, wiegen hier die Bewirtschaftungsschwernisse für den Grundeigentümer durch den offenen Graben schwerer. Das auch deshalb, weil nur eine bestehende Verrohrung beibehalten wird und kein bestehender offener Gewässerlauf neu verrohrt wird und der Entwässerungsgraben von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung ist.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Die vom Wasserwirtschaftsamt München vorgeschlagenen Auflagen haben wir im Wesentlichen übernommen (A. 3.2). Lediglich auf die Festlegung eines Unterhaltungsbereiches von 10 m ober- und unterhalb der Durchlässe haben wir verzichtet, weil sich der nach Art. 43 Abs. 4 BayWG dem Straßenbauamt zugewiesene Unterhaltungsbereich nicht so schematisch bestimmen lässt. Er hat die Gräben vielmehr insoweit zu erhalten, als es zum Schutz der Straße erforderlich ist. Das ist im Einzelfall und ohne pauschale Begrenzung auf den Abstand vom Durchlass zu entscheiden. Auf die Rechtsgrundlage haben wir in der Auflage 3.2.1.4 hingewiesen.

#### 2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Die normalerweise übliche und zu bevorzugende breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers, das auf den Straßenflächen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, ist wegen der Lage der FTO in der Moränenlandschaft mit ihren bindigen Schichten, nicht zuverlässig möglich. Es ist deshalb vorgesehen, das Niederschlagswasser aus der FTO und das Niederschlagswasser aus den Straßendämmen jeweils getrennt zu sammeln, es zurückzuhalten, in den angrenzenden Flächen soweit möglich zu versickern und überschüssiges Niederschlagswasser über bestehende oder neu anzulegende Entwässerungsgräben in die bestehenden Vorfluter einzuleiten. Als Vorfluter stehen nördlich der Bahnlinie der Gigginger Bach, südlich der Bahnlinie der Henna-Bach, der Wildparkbach und der Hennigbach zur Verfügung. Im Bereich der Autobahnanschlussstelle wird das Niederschlagswasser in das vorhandene Entwässerungssystem der A 94 eingeleitet. Das Niederschlagswasser aus den befestigten Fahrbahnflächen wird über die Dammböschungen und aus Einschnitten in Mulden oder Rohrleitungen über Regenrückhaltebecken (RRB) mit vorgeschalteten Absetzbecken und Leichtflüssigkeitsabscheidern den Vorflutern zugeleitet. Die Absetzanlagen wurden nach den derzeit gültigen technischen Richtlinien bemessen. Die RRB sind auf ein sog. fünfjähriges Starkregenereignis bemessen. Für die Trogstrecke im Bereich der Bahnlinie wurde richtliniengemäß ein zehnjähriges Starkregenereignis zugrunde gelegt. Die von mehreren Gemeinden und von privater Seite erhobene Forderung, die Entwässerungsanlagen auf ein 100-jährliches Hochwasserereignis auszulegen, wird zurückgewiesen. Die Bemessung von Entwässerungsanlagen erfolgt nach den aktuellen Richtlinien für ein sich im Schnitt alle 5 Jahre wiederholendes Regenereignis mit einem 15 Minuten andauernden Starkregen. Die Niederschlagsmenge, die bei einem solchen Ereignis anfällt, muss durch die Entwässerungsanlagen schadlos abgeleitet werden können. Auf den Wasserabfluss bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis hat die FTO dagegen unter Berücksichtigung des zusätzlich geschaffenen Rückhalteraaumes keinen Einfluss. Er wird damit weder verschlechtert, noch verbessert. Es besteht deshalb keine Notwendigkeit, die Entwässerungsanlagen auf einen solchen Fall auszulegen.

In der 1. Tektur hat der Vorhabensträger die RRB 12/1 und 12/2 entsprechend der Forderung des Einwenders Nr. 1003 auf die Westseite der FTO verlegt. Auf die zunächst geplante Zufahrt zum RRB 12/2 über den Privatweg des Einwenders kann damit ebenfalls verzichtet werden. Außerdem wurde das RRB 16/1 entsprechend den tatsächlichen Entwässerungsverhältnissen nach Osten verschoben.

Wasserwirtschaftliche Bedenken gegen diese Änderungen bestehen nicht (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts München vom 18.02.2003).

In den RRB wird das infolge der Versiegelung zusätzlich abfließende Wasser zurückgehalten und gedrosselt in den jeweiligen Vorfluter abgeleitet. Durch die in der 1. Tektur berücksichtigte Neubemessung der RRB aufgrund der Vorgaben des Wasserwirtschaftsamts wurden die Drosselabflüsse noch einmal verringert. Dadurch wird sichergestellt, dass in die Vorfluter nicht mehr Wasser zur selben Zeit eingeleitet wird, als heute von den nicht versiegelten Flächen dorthin abfließt. Der Vorwurf, die Bäche und Gräben würden durch den Abfluss von der FTO überlastet, ist deshalb nicht gerechtfertigt. Das vorgesehene Entwässerungskonzept wurde vom Wasserwirtschaftsamt München geprüft und bestätigt.

Mit der Baumaßnahme sind keine Eingriffe in das Grundwasser verbunden. Das gilt auch für den Bereich der Bahnüberführung. In den Einschnittsbereichen können jedoch Schichtwasservorkommen angetroffen werden, für die Bauwasserhaltungen erforderlich sein können. Im Bereich der Bahnüberführung kann das Bauwasser wegen des unter den bindigen Schichten liegenden gespannten Grundwassers, nicht versickert werden. Die Prüfung durch das Wasserwirtschaftsamt München hat ergeben, dass das Bauwasser dort nach vorgeschalteter Absetzanlage in den Henna-Bach eingeleitet werden kann. Soweit der Untergrund das zulässt, ist das entnommene Grund- und Schichtwasser vorrangig wieder zu versickern.

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

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden, für die Bauwasserhaltung reicht eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG für die Bauzeit aus. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Eine Bauabnahme ist gemäß Art. 69 Abs. 2 Satz 2 BayWG nicht erforderlich. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt (vgl. Stellungnahme des Landratsamts Ebersberg (SG 44) vom 07.02.2001).

#### 2.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden 55,2 ha 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, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

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

#### 2.4.8 Planungshoheit der Gemeinde Poing

Die Gemeinde Poing macht geltend, durch den BA VI der FTO unzumutbar in ihrer Planungshoheit eingeschränkt zu werden. Sie begründet das damit, dass mit Gemeinderatsbeschluss vom 05.03.1993 die 8. Änderung ihres Flächennutzungsplanes zur Ausweisung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft im Bereich der Rissmoränehängen eingeleitet worden sei, um die im Osten des Gemeindegebietes für die Naherholung ökologisch wertvollen Flächen durch eine entsprechende Plandarstellung und den Willen, diese Bereiche besonders zu schützen, zu dokumentieren. Aufgrund eines Gemeinderatsbeschlusses vom 06.12.1990 habe sie schon am 06.02.1991 beim Landratsamt Ebersberg den Erlass einer Rechtsverordnung zur Festlegung von Landschaftsschutzgebieten im Bereich des Endrissmoränenhanges zur Sicherung der Naherholung beantragt. Das Straßenbauamt München habe bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit Schreiben vom 31.03.1993 keine Bedenken geäußert. Die 8. Flächennutzungsplanänderung wurde jedoch bisher nicht zum Abschluss gebracht, obwohl nach den bei der Regierung von Oberbayern vorliegenden Unterlagen der Flächennutzungsplan derzeit in der Fassung der 11. Änderung gültig ist. Schon daraus lässt sich u. E. ableiten, dass die Gemeinde nicht ernsthaft beabsichtigt, diese Planung auch tatsächlich umzusetzen. Die Freihaltung einer Außenbereichsfläche für die Naherholung geht zudem in ihrer planerischen Aussage nicht über die Funktionen hinaus, die dem Außenbereich nach dem Willen des Gesetzgebers ohnehin zukommen. Damit liegt keine hinreichend bestimmte Planung vor, die der Gemeinde Poing eine abwägungsrelevante Position vermitteln würde (Urteil BVerwG vom 22.06.1993, Az. 4B 45/93, zit. nach Juris). Das Anpassungsgebot des § 7 BauGB kommt hier trotz des fehlenden Widerspruchs des Straßenbauamts München gegen die 8. Flächennutzungsplanänderung nicht zum Tragen, weil die Änderung nicht Gegenstand eines gültigen Flächennutzungsplans geworden ist.

Auch die beantragte Landschaftsschutzgebietsverordnung wurde nicht erlassen. Der Antrag auf Erlass einer solchen Verordnung vermittelt der Gemeinde zudem keine eigene Rechtsposition, weil der Erlass von Landschaftsschutzgebietsverordnungen eine staatliche Aufgabe in der Zuständigkeit der unteren Naturschutzbehörden ist (Art. 44 Abs. 1 BayNatSchG).

Das Gemeindegebiet von Poing wird nur in geringem Umfang (ca. 6400 m<sup>2</sup>) am östlichen Rand für die Straßenbaumaßnahme in Anspruch genommen. Eine Verletzung der Planungshoheit der Gemeinde ist nicht erkennbar.

Die Planungshoheit der Gemeinde steht dem BA VI der FTO in der planfestgestellten Trassenführung daher nicht entgegen.

## 2.4.9 Sonstige öffentliche Belange

### 2.4.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1 und 3.6 wird verwiesen. Die zunächst übersehene Kabelschutzrohranlage der i-21 Interroute wurde in die Planunterlagen aufgenommen.

### 2.4.9.2 Deutsche Bahn AG

Die in den Stellungnahmen der DB Netz AG vom 28.02.2001 und der DB Projekt-Bau GmbH vom 21.02.2003 angesprochenen Unstimmigkeiten für die maßgebliche Lage der Bahngleise wurden durch eine Abstimmung der für die Straßenplanung und für die Planungen an der Bahnlinie beauftragten Ingenieurbüros bereinigt. Eine Anpassung der nur nachrichtlich beigefügten Bauwerksskizzen an die planfestgestellten Lagepläne war nicht erforderlich. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die Bauwerksdarstellungen selbstverständlich aktualisiert.

### 2.4.9.3 Wald

Für den BA VI der FTO gehen durch Überbauung und Verinselung Waldflächen verloren. Insgesamt werden nach der Umplanung der Anschlussstelle FTO/St 2332 1,79 ha Waldflächen beansprucht. Mit Ausnahme der beiden Waldstücke im Bereich der Anschlussstelle handelt es sich um Bannwälder. Der notwendige Flächenbedarf für die FTO ist jedoch nach § 2 Abs. 6 der Bannwaldverordnung des Landratsamtes Ebersberg vom 15.03.1985 ausgenommen. Als Ausgleich für die Verluste an Waldflächen sind im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes im Zuge der Ausgleichsflächen A4, A5, A6, A9 und der Ersatzmaßnahme E1 Aufforstungen mit standortheimischen Mischwäldern in einem Umfang von insgesamt 5,2 ha vorgesehen. Hinzu kommt eine 0,2 ha große Waldneugründung im Zuge der Gestaltungsmaßnahme G19 T2 am Poinger Holz. Die Notwendigkeit des Baus der FTO und der gewählten Ausgestaltung, vor allem im Bereich der Anschlussstelle FTO/St 2332, haben wir oben bereits ausführlich begründet. Die Eingriffe in Waldflächen können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange weiter minimiert werden. Die Anforderungen des Art. 9 Abs. 5 Nr. 2 BayWaldG an die Erteilung einer von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschluss erfassten Rodungserlaubnis sind daher gewahrt. Die vorgesehenen Ersatzaufforstungen sind unter Beachtung der Auflage A. 3.3.7 geeignet, die durch Rodung entstehenden Waldflächenverluste auszugleichen (vgl. Stellungnahme der Forstdirektion Oberbayern - Schwaben vom 29.01.2003).

### 2.4.9.4 Jagd und Wild

Durch den BA VI der FTO wird in die Gemeindejagdreviere Gelting, Pliening, Markt Schwaben, Anzing II und das Eigenjagdrevier Festl eingegriffen. Aufgrund eines Vorschlags des Landratsamtes Ebersberg hat der Vorhabensträger ein wildbiologisches Gutachten, das von Herrn Prof. Schröder im Juni 2002 gefertigt wurde, eingeholt. Herr Prof. Schröder hat schon vor der schriftlichen Abfassung des Gutachtens bei den Erörterungsterminen im Oktober 2001 seine Erkenntnisse vorgestellt. In dem Gutachten wurden vor allem zwei Varianten zur Planfeststellungsstrasse auf ihre wildbiologische Eignung untersucht (W2+H und W1 +H, zur Abwägung siehe oben). Das Gutachten kommt unabhängig davon zu dem Ergebnis, dass die bereits weitgehend ausgeräumte und waldarme Landschaft durch die FTO noch weiter fragmentiert wird. Durch die FTO wird ein Landschaftsteil "gekammert" d. h. für Wildtiere weitgehend undurchlässig gemacht, indem sie ein



Polygon aus stark frequentierten Straßen (A 94, A 99, B 471) und anderen wenig durchlässigen Bauwerken (Speichersee mit Kanal) schließt. Im Bereich des Poinger Holzes verläuft sie nahe an für Rehe attraktiven Einständen entlang. Sie trennt Einstand und Nahrungsplatz für Rehe und andere Tiere wie z. B. Feldhasen und Füchse. Ohne Wildschutzzäun birgt der Streckenabschnitt ein erhebliches Sicherheitsrisiko für den Straßenverkehr. Der Abstand zur Hohen Loh im weiteren Verlauf ist ausreichend groß, so dass seltener Tiere in ihrem 24-Stunden-Rhythmus zwischen Tages- und Nachteinstand die FTO queren werden. Querungen erfolgen allerdings bei großräumigen, saisonalen Einstandswechseln und bei gerichteten Abwanderungen von Jungtieren. Die Kollisionsgefahr ist nicht ganz so groß wie am Poinger Holz. Zwischen A 94 und Hennabach sind insgesamt 5 Ökodurchlässe geplant, die jedoch für anspruchsvollere und größere Wildtiere zu eng sind. Das gilt auch für den Durchlass an der EBE 1. Die Bauwerke über den Hennabach (BW 13/4 und 13/5) sind als Querungsmöglichkeiten auch für Rehe geeignet, liegen allerdings ungünstig, da sie hintereinander und nicht im Bereich eines vorhandenen Wildwechsels angelegt sind. In der 1. Tektur hat der Vorhabensträger deshalb nach Absprache mit dem Landesjagdverband Bayern e. V. und den betroffenen Jägern einen zusätzlichen Großwilddurchlass im Bereich des Poinger Ecks (BW 15/1) in die Planung aufgenommen. Nördlich der Bahnlinie wird ein Waldstück an zwei Stellen durchschnitten. Der ohnehin als Lebensraum für mittlere und größere Säugetiere nicht allzu große Wald wird weiter fragmentiert. Die Wildunfallgefahr ist hier sehr hoch. Zwischen der Bahnlinie und der Anschlussstelle FTO/St 2332 sind insgesamt 5 Durchlässe geplant, von denen außer dem Durchlass bei Bau-km 12+635 alle auch für größere Tiere geeignet sind. Allerdings liegt nur das Bauwerk BW 12/2 günstig in der Landschaft. Die beiden Durchlässe für den Gigginger Bach sind vor allem durch ihre Lage im Anschlussstellenbereich in ihrer Funktion für Wildtiere stark beeinträchtigt.

Die Durchlässigkeit der FTO für Wildtiere (nicht nur jagdbare Tiere) kann durch die vorgesehenen Durchlässe, die in Abstimmung mit den betroffenen Jägern möglichst günstig gestaltet werden sollen, auf ein akzeptables Maß minimiert werden. Die Lösung mit einer Grünbrücke, die der Gutachter bevorzugt hätte, wird aus den oben beim Variantenvergleich (2.4.2.2.5 und 2.4.2.2.6) ausgeführten Gründen abgelehnt. Anzahl und Anordnung der Durchlässe ist durch die Gradienten der FTO und die notwendigen Graben- und Bachdurchlässe begrenzt. Auch Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte spielen eine Rolle. Die Forderung, neben den 7 Querungsmöglichkeiten für Großwild und 9 zusätzlichen Ökodurchlässen, noch mehr Querungsmöglichkeiten zu schaffen, weisen wir als unverhältnismäßig zurück.

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Straßenbaulastträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Der Vorhabensträger hat jedoch erklärt, der Empfehlung des Gutachters, im gesamten BA VI der FTO einen für Rehe ausgelegten Wildschutzzäun zu errichten, zu folgen.

Das Eigenjagdrevier Festl wird durch den BA VI der FTO nicht in seinem Bestand als Eigenjagdrevier gefährdet, da die Durchschneidung lediglich den südöstlichen Rand betrifft. Insgesamt werden 6,34 ha durch die FTO von dem Eigenjagdrevier abgetrennt, bzw. beansprucht. Selbst wenn man davon ausgehen würde, dass die abgetrennte südöstliche Fläche für das Eigenjagdrevier verloren ginge, hätte das heute ca. 115 ha große Gebiet weiterhin die nach Art. 8 Abs. 1 BayJG erforderliche Mindestgröße für ein Eigenjagdrevier.

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Baus von Straßen ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 15.02.1996, BayVBl. 1996, 761) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. In diesem Planfeststellungsbeschluss wird deshalb nicht näher auf das Verhältnis des Jagdausübungsrechtes (§§ 8 - 10

BJagdG) zum Grundeigentum und die Konsequenzen für die Annahme einer entschädigungsfähigen Rechtsposition eingegangen. Für die im Anhörungsverfahren beantragte Erstellung von Gutachten zur Feststellung und Bemessung von Jagdwertminderungen wird auf das entschädigungsrechtliche Verfahren verwiesen.

Für die straßenrechtliche Entscheidung ist insbesondere festzuhalten, dass wegen der Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht nicht auf die Ausführung des Vorhabens verzichtet werden muss und eine erheblich schonendere Trassierung aus den in 2.4.2 genannten Gründen nicht vertretbar erscheint.

Die Gestaltung des Vorhabens kann auch im Hinblick auf das Jagdausübungsrecht nicht weiter optimiert werden.

#### 2.4.9.5 Denkmalpflege

Die vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 08.01.2001 angeführte Siedlung der Jungsteinzeit befindet sich nicht im BA VI der FTO, sondern im BA III. Eine Entscheidung über die erhobenen Bedenken und Aufslagenvorschläge erübrigt sich daher in diesem Planfeststellungsbeschluss. Das denkmalgeschützte Anwesen Mauerstetten 1, zu dem auch die Acker- und Weideflächen im Umgriff des Hofes gehören, wird durch den Abstand der FTO nicht in seiner Eigenart beeinträchtigt. Bei Beachtung der Auflage A. 3.1.8 ist davon auszugehen, dass die Planung den Belangen des Denkmalschutzes gerecht wird.

#### 2.5 Private Einwendungen

##### 2.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

###### 2.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 45 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Zusätzlich werden ca. 10 ha vorübergehend für Baustelleneinrichtungen und Arbeitsstreifen benötigt. Einen Teil der Grundstücke konnte das Straßenbauamt schon erwerben. Dabei handelt es sich vor allem um Flächen südlich der Bahnlinie. Es konnten auch einige Flächen erworben werden, die für die Baumaßnahme nicht, oder nicht in vollem Umfang benötigt werden. Diese Flächen stehen als Tauschland für besonders schwer betroffene Landwirte im Rahmen des Grunderwerbs zur Verfügung. Der Vorhabensträger ist bemüht, die Flächenverluste durch freiwilligen Flächentausch, die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen und die Bereitstellung von Ersatzland soweit möglich zu minimieren oder zu beheben.

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.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Haupterwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte betriebsbedingt effektiv eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt kei-

ne gesicherte alleinige Existenzgrundlage für den Betriebsinhaber dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der landwirtschaftlichen Produktion zuzüglich der sonstigen Erträge Landwirtschaft (überbetrieblicher Maschineneinsatz, Fördergelder) abzüglich der Festkosten, zuzüglich der Erträge aus Forst, nicht gewerblichen Nebenbetrieben, Pachten und Finanzvermögen, abzüglich der Aufwendungen für Forst, nicht gewerbliche Nebenbetriebe, Pachten, Fremdkapitalzinsen und abzüglich des Privataufwands der Familie eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 €/Jahr ergeben. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Haupterwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einer Eigenkapitalbildung von 7.500 € ausgehen. Sinkt die Eigenkapitalbildung wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 7500 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät die Eigenkapitalbildung an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Schwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe, Nebenerwerbsbetriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen z. B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern. Bei Flächenverlusten von unter 5 % ist in der Regel davon auszugehen, dass so geringe Flächenverluste einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb nicht gefährden.

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u. U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

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.

#### 2.5.1.2 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.

Die erforderlichen Schutzauflagen haben wir unter A. 6.1 verfügt. Lärmschutzauflagen sind unter A. 3. 4 verfügt und unter C. 2.4.4 behandelt.

Im Anhörungsverfahren gestellte Anträge auf Erstellung von Gutachten zu Veränderungen der Grundwassersituation und deren Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung werden zurückgewiesen, weil nach den Feststellungen des Wasserwirtschaftsamtes München keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind. Es können lediglich sog. Grundwasserlinsen angetroffen werden, die jedoch keinen Kontakt zu einer grundwasserführenden Schicht haben. Der zusätzlich beantragte Entschädigungsvorbehalt ist deshalb ebenfalls nicht erforderlich. Die Auflagen, die das Wasserwirtschaftsamt für die Bauwasserhaltung vorgeschlagen hat, haben wir in den Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Da die Bebauung relativ weit von der FTO entfernt liegt, sind Erschütterungen, die zu Gebäudeschäden führen könnten, nicht zu erwarten. Schutzauflagen sind deshalb hierzu ebenfalls nicht erforderlich.

#### 2.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG 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 bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

#### 2.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

### 2.5.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. In der 1. Tektur hat der Vorhabensträger deshalb eine Reihe von Vorschlägen für zusätzliche Wege und zu Änderungen der Führung geplanter Wege in die Planung übernommen, wir nehmen hierzu Bezug auf unsere Ausführungen zum Ausbaustandard (C. 2.4.3.4). Darüber hinausgehende Forderungen weisen wir zurück. Zur Begründung wird auf die Behandlung der einzelnen Einwander verwiesen.

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

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

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

### 2.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Ziff. 3 BayStrWG 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 Art. 17 Abs. 4 BayStrWG 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, Rn. 54).

Die Auflage A. 3.5.3 stellt sicher, dass die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist, nicht zu Nachteilen führt, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar wären.

#### 2.5.1.2.5 Drainagen

Das Bauvorhaben durchschneidet in großem Umfang drainierte Flächen. Soweit vorhandene Drainagen durchschnitten werden, hat sie der Vorhabensträger auf eigene Kosten funktionsfähig zu halten oder wiederherzustellen (Auflage A. 3.5.4).

#### 2.5.1.2.6 Wertminderungen

Eine Reihe von Einwendungsführern hat geltend gemacht, dass der Wert ihrer Grundstücke oder der Mietwert ihrer Wohnungen durch die Nähe der Baumaßnahme gemindert wird. Auch wenn man das in gewissem Umfang unterstellt, ändert das nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbaus oder der gewählten Linie. Entschädigungen können hierfür mangels Rechtsgrundlage nicht geleistet werden. Entschädigungsansprüche gemäß § 42 Abs. 2 BImSchG (passive Lärmschutzmaßnahmen) wurden unter C.2.4.4.1 behandelt. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit des Eigentums und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Enttäuschte Hoffnungen, Chancen und der Verlust von reinen Lagevorteilen, die den Wert eines Grundstücks beeinflussen können, sind nicht entschädigungspflichtig.

#### 2.5.2 Einzelne Einwender

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Den Gemeinden, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden einsichtnehmenden Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der jeweiligen Gemeinde mitgeteilt. Den Einwendungsführern, denen wir Verschlüsselungsnummern zugeteilt haben und die den Planfeststellungsbeschluss nach Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG schriftlich anfordern, werden wir die Nummern direkt mitteilen.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Planungsvarianten und befürchteter Lärm- und Luftschadstoffbeeinträchtigungen durch das Bauvorhaben, bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen gehen wir im Folgenden nicht mehr gesondert ein. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch die Tekturen oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben. Einwendungen von Personen, die ausschließlich durch den nördlich anschließenden BA V der FTO betroffen sind, haben wir beim Thema Abschnittsbildung (C. 2.2) und vor allem bei der Variantenabwägung (C. 2.4.2) behandelt und berücksichtigt.

#### 2.5.2.1 Mandanten von Herrn Rechtsanwalt Dr. Bösmeier

##### 2.5.2.1.1 Einwender Nr. 1004

Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Er bewirtschaftet eine Gesamtfläche von 39,72 ha. Davon werden insgesamt 1,8943 ha für die Baumaßnahme benötigt. Der Verlust beträgt demnach 4,77 % der landwirtschaftlich genutzten Fläche des Betriebes. Ein so geringer Flächenverlust kann einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb nicht gefährden. Besondere Gesichtspunkte, die hier zu einem anderen Ergebnis führen könnten, wurden nicht vorgetragen. Darüber hinaus hat eine durch das Straßenbauamt München angestellte Berechnung ergeben, dass der Betrieb auch nach der Grundabtretung

weiterhin eine ausreichend große Eigenkapitalbildung für einen existenzfähigen Haupterwerbsbetrieb haben wird.

#### 2.5.2.1.2 Einwender Nr. 1006

Der Einwender macht neben Einwendungen zur Wegeanbindung für sein Anwesen, die bereits beim Ausbaustandard behandelt wurden, geltend, im Bereich der Anschlussstelle FTO/St 2332 in seiner Existenz gefährdet zu sein, da die Lärm- und Schadstoffbelastung dazu führen könne, dass die auf dem Hof betriebene Zucht- und Besamungsstation eingestellt werden muss. Da die Anschlussstelle in der 1. Tektur entsprechend den Vorstellungen des Einwendungsführers umgeplant wurde und die St 2332 in größerem Abstand zu dem Anwesen verlegt wird, gehen wir davon aus, dass dieser Einwand nicht mehr weiter verfolgt wird. Die Stellungnahme zur Tektur ist in diesem Punkt jedoch nicht eindeutig. Vorsorglich wird deshalb darauf hingewiesen, dass der Betrieb nicht durch Grundabtretungen betroffen ist und die Lärmbelastung weit unterhalb der für den Außenbereich noch als zumutbar angesehenen Grenzwerte liegt. Eine relevante Schadstoffbelastung ist ebenfalls nicht festzustellen. Worin eine Existenzgefährdung für den Betrieb konkret liegen könnte ist weder vorgetragen, noch für uns ersichtlich. Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen bestehen mangels Grenzwertüberschreitungen ebenfalls nicht.

#### 2.5.2.1.3 Einwender Nr. 1002

Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Der Betrieb bewirtschaftet insgesamt 4 ha Ackerfläche und 6,83 ha Grünland. Von den Wiesen sind 2,3 ha gepachtet. Die Abtretungsfläche beträgt 0,6907 ha (6,38% der gesamten bewirtschafteten Fläche). Die Abtretungsfläche wurde mit der 1. Tektur um fast die Hälfte reduziert. Die Berechnungen des Straßenbauamts haben ergeben, dass das Betriebsergebnis schon vor der Grundabtretung nicht einmal ausreicht, um die Lebenshaltungskosten der Familie zu decken. Die Berechnung der Eigenkapitalbildung hat ein hohes negatives Ergebnis erbracht. Daraus lässt sich ableiten, dass der Betrieb - wie auch vom Betriebsleiter angegeben - im Nebenerwerb geführt wird. Ein Betrieb, der nicht als Haupterwerbsbetrieb zu bewirtschaften ist, kann jedoch durch die Grundabtretung nicht in seiner Existenz gefährdet werden. Eine Existenzgefährdung liegt daher nicht vor. Die beantragte Ablösung des Hofes ist bei dieser Sachlage nicht gerechtfertigt. Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen bestehen ebenfalls nicht, da die Grenzwerte nicht erreicht oder überschritten werden. Der Vorhabensträger hat jedoch im Erörterungstermin am 01.12.2003 in Aussicht gestellt, bei Zustimmung aller betroffener Grundeigentümer und Träger öffentlicher Belange einen Lärmschutzwall zu errichten, wenn der notwendige Grund von den Anliegern zur Verfügung gestellt wird und Überschussmassen zur Verfügung stehen. Die Einzelheiten sollen bei den Grundstücksverhandlungen geklärt werden.

#### 2.5.2.1.4 Einwender Nr. 1003

Der Einwendungsführer Nr. 1003 wird durch die Maßnahme erheblich in seinem privaten Grundeigentum betroffen. Aus seinen Grundstücksflächen werden 3,7688 ha für die Baumaßnahme in Anspruch genommen. Der Vorhabensträger hat in der 1. Tektur einige Forderungen des Einwenders in die Planung übernommen. Zur Änderung der Überführung des öffentlicher Feld- und Waldweg Flur-Nr. 1061, Gmkg. Pliening, verweisen wir auf die Ausführungen zum Ausbaustandard (C. 2.4.3). Zusätzlich wurden die Zufahrt zum RRB 11/2 entsprechend seinen Wünschen geändert und die RRB 12/1 und 12/2 auf die Westseite der FTO verlegt. Auf die zunächst östlich der FTO geplante Zufahrt zu den RRB kann damit ebenfalls verzichtet werden.

Der Einwendungsführer macht darüber hinaus geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Der Betrieb bewirtschaftet eine Gesamtfläche von 35,03 ha. Davon sind 22,96 ha Ackerfläche, 12,07 ha Grünland und 3,4 ha Wald. Die Abtretungsfläche von 3,7688 ha macht 10,76 % der Bewirtschaftungsfläche aus. Die vom Straßenbauamt München anhand eines vom Einwendungsführer ausgefüllten einzelbetrieblichen Erhebungsbogens unter zusätzlicher Nutzung von Standarddaten durchgeführten Berechnungen haben ergeben, dass dem Betrieb sowohl vor als auch nach der Grundabtretung nach den oben angegebenen Kriterien eine ausreichend große Eigenkapitalbildung möglich ist, um die Existenzfähigkeit des landwirtschaftlichen Betriebes langfristig zu sichern. Das Sachgebiet Landwirtschaft der Regierung von Oberbayern hat für den Betrieb wegen des großen Landabzugs und der daraus resultierenden Verringerung der Eigenkapitalbildung eine genauere Untersuchung des Betriebes gefordert. Dem ist der Vorhabensträger nachgekommen und hat die konkreten Betriebsdaten erhoben. Die Berechnung, die ausschließlich auf betriebseigenen Daten beruht, hat eine höhere Eigenkapitalbildung ergeben, als die zuvor durchgeführte Standardberechnung. Im Ergebnis kann also davon ausgegangen werden, dass der Betrieb durch den Bau der FTO nicht in seiner Existenz gefährdet wird. Das Straßenbauamt ist dennoch bemüht, die Flächenverluste soweit möglich mit Tauschland auszugleichen. Ein zusätzliches Sachverständigengutachten zur Frage der Existenzgefährdung halten wir nicht für erforderlich. Ein Anspruch auf die beantragte Ablösung des gesamten Hofareales und eine Betriebsverlagerung besteht bei dieser Sachlage nicht.

Bei einer Trassenführung nahe an der Hohen Loh wäre eine Existenzgefährdung jedoch wahrscheinlich. Der Belang wurde bei der Variantenabwägung mit hohem Gewicht berücksichtigt (siehe oben C. 2.4.2.2.5 und 2.4.2.2.6).

Die auf das Anwesen einwirkende Lärmbelastung durch die FTO liegt erheblich unter den Grenzwerten für Wohnnutzung im Außenbereich (64/54 dB(A) tags/nachts), so dass ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nicht besteht. Möglicherweise bestehende Ansprüche auf Entschädigungen nach der sog. Parallelverschiebungstheorie sind im Rahmen der Grunderwerbs bzw. des evtl. erforderlichen Entschädigungsverfahrens zu klären.

#### 2.5.2.1.5 Einwender Nr. 2002

Der Einwendungsführer ist Rechtsnachfolger eines Landwirts, der Existenzgefährdung für seinen Betrieb geltend gemacht hat. Nach der 2. Tektur werden aus dem Grundstück Flur-Nr. 387, Gmkg. Gelting, nur noch 877 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Der Betrieb bewirtschaftet insgesamt 66,93 ha Ackerflächen und 1,29 ha Grünland. Der Flächenentzug ist so gering, dass ein gesunder Betrieb dadurch in seiner Existenzfähigkeit nicht beeinträchtigt werden kann. Hinzu kommt, dass das Grundstück seit Jahren verpachtet ist, für den Betrieb also offensichtlich nicht benötigt wird. Auch die für den BA V nötige Inanspruchnahme weiterer 5855 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Flur-Nr. 433/0, Gmkg. Gelting, ändert nichts an der Bewertung, dass der Flächenentzug zu gering ist, um die Existenzfähigkeit des Betriebes in Frage zu stellen. Eine Existenzgefährdung liegt demnach nicht vor. Die Drainagen werden aufrechterhalten bzw. wieder hergestellt (A. 3.5.4).

#### 2.5.2.1.6 Einwender Nr. 1168

Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Aus dem Grundeigentum des Einwenders Nr. 1168 werden nach den aktuellen Grunderwerbsunterlagen insgesamt 3,2750 ha Flächen beansprucht. Im Bereich des BA V werden zusätzlich 3370 m<sup>2</sup> benötigt. Die Grundinanspruchnahme hat sich infolge der Tektur im Bereich der Anschlussstelle FTO/St 2332 erhöht, die Tektur entspricht jedoch auch einer Hilfsforderung des Einwenders. Der Einwen-



der hat bis auf ca. 2,34 ha und das Wohn- und Wirtschaftsgebäude alle Flächen an den Sohn verpachtet, bewirtschaftet den Betrieb also selbst nicht mehr. Eine Existenzgefährdung kann bei dieser Sachlage nicht angenommen werden. Der Sohn hat selbst keine Existenzgefährdung geltend gemacht. Das Straßenbauamt hat dennoch eine überschlägige Berechnung angestellt. Der im Nebenerwerb zu 100 % auf Pachtflächen bewirtschaftete Betrieb kommt wegen einer negativen Eigenkapitalbildung nicht als alleinige Existenzgrundlage für die Familie des Landwirts in Frage. Die Grundabtretung kann schon deshalb nicht zu einer Existenzgefährdung des Betriebes führen. Auch die Tatsache, dass es sich um einen reinen Pachtbetrieb handelt, spricht gegen eine langfristige Sicherung der Existenz des Betriebes.

Die Drainagen werden aufrechterhalten bzw. wieder hergestellt (A. 3.5.4).

#### 2.5.2.2 Mandanten der Kanzlei Schönefelder, Koske, Ziegler

##### 2.5.2.2.1 Einwender Nr. 1153

Der Forderung des Einwendungsführers, die bestehende Verrohrung im Grundstück Flur-Nr. 1846 aufrecht zu erhalten, ist der Vorhabensträger mit der 1. Tektur nachgekommen, ebenso dem Vorschlag, die Zufahrt zum RRB 15/2 zu ändern. Die Unterhaltungslast für den Entwässerungsgraben BWV Nr. 127 obliegt dem Freistaat Bayern. Das BWV wurde entsprechend geändert. Das SBA hat außerdem zugesagt, den Graben zu erwerben. Die darüber hinaus erhobene Forderung, den Wilddurchlass Bauwerk 140, sowie den Graben Bauwerk Nr. 139 nach Westen aus dem Grundstück Flur-Nr. 1915/5 zu verlegen, weisen wir zurück. Die vorgesehene Gestaltung entspricht den Geboten der Wirtschaftlichkeit und der Eingriffsminimierung. Der Ökodurchlass liegt nicht auf dem Grundstück des Einwendungsführers, der Graben berührt das Grundstück nur geringfügig. Eine Verlegung des vorhandenen Grabens hätte negative ökologische Auswirkungen, ohne dass eine Begründung dafür ersichtlich wäre. Zudem müsste das Grundstück Flur-Nr. 925/9, das nicht im Eigentum des Einwenders Nr. 1153 liegt, stärker beansprucht werden. Auch hierfür ist keine nachvollziehbare Begründung erkennbar.

##### 2.5.2.2.2 Einwender Nr. 1154

Ein Teil der Einwendungen wurde bereits oben bei Ziff. C. 2.4.3.1.1 und C. 2.4.3.1.2 behandelt, darauf wird verwiesen. Die Zufahrt BWV Nr. 143 wurde aufgrund der Forderung des Einwenders in der 1. Tektur gestrichen. Der zur 1. Tektur erhobenen Forderung die Zufahrt bei der nun vorgesehenen Lage der EBE 1 doch zu erhalten, sind wir mit der Auflage A. 6.1.1 nachgekommen.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme zur Einwendung zugesagt, die Koppelanlage des Einwenders soweit vorhabensbedingt notwendig zu verlegen, in funktionsfähigen Zustand zu erhalten, bzw. wieder herzustellen. Der bestehende Zustand wird durch Ortseinsicht vor Baubeginn festgestellt. Weitergehende Entscheidungen hierzu sind nicht erforderlich. Ob und welche Folgeschäden an der Koppelanlage auftreten, lässt sich derzeit nicht feststellen. Es ist auch nicht ersichtlich, warum die Verlegung, Erhaltung oder Wiederherstellung nicht möglich sein soll. Für eine Entschädigungsauflage in diesem Planfeststellungsbeschluss besteht demnach kein Anlass, ebenso wie für einen Entscheidungsvorbehalt. Der geforderte Einbau von Verkehrsinseln in der EBE 1 zur Verbesserung der schwierigen verkehrlichen Situation kann nicht dem Vorhabensträger der FTO auferlegt werden, weil es sich nicht um notwendige Folgemaßnahmen des Baus der FTO handelt und das Straßenbauamt München nicht Baulastträger für die Kreisstraße ist. Auf aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen besteht kein Anspruch, weil die von der FTO ausgehende Lärmbelastung weit unterhalb der Grenzwerte für

Wohnbebauung im Außenbereich liegt (max. 50 dB(A) tagsüber und 42 dB(A) nachts). Der Umbau der EBE 1 führt nicht zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV.

Darüber hinaus macht der Einwender Nr. 1154 geltend, durch die Baumaßnahme in seiner Existenz gefährdet zu sein. Der Betrieb bewirtschaftet eine Gesamtfläche von 20,63 ha, davon 10,41 ha Ackerfläche und 10,22 ha Grünland. Hinzu kommen 2,67 ha Wald. Es handelt sich um einen Pensionspferdebetrieb. Für die Baumaßnahme werden 1,5227 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Das sind 7,38 % der bewirtschafteten Flächen. Die Berechnung des Vorhabensträgers hat ergeben, dass der Betrieb vor und nach der Grundabtretung eine hohe Eigenkapitalbildung ermöglicht, mit der die Existenzfähigkeit des Betriebes langfristig gesichert ist. Im Erörterungstermin am 18.10.2001 machte der Einwender deutlich, dass es sich nicht um einen normalen landwirtschaftlichen Betrieb handle, sondern um einen Dienstleistungsbetrieb. Die Existenzgefährdung sei in erster Linie darin zu sehen, dass der Verkehrslärm von der FTO, der zu dem schon vorhandenen Lärm von der Autobahn und der EBE 1 hinzukommt, die Gäste vertreibe. Auch das Sachgebiet Landwirtschaft der Regierung von Oberbayern hat gefordert, den Betrieb unter diesem Gesichtspunkt noch einmal zu überprüfen. Wir haben aus folgenden Gründen auf die Einholung eines ergänzenden Gutachtens verzichtet:

Im Kern geht es darum, dass befürchtet wird, dass die Attraktivität des Pensionspferdebetriebes durch die Nähe zur FTO und die davon ausgehenden Lärmimmissionen und die Einschränkung von Ausreitmöglichkeiten vermindert wird und nicht um eine Existenzgefährdung infolge des Flächenentzuges für die Straßenbaumaßnahme. Eine Minderung der Attraktivität des Betriebes infolge der FTO ist nicht auszuschließen, kann aber aus unserer Sicht nicht verhindert werden. Die bestehenden Standortfaktoren wie die verhältnismäßig ruhige Lage und die schöne Umgebung gehören nicht zum eigentumsrechtlich geschützten Bestand des Betriebes. Lärmeinwirkungen, die schlechterdings nicht mehr zumutbar wären, gehen von der FTO nicht aus. Der Umbau der EBE 1 im Zuge der Überführung über die FTO hat nur geringe Auswirkungen. Der Einwender hat keinen Anspruch auf unveränderten Fortbestand der für seinen Betrieb förderlichen Rahmenbedingungen, die außerhalb des Betriebes liegen. Das gilt insbesondere im Außenbereich, der nach der Konzeption des Planungsrechtes gerade auch der Aufnahme störender Nutzungen dient und in dem die dort Ansässigen deshalb nur verminderten Schutz vor Störungen genießen. Bezüglich der Ausreitmöglichkeiten gilt zusätzlich, dass diese auf betriebsfremdem Grund stattfinden und der Einwendungsführer weder beanspruchen noch erwarten kann, auch weiterhin Zugang zu solchem Grund zu finden.

Eine Verlegung der FTO oder ein Verzicht auf den Neubau der Straße kommen aus den bereits dargelegten Gründen nicht in Frage. Die Eingriffe in das Grundeigentum wurden so weit wie möglich minimiert. Die Nutzbarkeit der Betriebseinrichtungen wird auch während der Bauzeit aufrechterhalten. Da eine mögliche Minderung der Attraktivität des Betriebes für Pensionspferdehalter im Ergebnis nicht auf unmittelbare Eingriffe in das Eigentum bzw. den Betrieb selbst zurückzuführen ist, würde ein ergänzendes Gutachten keinen Erkenntnisgewinn bringen.

#### 2.5.2.2.3 Einwender Nr. 1155

Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Aus seinem Grundeigentum werden insgesamt 2,5116 ha benötigt. Nach den eigenen Angaben des Einwendungsführers wird der Betrieb im Nebenerwerb geführt. Eine Existenzgefährdung ist nach unserer Auffassung schon aus diesem Grund nicht gegeben (siehe hierzu oben C. 2.5.1.1). Der Einwender hat darüber hinaus in dem Erhebungsbogen, den wir ihm zur Ermittlung der Grundlagen für eine Be-

triebsberechnung übersandt haben, dass er von ca. 14 ha landwirtschaftlicher Fläche insgesamt 13,2 ha verpachtet hat. Lediglich die Hofstelle ist nicht verpachtet. Auch wenn nicht auszuschließen ist, dass er die heute verpachteten Flächen eines Tages wieder selbst bewirtschaftet, bestehen derzeit keine Anhaltspunkte dafür. Eine Berechnung ist ohne tatsächlich ausgeübten Betrieb auch nicht zu bewerkstelligen. Wir gehen deshalb davon aus, dass bei dem Betrieb keine Existenzgefährdung vorliegt.

Die Zufahrt zum Grundstück Flur-Nr. 2018, Gmkg. Anzing, ist künftig nur noch über den Anschluss BWV Nr. 145 möglich. Darin ist jedoch nicht - wie behauptet - eine massive Beeinträchtigung der Zufahrtsmöglichkeiten zu dem Grundstück zu sehen, weil auch bisher nur an einer Stelle der Böschung eine besonders angelegte Zufahrt vorhanden war. Die Zufahrt wird lediglich verlegt. Eine wesentliche Erschwerung der Bewirtschaftungsmöglichkeiten des Grundstücks ist durch die Verlegung der Zufahrt nicht ersichtlich. Alle Hof- und Feldzufahrten werden so angelegt, dass sie auch mit Traktor und Anhänger befahren werden können. Auf die entlang der EBE 1 vorgesehene Entwässerungsmulde kann nicht verzichtet werden, weil anderenfalls nachteilige Einwirkungen auf das Grundstück des Einwenders Nr. 1155 auftreten würden. Auf die geringfügige Verlegung der EBE 1 kann ebenfalls nicht verzichtet werden (siehe oben C. 2.4.3.1.2). Die Grundinanspruchnahme ist auf ein Minimum reduziert und für die Baumaßnahme unabdingbar. Auch auf die südöstliche Anschneidung des Grundstücks Flur-Nr. 2031, Gmkg. Anzing, für die Rampe der Einschleifspur in die A 94 kann nicht verzichtet werden. Der öffentliche Feld- und Waldweg BWV Nr. 156 ist zur Aufrechterhaltung der Erschließung des Grundstücks ebenfalls notwendig. Das Grundstück Flur-Nr. 2018/1, Gmkg. Anzing, ist nicht durch die Baumaßnahme betroffen. Das genannte Biotop existiert dort bereits. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen nicht, weil die Grenzwerte nicht überschritten werden.

Privatrechtliche Schadensersatzansprüche, wie die vom Einwendungsführer Nr. 1155 beantragten Entschädigungen für evtl. durch die Baumaßnahme erfolgenden Schäden an Teilen des vorhandenen Entwässerungssystems sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, da im Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden (Art. 75 Abs. 1 S. 2 BayVwVfG).

#### 2.5.2.2.4 Einwender Nr. 1156

Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Der Betrieb bewirtschaftet nach Angaben des Einwenders 36,53 ha landwirtschaftliche Nutzfläche und zusätzlich 2,23 ha Forstfläche. Für das Bauvorhaben werden insgesamt 9561 m<sup>2</sup> aus dem Grundeigentum des Einwenders Nr. 1156 benötigt. Die Grundabtretungsfläche macht daher nur 2,6 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche aus. Flächenverluste von unter 5 % führen bei einem gesunden Betrieb regelmäßig nicht zu einer Existenzgefährdung. Das gilt erst recht dann, wenn ein erheblicher Teil des Betriebsergebnisses wie hier durch Vieh- und Milchwirtschaft erzielt wird. Es sind keine Umstände vorgetragen, warum bei diesem Betrieb etwas anderes gelten würde. Sofern die Grundabtretung die Rückzahlung von Fördermitteln verursachen sollte, wird das bei den Grunderwerbsverhandlungen, bzw. im Entschädigungsverfahren berücksichtigt. Darüber ist im Planfeststellungsbeschluss nicht zu entscheiden, weil der Planfeststellungsbeschluss selbst keine Enteignung darstellt (siehe oben C. 2.5.1.1) Der Weg BWV Nr. 106 wurde in der 2. Tektur an die FTO verlegt. Dem Einwand wurde damit Rechnung getragen. Sofern die Gemeinde Anzing zustimmt, wird der Graben durch eine überfahrbare Mulde ersetzt (A. 6.1.2). Auf den Graben bei dem Grundstück Flur-Nr. 1837 kann jedoch nicht verzichtet werden, weil dieser das im Gelände anfallende Wasser des zwischen den Flurstücken 1837 und 1838 vor-

handenen Grabens ableiten muss. Außerdem wird in diesen Graben das von der FTO kommende unverschmutzte Wasser (Mulde an der Nordseite der FTO zwischen Bau-km 14+807 und 14+960) eingeleitet. Die Drainagen werden aufrechterhalten, bzw. wieder hergestellt (A. 3.5.4). Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen sind nicht gegeben, weil die Grenzwerte nicht überschritten werden.

#### 2.5.2.2.5 Einwender Nr. 1157

Der öffentliche Feld- und Waldweg BWV Nr. 106 wird zusammen mit dem öffentlichen Feld- und Waldweg BWV Nr. 97 wie beantragt an die FTO verlegt. Dadurch entfällt der Entwässerungsgraben auf der Westseite des Weges zum Teil ganz, zum Teil kann er - sofern die Gemeinde Anzing zustimmt - durch eine befahrbare Mulde ersetzt werden (Auflage A. 6.1.2). Die hierzu erhobenen Einwendungen haben sich damit erledigt. Zur geforderten Wegeföhrung im Bereich der zu ändernden Gemeindeverbindungsstraße Lindach-Poing verweisen wir auf die Ausführungen oben bei C. 2.4.3.4.2. Die Übernahme der unwirtschaftlichen südlichen Restfläche aus dem Grundstück Flur-Nr. 1839 hat der Vorhabensträger bereits zugesagt. Wie bereits beim Einwender Nr. 1156 ausgeführt, kann auf den Graben auf Flur-Nr. 1837 nicht verzichtet werden. Eine Verrohrung des Grabens wird abgelehnt, weil das erhebliche Nachteile für Natur und Wasserwirtschaft verursachen würde. Alle Gewässer auf der Altmoräne stellen verhältnismäßig seltene und damit wertvolle, schützenswerte Kleinstrukturen mit Funktionen als Lebensraum und als Leitstruktur, z. B. für Amphibien dar. Der Graben wird deshalb in das Gestaltungskonzept für die FTO einbezogen. Dem stehen verhältnismäßig geringe Nachteile für die Erreichbarkeit der nördlich gelegenen Grundstücke gegenüber, da der Vorhabensträger zugesagt hat, Überführungen über Gräben in Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümern in ausreichender Zahl herzustellen. Dem Grundeigentümer steht kein Anspruch auf Aufrechterhaltung unveränderter Zufahrtsmöglichkeiten zu.

Unzumutbare Beeinträchtigungen des Wohnhauses durch Lärm sind nicht festzustellen, Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen nicht. Zu den Drainagen verweisen wir auf die Auflage A. 3.5.4. Die Unterhaltung der neu anzulegenden Entwässerungsgräben obliegt dem Vorhabensträger. Entschädigungen für Grundabtretungen und evtl. daraus resultierende Wertminderungen sind nicht im Planfeststellungsbeschluss zu regeln. Im Übrigen verweisen wir auf die Ausführungen oben bei C. 2.5.1.2.6.

#### 2.5.2.2.6 Einwender Nr. 1159

Der Einwendungsföhrer macht geltend, in seiner Existenz geföhrdet zu sein. Der Betrieb bewirtschaftet eine Gesamtfläche von 25,91 ha, davon 17,52 ha Ackerfläche und 8,39 ha Grünland. Zusätzlich gehören 0,29 ha Wald zu dem Betrieb. Für die Straßenbaumaßnahme werden 2,1184 ha dauerhaft beansprucht, das entspricht 8,17 % der Bewirtschaftungsfläche. Die Berechnung des Vorhabensträgers, die zunächst auf der Grundlage des vom Einwendungsföhrer ausgefüllten einzelbetrieblichen Erhebungsbogens und zusätzlichen Standarddaten durchgeführt wurde, hat ergeben, dass auch nach der Grundabtretung noch eine Eigenkapitalbildung möglich ist, mit der die Existenzfähigkeit des Betriebes langfristig gesichert werden kann. Das Sachgebiet Landwirtschaft hat für den Betrieb wegen des großen Landabzugs und der daraus resultierenden Verringerung der Eigenkapitalbildung eine genauere Untersuchung des Betriebes gefordert. Dem ist der Vorhabensträger nachgekommen und hat die konkreten Betriebsdaten erhoben. Die Berechnung, die ausschließlich auf betriebseigenen Daten beruht, hat ergeben, dass die Eigenkapitalbildung höher ist, als bei der Berechnung mit Standardwerten. Der Bau der FTO föhrt demnach nicht zu einer Existenzgeföhrdung für den Betrieb. Das Straßenbauamt bemüht sich dennoch um Ersatzland für den Betrieb. Zur Übernahme von Restflächen, zur Bereitstellung von Ersatzland, zur

Umwegentschädigung und zur Aufrechterhaltung der Drainagen verweisen wir auf die Ausführungen oben bei C. 2.5.1.2 und die Auflage 3.5.4. Die übrigen Einwendungen entsprechen denen des Einwenders Nr. 1157. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

#### 2.5.2.2.7 Einwender Nr. 1160

Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Er bewirtschaftet eine Gesamtfläche von 17,07 ha, davon 12,5 ha Ackerfläche und 4,57 ha Grünland. Zusätzlich gehören 0,02 ha Wald zu dem Betrieb. Die Abtretungsfläche beträgt unter Berücksichtigung unwirtschaftlicher Restflächen 1,4488 ha, das sind 8,48 % der Bewirtschaftungsfläche. Die Berechnung des Vorhabensträgers hat ergeben, dass das Betriebsergebnis nicht ausreicht, die Lebenshaltungskosten der Familie als alleinige Einkommensgrundlage zu sichern. Die Eigenkapitalbildung liegt schon vor der Grundabtretung weit im negativen Bereich. Das stützt die Annahme des Vorhabensträgers, dass der Betrieb im Nebenerwerb geführt wird. Als Haupterwerbsbetrieb ist er schon vor der Grundabtretung nicht existenzfähig. Der Flächenentzug kann deshalb nicht zu einer Existenzgefährdung führen. An dieser Einschätzung ändert auch die mit Schreiben vom 05.12.2003 vorgelegte Stellungnahme des Biokreis Erzeugerrings e. V. nichts, dem der Einwendungsführer seit Mai 2001 angehört. Bestimmendes Element der Existenzgefährdungsbeurteilung ist der geringe Flächenbestand und das zeitgleiche Fehlen monetär hochwertiger Produktionsverfahren, die keinen existenzsichernden Haupterwerbsbetrieb zulässt. Daran ändert auch die Produktion derselben Fruchtarten auf Öko-Basis nichts, da der mögliche höhere Erlös und die höheren Subventionen im Wesentlichen durch den Minderertrag ausgeglichen werden. Zu dem Einwand, dass der Betrieb wesentlich schwerer betroffen sei, weil Flächen bis zu einem Abstand von 50 m wegen der Umstellung auf Ökolandbau nicht mehr bewirtschaftet werden können und demzufolge als unwirtschaftlich abgelöst werden müssten, ist zu sagen, dass erhöhte Schadstoffbelastungen an Straßen nur in einem Streifen von etwa 10 m nachweisbar sind. Konkrete Abstandsvorschriften für die landwirtschaftliche Nutzung neben Straßen existieren nicht. Die Straßenböschungen und die Straßenbepflanzung stellen sicher, dass keine landwirtschaftliche Nutzung unmittelbar neben der Straße erfolgen wird. Die "Biokreis-Richtlinien" sehen nach den Angaben in dem vorgelegten Schreiben keinen Mindestabstand vor, sondern schließen lediglich Flächen von der Zertifizierung aus, "bei denen aufgrund von außerordentlicher Belastung die Gefahr der Kontamination mit Schadstoffen besteht". Das kann nach dem oben gesagten, kein 50 m breiter Streifen entlang der FTO sein. Gleichwohl kann die Vermarktung von Erzeugnissen auf Flächen, die an stark befahrenen Straßen liegen, Schwierigkeiten bereiten. Dieser Nachteil kann jedoch nicht dazu führen, dass der Bau der FTO auf der vorgesehenen Trasse unterbleiben, oder über die für den Straßenbau benötigten Flächen (und evtl. unwirtschaftlichen Restflächen) hinaus weitere Grundstücksteile abgelöst werden müssten, zumal künftige Erwerbchancen nicht zum eigentumsrechtlich geschützten Bestand des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwendungsführers gehören. Sofern sich im Rahmen des Grunderwerbs die Notwendigkeit ergibt, Tauschflächen für bereits umgestellte Flächen in die Bewirtschaftung des Betriebes zu übernehmen und diese auf den ökologischen Betrieb neu umzustellen, hat der Vorhabensträger die Ertragsminderung im Rahmen der Entschädigung auszugleichen.

Aber auch wenn man davon ausgeht, dass der Betrieb durch den Anbau von Sonderkulturen mit Biokreis-Zertifizierung vor dem Bau der Straße als Haupterwerbsbetrieb existenzfähig ist, führt der Flächenabzug für die FTO nicht zu einer Existenzgefährdung, weil das Straßenbauamt München in der Gemarkung Anzing bereits ausreichend Grundstücke erworben hat, aus denen dem Einwendungsfüh-

rer Tauschland in zweckmäßiger Lage und geeigneter Bonität für die abzutretenden Flächen angeboten werden kann.

Die geforderte Verlegung des RRB 15/1 nach Südwesten ist nicht möglich, weil es im Bereich eines natürlichen Geländetiefpunktes angeordnet ist. Wegen der geringen Längsneigung in Abflussrichtung ist die Nutztiefe des RRB begrenzt. Eine Verlegung würde die Nutztiefe weiter verringern und deshalb zu einem größeren Flächenverbrauch führen. Das ist nicht sinnvoll und wird deshalb abgelehnt. Die Zufahrt (BWV Nr. 124) ist durch die Lage des RRB vorgegeben und ist notwendig. Auf den Großtierdurchlass kann aus den oben bei Ziff. C. 2.4.9.4 angegebenen Gründen nicht verzichtet werden. Die Gradienten der FTO wurde für den Durchlass nicht angehoben, sie könnte demzufolge auch nicht abgesenkt werden, wenn auf den Durchlass verzichtet würde. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen sind nicht gegeben, weil die Grenzwerte nicht erreicht oder überschritten werden. Die Wegeführung im Bereich der Grundstücke des Einwenders Nr. 1160 wurde im Zuge der 2. Tektur optimiert. Hierzu verweisen wir auf die Ausführungen bei den Einwendungsführern 1156 und 1157. Der bei Flur-Nr. 1791 ausgewiesene Entwässerungsgraben wird durch eine überfahrbare Mulde ersetzt, sofern die Gemeinde Anzing dieser Änderung zustimmt (Auflage A. 6.1.2). Dasselbe gilt für den Graben bei Flur-Nr. 1844. Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen des Einwendungsführers bleibt damit vollständig erhalten. Zur Aufrechterhaltung der Drainagen verweisen wir auf die Auflage A. 3.5.4. Zu den geforderten Auflagen hinsichtlich der Entschädigung für Schäden an Drainagen und Gräben, sowie für Wertminderungen verweisen wir auf die Ausführungen beim Einwender Nr. 1157.

#### 2.5.2.2.8 Einwender Nr. 1161

Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Der Betrieb wird nach seinen Angaben im Nebenerwerb geführt. Er bewirtschaftet 13,5 ha Ackerfläche, 6,8 ha Grünland und 2,04 ha Wald. 7,8 ha sind zugepachtet. Für die Baumaßnahme werden unter Berücksichtigung einer unwirtschaftlichen Restfläche aus der Flur-Nr. 1839/2 0,403 ha aus seinem Grundeigentum in Anspruch genommen. Das bedeutet einen Flächenabzug von 1,98 % der Gesamtnutzfläche. Einen gesunden Betrieb kann eine so geringe Flächenverringerung nicht in seiner Existenz gefährden. Bei einem Nebenerwerbsbetrieb kann hierzu nichts anderes gelten, abgesehen davon, dass wir nicht davon ausgehen, dass der Einwand der Existenzgefährdung für einen Nebenerwerbsbetrieb überhaupt durchschlagen kann (siehe allgemeine Ausführungen zur Bewertung bei C. 2.5.1.1).

Die Umplanung der ehemaligen GVS Lindach-Poing im Bereich des Grundstücks Flur-Nr. 1827 erfolgte auf Wunsch und mit Zustimmung des Einwendungsführers.

Auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen besteht kein Anspruch. Zu den geforderten Auflagen hinsichtlich der Entschädigung für Schäden an Drainagen und für Wertminderungen verweisen wir auf die Ausführungen beim Einwender Nr. 1157, zur Aufrechterhaltung der Drainagen auf die Auflage A. 3.5.4. Umwegentschädigungen, Ersatzlandforderungen und die Übernahme von Restflächen sind im Rahmen des Grunderwerbs zu regeln (siehe allgemeine Ausführungen oben C. 2.5.1.2).

#### 2.5.2.2.9 Einwender Nr. 1162

Aus dem Grundeigentum des Einwendungsführers werden 3,2583 ha Flächen für den Straßenbau benötigt. Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Er bewirtschaftet eine Gesamtfläche von 26,38 ha, davon 24,28 ha Ackerfläche und 2,1 ha Grünland. Die Grundinanspruchnahme entspricht 12,35 % der Betriebsfläche. Er ist damit neben anderen Landwirten sehr

stark von der Baumaßnahme betroffen, umso mehr, als seine Bewirtschaftungsflächen stark durchschnitten werden. Eine Existenzgefährdung ist jedoch nicht anzunehmen. Die Berechnung des Vorhabensträgers hat ergeben, dass der Betriebsgewinn nicht ausreicht, die knapp angesetzten Lebenshaltungskosten der Familie des Einwendungsführers zu decken. Eine Eigenkapitalbildung zur langfristigen Sicherung des Betriebes ist nicht möglich. Die Berechnung hat ein hohes negatives Ergebnis erbracht. Wie bereits mehrfach ausgeführt, ist eine andere Trassenführung, die eine geringere Belastung des Betriebes bedeuten würde, nicht möglich, ebenso wie der Verzicht auf den Straßenbau. Die Grundinanspruchnahme ist deshalb unvermeidlich. Das Straßenbauamt gibt an, dass für den Betrieb entweder aus dem bereits erworbenen Bestand oder aus Grundstücken, deren Ankauf ihm in Aussicht gestellt wurden, wegen der starken Betroffenheit im Rahmen des Möglichen vorrangig Ersatzland angeboten wird. Die Erschließung der Flur-Nr. 719 und 720, Gmkg. Markt Schwaben, wurde in der 1. Tektur geändert. Der bestehende Privatweg wurde an die Umfahrung des RRB 13/2 angeschlossen. Der Einwendungsführer erhält, soweit erforderlich, ein Fahrrecht für die Umfahrung. Die Erschließung der genannten Grundstücke erfolgt demnach über den bestehenden Privatweg, die Umfahrung des RRB und den neu anzulegenden öffentlichen Feld- und Waldweg BWV Nr. 101.

Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen nicht. Zu den Anträgen auf Entschädigungen wegen Wertminderungen verweisen wir auf die Ausführungen zum Einwender Nr. 1157, zu den Anträgen auf Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen auf die Ausführungen bei Ziff. C. 2.5.1.2.

#### 2.5.2.3 Mandant der Kanzlei Wendler, Tremml

Der Einwendungsführer Nr. 1131 hat mit Schreiben vom 20.02.2001 "Widerspruch" gegen den Plan, insbesondere zur Planung der Poinger Straße, erhoben. Der Einwand wurde jedoch nicht begründet. Die erst im Erörterungstermin angeführten Argumente gegen die geplante Verlegung der Poinger Straße wurden erst lange nach Ablauf der Einwendungsfrist (26.02.2001) vorgetragen und sind damit nach Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG ausgeschlossen. Die Einwendungen wurden jedoch im Wesentlichen auch von der Interessengemeinschaft Poinger Straße vorgetragen und sind oben bei Ziff. 2.4.3.4.1 behandelt.

#### 2.5.2.4 Mandanten der Kanzlei Labbé und Partner

##### 2.5.2.4.1 Einwender Nr. 1009

Der Einwendungsführer hat sein Anwesen inzwischen verkauft. Der Einwand wurde jedoch nicht zurückgenommen. Da sich der Rechtsnachfolger auf die von seinem Vorgänger im Verfahren erhobenen Einwendungen berufen kann, wird die Einwendung hier behandelt. Zur Berücksichtigung der Planungen der DB AG verweisen wir auf die Ausführungen oben bei C. 2.4.3.4.1 und 2.4.9.2. Ein Ablösungsanspruch für das Grundstück Flur-Nr. 785/3, Gmkg. Markt Schwaben, mit samt den baulichen Anlagen auf Verlangen des Grundeigentümers besteht nicht. Das Anwesen ist bereits heute erheblich durch Lärmbelastungen betroffen, die von der bestehenden Bahnlinie ausgehen. Von einer "relativ ruhigen Alleinlage" wie im Einwendungsschriftsatz angegeben, kann hier keinesfalls die Rede sein. Der Bau der Brücke führt an dem Anwesen zu einer wesentlichen Änderung, so dass die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen erforderlich ist. Hierzu verweisen wir auf die Ausführungen bei C. 2.4.4.1.4 und die Auflage A. 3.4.2. Darüber hinaus hat eine Summenpegelberechnung von Bahnlinie und FTO ergeben, dass auf das Anwesen insgesamt Lärmbelastungen von maximal 68,1 dB(A) tagsüber und 66,4 dB(A) nachts einwirken werden. Das Straßenbauamt hat zusätzlich zu den bereits genannten Maßnahmen für die Ost und Südseite des Anwesens auf die Gesamtlärmsituation abgestimmte Lärmsanierungsmaßnahmen vorgesehen.

Damit ist sichergestellt, dass das Anwesen auch unter Berücksichtigung der weiteren Erhöhung eines vorhandenen hohen Lärmpegels bewohnbar bleiben wird. Gegen einen Ablösungsanspruch gegenüber dem Vorhabensträger der Straßenbaumaßnahme spricht darüber hinaus, dass die hohe Lärmbelastung nur in geringem Maße auf die Straße zurückzuführen ist (max. 58 dB(A) tags und 49,6 dB(A) nachts), sondern fast ausschließlich auf der vorhandenen Bahnlinie und der Änderung des Bahndamms durch Errichtung einer Brücke über die FTO beruht.

#### 2.5.2.4.2 Einwender Nr. 1008

Die Einwendung gegen die Grundinanspruchnahme haben wir bereits oben bei C. 2.4.3.3.2 behandelt. Darauf wird verwiesen. Die Drainagen werden wieder an das Entwässerungsnetz angeschlossen (Auflage A. 3.5.4).

#### 2.5.2.4.3 Einwender Nr. 1010

Der Vorhabensträger hat zugesagt, für den Fall, dass eine Übernahme von Restflächen nicht erfolgt, zu diesen im Einvernehmen mit dem Eigentümer ordnungsgemäße Zufahrten zu erstellen. Eine Entscheidung über den Antrag ist deshalb nicht mehr erforderlich. Das gilt auch für den Antrag auf Wiederherstellung von durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Entwässerungsgräben.

#### 2.5.2.5 Nicht anwaltschaftlich vertretene Einwendungsführer

##### Einwender Nr. 1016

Der Einwendungsführer wendet sich dagegen, dass die Böschung des öffentlichen Feld- und Waldwegs BWV Nr. 137, der z. T. auf seinem Grundstück Flur-Nr. 925/9, Gmkg. Poing, zu liegen kommt, eine 150 Jahre alte und unter Naturschutz stehende Eiche beeinträchtigen könnte. Außerdem fürchtet er die Überflutung durch streusalzhaltiges Tauwasser. Bei dem Weg handelt es sich um die Anbindung an die EBE 1, die lediglich zur Erschließung der umliegenden Grundstücke benötigt wird. Die Aufschüttung hält mehr als 5 m Abstand zum Kronen-Traubereich der Alten Eiche ein, eine Schädigung des Wurzelwerks ist damit nicht zu erwarten. Salzhaltiges Tauwasser ist ebenfalls nicht zu erwarten, weil auf Wirtschaftswegen in der Regel kein Winterdienst mit Streusalz erfolgt. Die Querneigung der EBE 1 ist von der Eiche weg geneigt. Zu den Grundstückszufahrten und die Drainagen verweisen wir auf die Auflagen A. 3.5.2 und 3.5.4.

## 2.6 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau des Abschnitts VI der FTO 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.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der FTO nicht günstiger beurteilt.

## 3. **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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



#### **Kostenentscheidung**

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

#### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage 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 sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

#### **Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung**

Der verfügende Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei den Gemeinden Anzing, Pliening, Poing und beim Markt Markt Schwaben zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Das gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gegen Empfangsbestätigung oder Postzustellungsurkunde individuell zugestellt worden ist. Nach der öffentlichen Bekanntmachung im Oberbayerischen Amtsblatt kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern, Hausanschrift: Maximilianstraße 39, 80538 München, Postanschrift: Regierung von Oberbayern, 80534 München, angefordert werden.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter Ziff. 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen auch beim Straßenbauamt München und der Regierung von Oberbayern eingesehen werden. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung.oberbayern.bayern.de](http://www.regierung.oberbayern.bayern.de) abgerufen werden.

München, 18.10.2004  
Regierung von Oberbayern

Halser  
Oberregierungsrätin

**Inhaltsverzeichnis:**

<b>A</b>	<b>Entscheidung</b>	<b>3</b>
1.	<b>Feststellung des Plans</b>	<b>3</b>
2.	<b>Festgestellte Planunterlagen</b>	<b>3</b>
3.	<b>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</b>	<b>5</b>
3.1	<b>Unterrichtungspflichten</b>	<b>5</b>
3.2	<b>Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)</b>	<b>6</b>
3.3	<b>Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz, Wald</b>	<b>7</b>
3.4	<b>Verkehrslärmschutz</b>	<b>7</b>
3.5	<b>Landwirtschaft</b>	<b>8</b>
3.6	<b>Sonstige Nebenbestimmungen</b>	<b>8</b>
4.	<b>Wasserrechtliche Erlaubnisse</b>	<b>9</b>
4.1	<b>Gegenstand/Zweck</b>	<b>9</b>
4.2	<b>Plan</b>	<b>10</b>
4.3	<b>Erlaubnisbedingungen und -auflagen</b>	<b>10</b>
4.3.1	Rechtsvorschriften	10
4.3.2	Bauwasserhaltung	10
4.3.3	Errichtung der Entwässerungsanlagen	10
4.3.4	Bestandspläne	10
4.3.5	Betrieb und Unterhaltung	10
4.3.6	Anzeigepflichten	11
5.	<b>Straßenrechtliche Verfügungen</b>	<b>11</b>
6.	<b>Entscheidungen über Einwendungen</b>	<b>11</b>
6.1	<b>Anordnungen im Interesse von Betroffenen</b>	<b>11</b>
6.2	<b>Zurückweisungen</b>	<b>12</b>
7.	<b>Kostenentscheidung</b>	<b>12</b>
<b>B</b>	<b>Sachverhalt</b>	<b>13</b>
1.	<b>Beschreibung des Vorhabens</b>	<b>13</b>
2.	<b>Vorgängige Planungsstufen</b>	<b>13</b>
2.1	<b>Landesplanung</b>	<b>13</b>
2.2	<b>Regionalplan</b>	<b>14</b>
2.3	<b>Raumordnung</b>	<b>14</b>
2.4	<b>Ausbauplan</b>	<b>14</b>
3.	<b>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</b>	<b>14</b>
<b>C</b>	<b>Entscheidungsgründe</b>	<b>21</b>
1.	<b>Verfahrensrechtliche Bewertung</b>	<b>21</b>

<b>1.1</b>	<b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)</b>	<b>21</b>
<b>1.2</b>	<b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen</b>	<b>21</b>
<b>1.3</b>	<b>Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen</b>	<b>22</b>
<b>2.</b>	<b>Materiell-rechtliche Würdigung</b>	<b>22</b>
<b>2.1</b>	<b>Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b>	<b>22</b>
<b>2.2</b>	<b>Abschnittsbildung</b>	<b>22</b>
<b>2.3</b>	<b>Planrechtfertigung</b>	<b>23</b>
<b>2.3.1</b>	<b>Planungsziel</b>	<b>24</b>
<b>2.3.2</b>	<b>Derzeitiges Straßennetz und künftige Verkehrsbelastung</b>	<b>24</b>
<b>2.3.3</b>	<b>Verkehrsbedeutung der FTO</b>	<b>24</b>
<b>2.3.4</b>	<b>Bedeutung des BA VI der FTO</b>	<b>26</b>
<b>2.3.5</b>	<b>Ergebnis</b>	<b>26</b>
<b>2.4</b>	<b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b>	<b>27</b>
2.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	27
2.4.2	Planungsvarianten	27
2.4.2.1	Varianten des Raumordnungsverfahrens 1989 mit Aktualisierungen	28
2.4.2.2	Im Planfeststellungsverfahren zusätzlich untersuchte Varianten	36
2.4.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)	43
2.4.3.1	Linienführung	44
2.4.3.2	Gradiente (Höhenlage der Straße)	46
2.4.3.3	Anschlussstellen	47
2.4.3.4	Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz	51
2.4.4	Immissionsschutz/Bodenschutz	55
2.4.4.1	Verkehrslärmschutz	55
2.4.4.2	Schadstoffbelastung	60
2.4.4.3	Bodenschutz	60
2.4.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	61
2.4.5.1	Verbote/Öffentlicher Belang	61
2.4.5.2	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	61
2.4.6	Gewässerschutz	68
2.4.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	68
2.4.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	69
2.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	70
2.4.8	Planungshoheit der Gemeinde Poing	71
2.4.9	Sonstige öffentliche Belange	72
2.4.9.1	Träger von Versorgungsleitungen	72
2.4.9.2	Deutsche Bahn AG	72
2.4.9.3	Wald	72
2.4.9.4	Jagd und Wild	72
2.4.9.5	Denkmalpflege	74
<b>2.5</b>	<b>Private Einwendungen</b>	<b>74</b>
2.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	74
2.5.1.1	Flächenverlust	74
2.5.2.2	Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen	75

2.5.2	Einzelne Einwender _____	78
2.5.2.1	Mandanten von Herrn Rechtsanwalt Dr. Bösmeier _____	78
2.5.2.2	Mandanten der Kanzlei Schönefelder, Koske, Ziegler _____	81
2.5.2.3	Mandant der Kanzlei Wendler, Tremml _____	87
2.5.2.4	Mandanten der Kanzlei Labbé und Partner _____	87
2.5.2.5	Nicht anwaltschaftlich vertretene Einwendungsführer _____	88
<b>2.6</b>	<b>Gesamtergebnis _____</b>	<b>88</b>
<b>3.</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen _____</b>	<b>88</b>
<b>4.</b>	<b>Kostenentscheidung _____</b>	<b>89</b>