

Aktenzeichen: 225.4-43541 A 9-029

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Bundesautobahn A 9 Nürnberg – München,
Bundesautobahn A 92 München - Deggendorf
Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn
Direktrampe "Overfly"
Flughafen München (A 92) – München (A 9)**

München, 24.08.2004

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

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

Inhaltsverzeichnis:

A. Entscheidung	6
1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	9
3.1 Unterrichtungspflichten	9
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	10
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	11
3.4 Landwirtschaft	11
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	11
4.1. Gehobene Erlaubnis	11
4.2. Gehobene Erlaubnis	11
4.3. Plan	12
4.4. Erlaubnisbedingungen und -auflagen	12
5. Straßenrechtliche Verfügungen	12
5.1. FStrG	12
5.2. BayStrWG	12
6. Entscheidungen über Einwendungen	13
7. Kostenentscheidung	13
B. Sachverhalt	14
1. Beschreibung des Vorhabens	14
2. Vorgängige Planungsstufen	15
2.1. Ausbaumaßnahmen	15
2.2. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	15
2.3. Raumordnung und Landesplanung	15
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	15
C. Entscheidungsgründe	18
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	18
1.1 . Notwendigkeit der Planfeststellung	18
1.2 . Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	18
1.3 . Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	20
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	20
2.1 . Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	20
2.1.1. Beschreibung des Vorhabens	20
2.1.2. Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	21
2.1.3. Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen	23
2.1.4. Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen	24
2.1.5. Ausgleichsmaßnahmen	31
2.1.6. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten	32
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	32
3. Materiell-rechtliche Würdigung	34
3.1 . Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	34
3.2 . Abschnittsbildung	34
3.3 . Planrechtfertigung	35
3.3.1 . Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	35
3.3.2 . Planungsziel	35
3.4 . Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	37
3.4.1 . Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	37
3.4.2 . Planungsvarianten	38
3.4.3 . Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	39
3.4.4 . Immissionsschutz / Bodenschutz	41
3.4.5 . Naturschutz- und Landschaftspflege	47
3.4.6 . Gewässerschutz	53
3.4.7 . Landwirtschaft als öffentlicher Belang	54

3.4.8 .	Kommunale Belange _____	54
3.4.9.	Wald _____	56
3.4.10.	Denkmalschutz _____	57
3.4.11.	Träger von Versorgungsleitungen _____	58
3.4.12.	Zukünftige Verkehrsinfrastruktureinrichtungen _____	59
3.4.13.	Kreuzungen _____	62
3.4.14.	Landesvermessung _____	62
3.5 .	Private Einwendungen _____	62
3.5.1.	Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden _____	62
3.5.2 .	Einzelne Einwendungsführer _____	66
3.6 .	Gesamtergebnis _____	69
3.7 .	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen _____	69
4.	Kostenentscheidung _____	69
	Rechtsbehelfsbelehrung und Hinweise _____	70

Aktenzeichen: 225.4-43541 A 9-029

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 9 München – Nürnberg, Bundesautobahn A 92 München - Deggendorf,
Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn,
Direktrampe “Overfly” München-Flughafen (A 92) – München (A9)**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn, Direktrampe "Overfly" (A 9/A 92) mit den aus Ziffer A.3. dieses Beschlusses sowie aus den Rot- und Violetteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	-
2		Übersichtskarte	1 : 50.000
3	1	Übersichtslageplan	1 : 5.000
		<u>Straßenquerschnitte:</u>	
6.1	1	Ausbauquerschnitt A 9 (Schnitt A)	1 : 100
6.1	2	Ausbauquerschnitt A 9 (Schnitt B)	1 : 100
6.1	3	Ausbauquerschnitt A 9 (Schnitt C)	1 : 100
6.1	4	Ausbauquerschnitt A 9 (Schnitt D)	1 : 100
6.1	5	Ausbauquerschnitt A 92 (Schnitt E)	1 : 100
6.1	6	Ausbauquerschnitt A 92 (Schnitt F)	1 : 100
6.1	7	Ausbauquerschnitt A 92 (Schnitt G)	1 : 100

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.2	1	Regelquerschnitt Direktrampe A 92 A 9 (Achse 10)	1 : 50
6.2	2	Regelquerschnitt Tangentenrampe Q 3 (Achse 12)	1 : 50
6.2	3	Regelquerschnitt Verbindungsrampe Q 2 (Achse 2)	1 : 50
6.2	4	Regelquerschnitt Tangentenrampen Q 1 (Achse 20, 21, 22)	1 : 50
		<u>Lagepläne:</u>	
7	1	Lageplan	1 : 2.000
7	2	Lageplan	1 : 2.000
7	3	Lageplan	1 : 2.000
7.2		Bauwerksverzeichnis	-
		<u>Höhenpläne:</u>	
8	1	Achse 10, Direktrampe Flughafen (A 92) - München (A 9)	1 : 1.000/100
8	2	Achse 12, Tangentenrampe NW	1 : 1.000/100
8	3	Achse 20, Tangentenrampe NO	1 : 1.000/100
8	4	Achse 21, Tangentenrampe SW	1 : 1.000/100
8	5	Achse 22, Schleife NO	1 : 1.000/100
8	6	Achse 2, Verteilerfahrbahn (A 92)-Nord	1 : 1.000/100
8	7	Achse 1, Schleife AS Eching-Ost	1 : 1.000/100
		<u>Landschaftspflegerischer Begleitplan:</u>	
12.0		Textteil	-
12.1		Legende zum Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000
12.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000
12.2	2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
12.2	3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000
12.3		Legende zum Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen	-
12.4	1	Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 2.000
12.4	2	Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 2.000
12.4	3	Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 2.000
12.4	4	Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen (Ausgleichsfläche A 1)	1 : 2.000
		<u>Grunderwerbspläne:</u>	
14	1	Grunderwerbsplan	1 : 2.000
14	2	Grunderwerbsplan	1 : 2.000
14	3	Grunderwerbsplan	1 : 2.000
14.1	4	Ausgleichsmaßnahme	1 : 5.000
14.2.1		Grunderwerbsverzeichnis (Gemarkung Massenhausen)	-
14.2.2		Grunderwerbsverzeichnis (Gemarkung Günzenhausen)	-
14.2.3		Grunderwerbsverzeichnis (Gemarkung Eching)	-
14.2.4		Grunderwerbsverzeichnis (Gemarkung Neufahrn)	-

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und tragen das Datum vom 29.10.2003.

Die Änderungen vom 06.08.2004, die sich aus dem Anhörungsverfahren und dem Erörterungstermin ergeben haben, wurden in die Planunterlagen eingearbeitet und violett gekennzeichnet. Aus Gründen der Vereinfachung wurden die planungstechnischen Änderungen dabei in die Unterlagen 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) nicht übernommen, da sie sich dort nicht auswirken.

Die Erläuterung zur schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.1), der Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 11.2) und die Unterlagen zur UVP (Unterlage 16) sind nachrichtlich beigefügt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1. Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1. Der Deutschen Telekom AG T-Com (Technikniederlassung Bayreuth), mindestens 3 Monate vor Baubeginn, der COLT Telekom GmbH mindestens 6 Wochen vor Baubeginn, der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH mindestens 3 Monate vor Baubeginn und der Level 3 Communications GmbH mindestens 6 Wochen vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.1.1. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der genannten Telekommunikationsunternehmen einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisungen bzw. Hinweise zum Schutz unterirdischer Glasfaserversorgungsanlagen bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten sind, um Kabelschäden zu vermeiden.
- 3.1.1.2. Die Lage der Leitungen der COLT Telecom GmbH und der Level 3 Communications GmbH ist vor Baubeginn im Beisein einer jeweils von diesen Firmen beauftragten Person zu orten und zu markieren. Die Markierungen sind so zu sichern, dass sie während der gesamten Bauzeit nicht beschädigt werden können.
- 3.1.1.3. Die Level 3 Communications GmbH ist rechtzeitig über Termine für Ortsbesichtigungen und Besprechungen betreffend ihre Kabelschutzrohranlage zu informieren, damit ein Vertreter teilnehmen kann. Vor Baubeginn ist der COLT Telecom GmbH und der Level 3 Communications GmbH jeweils die Durchführung einer Ortsbegehung zu ermöglichen.
- 3.1.1.4. Das Überfahren der Lichtwellenleiter mit schweren Fahrzeugen oder Baumaschinen ist nur in Absprache mit einer jeweils von der COLT Telekom GmbH bzw. der Level 3 Communications GmbH beauftragten Person zulässig. Das Ablagern von Baugerät, Baumaterial oder Aushub im Bereich der Lichtwellenleitertrassen ist nicht zulässig. Die Schächte der Level 3 Communications GmbH müssen jederzeit frei zugänglich sein.
- 3.1.1.5. Die jeweiligen Leitungen betreffende Planänderungen sind der COLT Telekom GmbH und der Level 3 Communications GmbH unverzüglich mitzuteilen. Bei der Bauzeitenplanung ist eine Vorlaufzeit für die Umverlegung der Lichtwellenleiter von mindestens 4 Monaten zu berücksichtigen. Sobald ein Bauzeitenplan für den Bereich ihrer Telekommunikationskabel vorliegt, ist dieser den genannten Firmen zukommen zu lassen.
- 3.1.1.6. Einer von der COLT Telekom GmbH bzw. der Level 3 Communications GmbH gestellten Bauaufsicht ist die Überwachung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu ermöglichen.
- 3.1.1.7. Erforderliche Schutzmaßnahmen sind mit der Level 3 Communications GmbH abzustimmen und dürfen nur von deren Personal durchgeführt werden. Umlegungen von Glasfaserkabeln der Level 3 Communications GmbH dürfen nur durch deren Personal erfolgen.
- 3.1.1.8. Sollte eine Umverlegung einer Leitung der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH erforderlich sein, muss die neue Trasse frei zugänglich sein und ist von Bäumen und Sträuchern freizuhalten, um Beschädigungen durch

Wurzelwerk zu vermeiden. Planerische Details sind vorab mit der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH abzustimmen.

- 3.1.1.9. Den betroffenen Telekommunikationsunternehmen ist die Möglichkeit zur gemeinschaftlichen Durchführung der Umverlegungsmaßnahmen zu geben.
- 3.1.1.10. Die bauausführenden Firmen sind auf diese Auflagen hinzuweisen und zu ihrer Beachtung zu verpflichten.
- 3.1.2. Der E.ON Bayern AG (Regionalleitung Oberbayern) und der E.ON Netz GmbH (Netzzentrum Dachau) damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.2.1. Vor Beginn von Arbeiten im Bereich ihrer Erdkabel ist zur Vermeidung von Kabelschäden die E.ON Bayern AG zu verständigen.
Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft und die Sicherheitshinweise im Sicherheitsmerkleinblatt und im Merkheft für Baufachleute der E.ON Netz GmbH 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.
- 3.1.2.2. Der Schutzzonenbereich der Stromleitungen (beiderseits je 8 m zur Leitungsachse bei 20-kV Einfachleitungen, beiderseits je 10 m zur Leitungsachse bei 20-kV Doppelleitungen, beiderseits je 0,5 m zur Trassenachse bei 20-kV Kabeln und Niederspannungskabeln), insbesondere die dort bestehenden Bepflanzungsbeschränkungen, sind zu beachten.
- 3.1.2.3. Für die Kreuzung der 110-kV-Leitung Garching-Eching-Unterschleißheim, Ltg.Nr. J193, Mast Nr. 19-20, BAB-km 513,550 (A 9) der E.ON Netz GmbH ist ein Kreuzungsheft mit numerischem Abstandsnachweis zu erstellen. Mit der Erstellung dieses Kreuzungsheftes ist eine von der E.ON Netz GmbH qualifizierte Leitungsbaufirma zu beauftragen.
- 3.1.3. Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.
Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.
- 3.1.4. Dem Verein zur Verbesserung der Wohn- und Grundhochwasser-Verhältnisse im Gemeindebereich Eching e.V., damit dieser seine Mitglieder verständigen kann.

3.2. Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.2.1. Bei den Erdarbeiten ist darauf zu achten, dass möglichst wenig Schwebstoffe in die Gewässer gelangen. Baumaterialreste dürfen nicht in Gewässern gelagert werden.
- 3.2.2. Die Standsicherheit der Böschungen ist zu gewährleisten. Sicherungen, die sich erst während oder nach der Baudurchführung als erforderlich erweisen, sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising durchzuführen.
- 3.2.3. Während des Ausbaus darf das Grundwasser nicht durch Treibstoffe und Öle von Fahrzeugen oder durch sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt werden.
- 3.2.4. Der Wasserabfluss im Entwässerungsgraben (Ifd. Nr. 27 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2) ist auch während der Bauarbeiten sicher zu stellen, damit es nicht zum Eintritt von Grundwasser in Wohnhäuser kommt.

3.3. Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1. Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 BayNatSchG Befreiung von den Verboten des Art. 13e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist. Für die Beseitigung und Beeinträchtigung der in den Unterlagen 12 genannten gesetzlich geschützten Biotope wird von den Verboten des Art. 13d BayNatSchG mit der gleichen Maßgabe eine Ausnahme zugelassen.
- 3.3.2. Die in den Planunterlagen 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.3.3. Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- 3.3.4. Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.4. Landwirtschaft

- 3.4.1. Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.4.2. 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.
- 3.4.3. Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und der 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.
- 3.4.4. Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

Der Bundesrepublik Deutschland – Bundesfernstraßenverwaltung – werden nach Maßgabe der hier festgesetzten Auflagen die folgenden wasserrechtlichen Erlaubnisse erteilt:

- 4.1. Gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG) für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 5 WHG durch das Versickern von Niederschlagswasser von den Fahrbahnen und Brückenbauwerken über Versickermulden bzw. in Versickeranlagen.
- 4.2. Gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG) für die Benutzung des Grundwassers gem. § 3 Abs. 2 Nr. 2 WHG durch die Anlage einer wechselfeuchten Mulde (Ausgleichsmaßnahme A 1, Anhang zu Unterlage 12.0, S. 21).

4.3. Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen, insbesondere die Unterlagen 7, zugrunde.

4.4. Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.4.1. 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.

4.4.2. Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

4.4.3. 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.

4.4.4. Der beim Ausbau der wechselfeuchten Mulde (Ausgleichsmaßnahme A 1) anfallende Oberboden ist gesondert zu lagern und später bei Rekultivierungsarbeiten zu verwenden.

4.4.5. In der wechselfeuchten Mulde (Ausgleichsmaßnahme A 1) darf der Grundwasserspiegel nicht künstlich abgesenkt werden.

4.4.6. Die Versickeranlagen sind gemäß ATV-DVWK A 138 zu errichten und zu betreiben.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1. FStrG

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

5.2. BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von den 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

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

7. Kostenentscheidung

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

Angefallene Auslagen werden gegebenenfalls gesondert in Rechnung gestellt.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das Autobahnkreuz Neufahrn verbindet die Bundesautobahnen A 9 Nürnberg – München und A 92 München – Deggendorf nördlich der Landeshauptstadt. Die BAB A 9 ist mit der BAB A 99, Autobahnring München, und der BAB A 8 Ulm – München – Salzburg der wichtigste Straßenverkehrsweg aus dem Norden bzw. Nordwesten der Bundesrepublik Deutschland in den Süden bzw. Südosten, insbesondere für den in- und ausländischen Wirtschafts- und Ferienreiseverkehr. Die BAB A 92 München – Deggendorf verbindet die Landeshauptstadt München mit dem Flughafen München, sowie die an der Isar liegenden Siedlungs- und Produktionszentren Freising, Moosburg, Landshut, Dingolfing, Landau an der Isar, Deggendorf und den Bayerischen Wald. Sie ist die Verbindung in die Tschechische Republik und gewinnt seit der Grenzöffnung im Osten Europas zunehmend an Bedeutung.

Das Autobahnkreuz Neufahrn ist derzeit als vierblättriges Kleeblatt gemäß RAL-K-2 ausgebildet. Die Konzeption der neuen Direktrampe ("Overfly") ist darauf ausgelegt, die starken Verkehrsströme im Zufluss und Abfluss zum/vom Flughafen leistungsfähig abzuwickeln, ohne die anderen Verkehrsbeziehungen im Autobahnkreuz zu behindern. Dies erfordert neben dem Bau der zweistreifigen Direktrampe auch die Anpassung der Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren bzw. der Tangentialrampen im Autobahnkreuz. Der Verkehrsstrom A 92 Flughafen – A 9 München wird bislang über die Schleifenrampe NW geführt. Diese wird durch die Direktrampe ersetzt und entfällt. Dadurch kann die sehr stark belastete Tangenterampe NW Nürnberg (A 9) – München (A 92) als nicht angepasste Rampe, d.h., ohne die durch die Schleifenrampe bisher erforderliche Ausrundung, näher an den Autobahnen geführt werden. Der Verkehr von der Anschlussstelle Eching-Ost nach München-Feldmoching wird über eine neue Verbindungsrampe erst nach der Ausfahrt der Direktrampe an die nördliche Verteilerfahrbahn angeschlossen. Die Tangentenrampen NO und SW, die Schleifenrampe sowie die Schleifenrampe der Anschlussstelle Eching-Ost werden den neuen Verhältnissen angepasst. Die Ein- und Ausfahrten an den beiden Autobahnen A 9 und A 92 werden entsprechend der Neugestaltung der Rampen verbreitert und verlängert. Die Anpassung der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen erfolgt durch Anbau an den Bestand, so dass die Streckencharakteristik der auf das Autobahnkreuz zuführenden Autobahnabschnitte A 9 bzw. A 92 in Lage und Höhe unverändert bleiben. Die Länge der gesamten Baumaßnahme beträgt ca. 3.720 m. Die bestehenden Seitenwege entlang der Autobahnen bzw. der Rampen werden ebenfalls den neuen Verhältnissen angepasst. Die Böschungen erhalten eine Regelneigung von 1 : 1,5. An der Richtungsfahrbahn Nürnberg – München (A 9) wird der bestehende Lärmschutzwall zwischen km 513,600 und km 513,830 in Teilbereichen zurückversetzt um Platz zu schaffen für eine Entwässerungsmulde. Eine Steilböschung aus Gabionen ist nicht notwendig. Die Entwässerung der Fahrbahnflächen im Autobahnkreuz Neufahrn erfolgt wie bisher über die Böschungen und Versickermulden bzw. in Versickeranlagen.

Für die Eingriffe in Natur und Landschaft sind umfangreiche Maßnahmen vorgesehen, mit denen die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts gesichert und das Landschaftsbild neu gestaltet wird.

Die Gesamtbauzeit wird auf ca. 18 Monate geschätzt.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1. Ausbaumaßnahmen

Seit der Eröffnung des Flughafens München im Jahr 1992 hat die Verbindung A 9/A 92 von und zum Flughafen stark an Gewicht gewonnen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Terminals II am Münchner Flughafen zum Sommerflugplan 2003 hat ihre Bedeutung weiter zugenommen. Infolge der Eröffnung des neuen Fußballstadions in München-Fröttmaning im Jahr 2005 wird die Verkehrsbedeutung nochmals größer.

Zur Aufnahme der hohen prognostizierten Verkehrsbelastungen zwischen dem Flughafen und der Landeshauptstadt wurde bereits im Jahr 2002 die A 92 im Bereich zwischen der Anschlussstelle Flughafen und dem Autobahnkreuz Neufahrn 6-streifig ausgebaut. Für den Abschnitt der A 9 zwischen dem Autobahnkreuz Neufahrn und dem Autobahnkreuz München-Nord wurde am 24.03.2004 der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern für den 8-streifigen Ausbau mit Lärmschutz erlassen. Im weiteren Verlauf der A 9 in Richtung München ist zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring der 6-streifige Ausbau mit Lärmschutz geplant. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern hierfür trägt das Datum vom 20.02.2004. Beide Planfeststellungsbeschlüsse sind bestandskräftig. Durch diese Maßnahmen soll die Leistungsfähigkeit der hochbelasteten A 9 erhöht und damit die Stauhäufigkeit verringert werden. Die Inbetriebnahme beider Ausbaustrecken ist bis zum Frühjahr 2006 – rechtzeitig vor Beginn der Fußball-WM - geplant.

2.2. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Das Vorhaben "Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn" ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

2.3. Raumordnung und Landesplanung

Die Erweiterung hochbelasteter Bundesfernstraßen und die Beseitigung von Verkehrsengpässen ist als Ziel im Landesentwicklungsprogramm Bayern, Kap. B V 1.4.2, festgehalten.

Durch die Eröffnung des neuen Flughafens München im Jahre 1992 haben sich die Anforderungen an die Strecken A 92, A 9 und an das Autobahnkreuz Neufahrn wesentlich geändert. Zur Funktion der A 92 als Verteiler in das nordöstliche Umland und als Anbindung Münchens an Niederbayern, den Bayerischen Wald und die Tschechische Republik ist der Flughafenverkehr hinzugekommen. Mit der Ertüchtigung des Autobahnkreuzes Neufahrn wird die Verkehrsanbindung an das nordöstliche Umland und Niederbayern wesentlich verbessert, was den Zielen der Landesplanung entspricht (vgl. Art. 2 Nr.8 BayLplG).

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 29.11.2003 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn (A 9/A 92), Errichtung einer Direktrampe ("Overfly") München Flughafen (A92) – München (A9), das Planfeststellungsverfahren nach FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 02.12.2003 bis 07.01.2004 in der Gemeinde Eching und vom 05.12.2003 bis 05.01.2004 in der Gemeinde Neufahrn bei Freising nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bis spätestens 21.01.2004 bei der Gemeinde Eching bzw. bis 19.01.2004 bei der Gemeinde Neufahrn bei Freising oder bei der Regierung von Oberbayern 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 Eching
- Gemeinde Neufahrn
- Landratsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Straßenbauamt München
- Forstdirektion Oberbayern – Schwaben
- Bayerisches Forstamt München
- Vermessungsamt Freising
- Landwirtschaftsamt Erding/Moosburg
- Direktion für ländliche Entwicklung
- Bayerischer Bauernverband
- E.ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH
- E.ON Netz GmbH, TK-Service München
- Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung Rosenheim
- COLT Telecom GmbH
- Level 3 Communications GmbH
- Viatel Communications GmbH (Insolvenzverwalter Hr. Pfeil)
- Carrier 1 BV – GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.
- Landesjagdverband in Bayern e.V.
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH

sowie der höheren Naturschutzbehörde und der höheren Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern.

Es wurden 44 private Einwendungen, davon 37 in Form einer Unterschriftenliste, erhoben.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 10.03.2004 und am 11.03.2004 in der Gemeinde Eching erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im übrigen erfolgte die ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins. Das Ergebnis dieses Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und abgegebenen Stellungnahmen hat der Vorhabensträger die Planunterlagen überarbeitet. Die Änderungen betreffen im wesentlichen das Entfallen von ursprünglich geplanten öffentlichen Feld- und Waldwegen (Ifd. Nrn. 17, 19 und 46 im

Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2). Die Änderungen sind im Einzelnen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 6) aufgeführt.

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

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach § 17 Abs. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i.V.m. Art. 84 BayWG kann die Regierung von Oberbayern jedoch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem FStrG und dem BayStrWG.

1.2. Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Im Anhörungsverfahren wurde beantragt, für den hier planfestgestellten Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn und für die Trasse einer Transrapid- bzw. Express-S-Bahn-Verbindung zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen München bzw. von Teilen davon gemäß § 78 Abs. 1 VwVfG ein einheitliches Planfeststellungsverfahren in der Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes durchzuführen.

Diesem Antrag war nicht zu folgen. Die sich aus dem Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn und der geplanten Transrapidverbindung (die folgenden Ausführungen gelten jeweils entsprechend für eine Verbindung in Rad-Schiene-Technik) ergebenden Probleme können sachgerecht in jeweils eigenständigen Verfahren behandelt und gelöst werden.

Gemäß § 78 Abs. 1 VwVfG (bzw. Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG) ist dann ein einheitliches Planfeststellungsverfahren durchzuführen, wenn mehrere planfestzustellende Vorhaben derart aufeinander treffen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Dies ist der Fall, wenn jeder der Vorhabensträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzeptes darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az. 11 A 86/95). § 78 VwVfG ist als Verschiebung der gesetzlichen Verfahrenszuständigkeit wegen der Bedeutung der Zuständigkeitsordnung für die Effizienz staatlichen Handelns und für den Rechtsschutz des Bürgers eng auszulegen. Begrenzendes Element bei der Anwendung ist, dass nur ein nicht sinnvoll trennbarer Sachzusammenhang es zu rechtfertigen vermag, die Zuständigkeit der einen Planfeststellungsbehörde zu Lasten einer anderen kompetentiell zu erweitern (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.12.1992, Az. 4 B 188/92). Deshalb setzt die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung einen Koordinierungsbedarf voraus, der über den Normalfall deutlich hinausgeht (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, § 78, Rz. 14). Zwischen den

Vorhaben muss ein enger zeitlicher, räumlicher und funktionaler Zusammenhang bestehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992, Az. 4 A 4/92).

Bereits das Vorliegen des zeitlichen Zusammenhangs erscheint fraglich. Das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren für den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn ist bereits abgeschlossen, wohingegen das Planfeststellungsverfahren für den Transrapid erst im Herbst 2004 beantragt werden soll. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität der Materie ist dabei von einer erheblichen Verfahrensdauer auszugehen. Die Frage, wann der Transrapid dann gebaut wird, erscheint derzeit, schon im Hinblick auf die finanzielle Situation, offen. Selbst wenn der Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn erst nach der Fußballweltmeisterschaft erfolgen sollte, wird er wohl noch vor dem Transrapid abgeschlossen werden.

Auch der räumliche Zusammenhang ist nicht derart eng, dass sinnvollerweise nur in einem Planfeststellungsbeschluss über die Zulassung beider Vorhaben entschieden werden kann. Für die Transrapidverbindung vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen München wurde 2001 bis 2002 bei der Regierung von Oberbayern unter dem Aktenzeichen 801-8257-3/01 ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Ergebnis dieses Verfahrens war die landesplanerische Beurteilung vom 18.06.2002 zugunsten der so genannten "Trasse West mit H 3", einer Streckenführung, die im Bereich des Autobahnkreuzes Neufahrn von der A 92 weg nach Norden abrückt. Ausgehend von dieser Raumordnungstrasse führt die Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft (BMG) momentan eine vorzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens durch. Im Verlauf der von der BMG favorisierten Trasse ist lediglich eine höhenfreie Kreuzung der Transrapidstrecke mit der BAB A 9 nördlich des Autobahnkreuzes Neufahrn vorgesehen (vgl. Unterlage 12.2). Diese geringfügige räumliche Überschneidung weist keine über das Übliche deutlich hinausgehenden Schwierigkeiten auf. Das Erfordernis einer einheitlichen Entscheidung könnte auch nicht ausschließlich aus einer räumlichen Überschneidung hergeleitet werden (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, § 78, Rz. 15).

Die Notwendigkeit einer nur einheitlichen Entscheidung besteht zudem nicht, wenn, wie hier, planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung – etwa im Rahmen planerischer Abwägung - angemessen erfasst werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az. 11 A 86/95). Das bloße Interesse an der planerischen Koordinierung bestimmter Belange vermag die Anwendung des § 78 Abs. 1 VwVfG nicht zu rechtfertigen (vgl. VGH Mannheim, Beschluss vom 14.02.2000, Az. 8 S 2852/99). Zwischen der BMG und der Autobahndirektion Südbayern haben mehrfach Abstimmungsgespräche stattgefunden (vgl. Stellungnahme der BMG vom 20.02.2004). Die Planungen zum Transrapid und zum Bau des Overfly sind dem jeweils anderen Vorhabensträger bekannt. Die BMG wurde im Verfahren angehört und hat gegen den planfestgestellten Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn keine Einwände erhoben (vgl. Stellungnahme der BMG vom 20.04.2004). Umgekehrt wurde auch die Bundesfernstraßenverwaltung im Rahmen der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für den Transrapid als Trägerin öffentlicher Belange beteiligt. Bereits im Raumordnungsverfahren für die Transrapidtrasse wurden die Ausbauabsichten der Autobahndirektion für die A 92 berücksichtigt und in die landesplanerische Beurteilung eine Maßgabe aufgenommen, nach der bei der Feintrassierung unter anderem auf diese Ausbauabsichten Rücksicht zu nehmen ist (vgl. Landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 18.06.2002 Ziffer A. II. 1.5). Divergierende Entscheidungen in den unterschiedlichen Verfahren sind damit nicht zu befürchten. Das Zusammentreffen der beiden Vorhaben lässt sich durch Abstimmung der beteiligten Planungsträger einvernehmlich regeln. So ist bisher auch tatsächlich verfahren worden, ohne dass dabei erkennbare größere Schwierigkeiten aufgetreten wären. Schon daraus ergibt sich, dass eine getrennte Entscheidung über beide Vorhaben möglich und damit auch im Hinblick auf § 78 Abs. 1 VwVfG zulässig ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.02.1988, Az. 4 C 55/84).

Die von den Einwendungsführern angesprochene Gefahr eines "Wettlaufs der Zulassungsbehörden", der eine in jeder Hinsicht optimale Planung verhindern könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az. 11 A 86/95), besteht vorliegend nicht. Die Planungen beider Vorhabensträger sind, wie bereits oben dargestellt, aufeinander abgestimmt. Die von der BMG favorisierte und aus der Sicht der Landesplanung vorzugswürdige Trasse für den Transrapid kann trotz des Umbaus des Autobahnkreuzes Neufahrn wie geplant realisiert werden. Auch andere Streckenführungen, wie etwa eine Untertunnelung des Autobahnkreuzes, werden durch den Bau des Overfly nicht unmöglich gemacht. Im Planfeststellungsverfahren für den Transrapid verbleibt somit genügend Spielraum für eine ausgewogene Planung. Der Einwand, eine Unterfahrung des Autobahnkreuzes sei so kostenintensiv, dass sie keine Aussicht auf Realisierung habe und damit durch die vorliegende Planung verhindert werde, überzeugt nicht, da auch einer ebenerdigen Trassenführung nicht nur die neu zu errichtenden Fahrbahnen entgegenstehen, sondern ebenso der bereits vorhandene und durch die Baumaßnahme nicht betroffene Bestand. Ihre Forderung, die Transrapidtrasse parallel zur BAB A 92 in der Ebene 0 durch das Autobahnkreuz Neufahrn zu führen, haben die entsprechenden Einwendungsführer zudem im Erörterungstermin aufgegeben (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 10.03.2004, S. 4).

Dass die Vorzugstrasse der BMG von den Einwendungsführern nicht als optimal empfunden wird, zwingt nicht zu einer abweichenden Beurteilung. Optimale Planung im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG kann nicht die vollständige Durchsetzung der Interessen eines einzelnen Betroffenen bedeuten, sondern verlangt eine gerechte und verhältnismäßige Abwägung aller erheblichen Belange im Rahmen des planerischen Gestaltungsspielraumes.

1.3. Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i.V.m. §§ 3e Abs. 1 Nr. 2 und 3c Abs. 1 S. 1 u. 3 des UVPG i.V.m. Ziffer 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich, da eine Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 3c UVPG ergeben hat, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Diese UVP kann nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1. Beschreibung des Vorhabens

Der Vorhabensträger beabsichtigt den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn. Der Ausbauabschnitt erstreckt sich entlang der A 9 von km 511, 600 (Fahrbahn A) bzw. 511, 780 (Fahrbahn B) bis km 513, 830. An der A 92 beginnen die Baumaßnahmen bei km 11, 480 und enden bei km 14, 100 (Anschlussstelle Eching-Ost).

Zentrale Maßnahme dieses Projekts ist der Bau einer Direktrampe von der A 92 auf die A 9 Richtung München. Zusätzlich wird über zwei neue Tangentialrampen eine zügigere Verkehrsführung von der A 9 (aus Nürnberg kommend) auf die A 92 Richtung Stuttgart (A 8) und von der A 92 (aus Freising kommend) auf die A 9 Richtung Nürnberg ermöglicht. Die Direktrampe wird als aufgelöstes Bauwerk (3 Brücken) mit dazwischen liegenden Dämmen errichtet. Sie liegt am höchsten Punkt ca. 15 m über dem umgebenden Geländeniveau. Um an der Anschlussstelle Eching-Ost den aus Eching kommenden Gewerbeverkehr und den Flughafenverkehr gleichzeitig aufnehmen zu können, ist ferner der Bau einer neuen Verteilerfahrbahn an der A 92 in Richtung Stuttgart (A 8) erforderlich.

Die Baumaßnahmen haben ferner Fahrbahnverbreiterungen an den Aus- und Auffahrten von A 9 und A 92 sowie den Neubau von trassenbegleitenden Wirtschaftswegen zur Folge. Außerdem ist die Anlage von zusätzlichen Versickerbecken und –Mulden für das Fahrbahnwasser sowie die Verlegung vorhandener und zusätzlich erforderlicher Strom- und Fernmeldeleitungen vorgesehen.

Für das Vorhaben werden ca. 32,3 ha an Grund und Boden benötigt, die sich wie folgt aufteilen:

- Zusätzlich befestigte Fläche: ca. 4,9 ha (größtenteils bestehende Straßenebenenflächen)
- Straßenbegleitgrün und Gestaltungsmaßnahmen im unmittelbaren Nahbereich der Trasse: ca. 25,0 ha (größtenteils bestehende Straßenebenenflächen).
- Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen: ca. 2,4 ha

Für die A 9 wird im Bereich südlich des Autobahnkreuzes Neufahrn für das Jahr 2020 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 153.000 Kfz/24h und nördlich des Autobahnkreuzes von 107.000 Kfz/24h erwartet. Für die A 92 östlich des Autobahnkreuzes Neufahrn wird ein DTV von 128.000 Kfz/24h und westlich davon von 73.000 Kfz/24h prognostiziert.

2.1.2. Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Im Auftrag der Autobahndirektion Südbayern hat das Büro Dr. H. M. Schober, Freising, eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt (UVS vom Oktober 2003).

Das Untersuchungsgebiet der Studie umfasst die Bereiche, in denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Der engere Untersuchungsraum hat generell eine Breite von ca. 100 m ab bestehendem Fahrbahnrand. Für den weiteren Untersuchungsraum beträgt die Korridorbreite für das Plangebiet 400 bis 500 m, im Siedlungsbereich von Eching und entlang der A 9 nördlich des Autobahnkreuzes Neufahrn ca. 100 m bzw. 200 m. Das Untersuchungsgebiet reicht ca. 100 m über den Baubeginn bzw. das Bauende hinaus, um auch die Anschlüsse erfassen zu können.

Der Planungsraum liegt in der Münchner Ebene (naturräumliche Haupteinheit 051), einem Teil der Isar-Inn-Schotterplatte. Diese Ebene wurde durch Schmelzwasser der letzten Eiszeit nach Norden hin mit quartären Schotterablagerungen überdeckt. Im Norden berührt das Plangebiet noch die Hangkante des Donau-Isar-Hügellandes (naturräumliche Untereinheit 062-A). Der Schotterkörper fungiert unter nach Norden ausdünnender sandig-kiesiger Deckschicht als großräumiger Speicher für das Grundwasser, welches im Untersuchungsgebiet ca. 0,5 – 1 m unter der Oberfläche ansteht. Über den Schottern haben sich im Bereich der Münchner Ebene mittel- bis flachgründige Pararendzinen, nördlich der A 92 kalkhaltiger Anmoorgley und Niedermoorböden gebildet. Das Kleinklima weist keine ausgeprägten natürlichen Besonderheiten auf. Im Herbst kommt es häufiger zu Nebellagen. Vorbelastungen gehen von den bestehenden Autobahnen A 9 und A 92 sowie von den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und den dicht bebauten Siedlungsbereichen aus. Das Landschaftsbild stellt sich als flacher, intensiv landwirtschaftlich genutzter Bereich ohne deutliche natürliche Erhebungen dar. Südlich der Bahnlinie München – Landshut findet sich dichte Bebauung, an den Gewässern starke Raumgliederung durch ältere Baumbestände. Als potenzielle natürliche Vegetation wären in den Bereichen der Schotterterrasse mit höheren Lehmantilen Labkraut-Eiche-Hainbuchenwälder (Galio – Carpinetum), im Freisinger Moos Kalk-Flachmoor (Tofieldietalia) und entlang der Bäche Erlen-Eschen-Auwald (Pruno – Fraxinetum) anzutreffen. Im Untersuchungsraum befinden sich die Landschaftsschutzgebiete (Art. 10 BayNatSchG) "Freisinger Moos und Echingener Gfild" und "Tertiärer Hügelrand von Maissteig bis zur Stadtgrenze Freising".

Die reale Vegetation wird größtenteils von der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung bestimmt. Vereinzelt finden sich Ackerbrachen und Dauergrünland, im

Nahbereich zu Siedlungen auch gärtnerische Kulturen und Freizeitgrundstücke mit Gartenanlagen. Nördlich der A 92 steht ein Feldgehölz mit verschiedenen Laubbaumarten. Gehölzsäume liegen entlang von Gewässern und Wegen (z.T. feucht, meist nährstoffreich). Feldgehölze sowie Gehölzbestände wachsen an Autobahnböschungen, Überführungsbauwerken oder Lärmschutzanlagen. Die vorhandenen Kiesweiher mit Flachufer- und Flachwasserbereichen werden ebenfalls durch Gehölzbestände abgeschirmt.

Die Siedlungsstruktur wird im Süden anschließend an den Planungsraum durch die großflächigen Siedlungsgebiete der Gemeinden Eching und Neufahrn mit ihren städtischen Siedlungsformen (Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete) bestimmt. An der Straße von Eching nach Günzenhausen liegen südlich der A 92 ein landwirtschaftliches Anwesen und am Nordrand des Planungsgebietes zwei Einzelgehöfte.

Das Planungsgebiet wird durch das Autobahnkreuz Neufahrn und die Autobahnen BAB A 9 und BAB A 92 mit der Anschlussstelle Eching-Ost dominiert. Die westliche Begrenzung bildet die Ortsverbindungsstraße Eching – Günzenhausen. Parallel zu den Autobahnen A 9 und A 92 durchziehen untergeordnete Feldwege die landwirtschaftlich genutzte Flur. Sie sind gleichzeitig Teil des Radwegenetzes im Münchener Norden. An der Südgrenze des Planungsgebietes verläuft die Bahnlinie Freising – München.

Der größte Teil des Untersuchungsraums wird landwirtschaftlich genutzt. Sowohl auf den anmoorigen Böden nördlich der A 92 als auch auf den kiesigen Böden südlich davon dominiert intensiver Ackerbau (überwiegend Getreide, Mais und Kartoffeln). Vereinzelt finden sich Ackerbrachen und Dauergrünland, letzteres v.a. auf den anmoorigen Böden nördlich der A 92. Am Ortsrand von Eching wird ein Teil der Äcker gartenbaulich genutzt (Gemüse, Zierpflanzen). Wälder oder waldähnliche Bestände finden sich nur in Form zweier großflächiger Feldgehölze nördlich der A 92 und an der Leite des Tertiärhügellandes.

Außerdem liegen im Plangebiet als Flächen mit Ausgleichs- und Rekultivierungsmaßnahmen zwei rekultivierte Kiesabbauflächen an der A 92 sowie eine mit Einzelbäumen bepflanzte Wiese am Sendemasten nordöstlich des Autobahnkreuzes Neufahrn.

Durch Kiesabbau wurden insgesamt drei Weiher unterschiedlichen Alters geschaffen. Während der so genannte Tauchsee seit Jahrzehnten besteht, inzwischen von einem dichten Gehölzsaum umgeben ist, kaum Flachuferbereiche besitzt und für den Tauchsport genutzt wird, wurden die beiden jüngeren Kiesweiher im Zuge des Baus der Anschlussstelle Eching-Ost bzw. des Ausbaus der A 92 angelegt.

Das Plangebiet ist im Bereich nördlich von Eching Teil des im Regionalplan 14 (Region München) dargestellten regionalen Grünzuges "Dachauer Moos/Freisinger Moos/Grüngürtel München Nordwest (5)" und gleichzeitig Teil des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes am Nordrand der Münchener Schotterebene zwischen Freising und Dachau. Daneben sind Freizeit- und Erholungseinrichtungen vorhanden (Tauchsee, beschilderte Radwege als Teil des Radwegenetzes im Münchener Norden, Wochenend- und Freizeitgrundstücke an der Mauka auf dem Gemeindegebiet Neufahrn mit Wochenendhäuschen und Gartenanlagen).

Erhebliche Beeinträchtigungen von Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholungseignung sind im Plangebiet vor allem durch die hohe Verkehrswegedichte (Autobahnkreuz Neufahrn mit den Autobahnen BAB A 9 und A 92 und der Anschlussstelle Eching-Ost) und die hohe Verkehrsbelastung auf diesen Straßen vorhanden. Die durch die Verkehrswege hervorgerufenen Zerschneidungseffekte werden optisch durch umfangreiche Dammschüttungen in der einst weitläufigen ebenen Landschaft verstärkt.

Beeinträchtigungen der natürlichen Ressourcen ergeben sich ferner durch die großflächige und intensive ackerbauliche Nutzung. Sie führte zur Verarmung an naturnahen Kleinstrukturen und zu erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensräume und des Funktionsgefüges für Pflanzen und Tiere sowie von Boden und Wasser durch Stoffeinträge, Lebensraumverkleinerung und Isolation.

Trotz starker Beeinträchtigung durch Lärm und Zerschneidung wird der untersuchte Bereich auch in Zukunft für die Naherholung genutzt werden, wie die derzeitige Beanspruchung zeigt. Das Gebiet nördlich der A 92 wird zunehmend Ausgleichsfunktion für den Naturhaushalt übernehmen (Schwerpunkt des Naturschutzes im Arten- und Biotopschutzprogramm). Schwer absehbar ist dagegen die Entwicklung in der Landwirtschaft. Siedlungsentwicklungen größeren Umfangs sind derzeit nicht zu erwarten.

Im Plangebiet und dessen weiterem Umgriff liegen keine von der bayerischen Staatsregierung gemeldeten Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung nach Art. 13b BayNatSchG und Europäische Vogelschutzgebiete. Nationalparke (Art. 8 BayNatSchG), Naturdenkmäler (Art. 9 BayNatSchG), Naturschutzgebiete (Art. 7 BayNatSchG), Naturparke (Art. 11 BayNatSchG) sowie Landschaftsbestandteile und Grünbestände (Art. 12 BayNatSchG) sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Als streng geschützte Art im Sinne von Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG wurde im Untersuchungsraum der Mäusebussard (*Buteo buteo*) als Nahrungsgast beobachtet. Die Artenschutzkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz weist ferner eine kleine Population des Laubfrosches (*Hyla arborea*) im Bereich der Fischzuchtanlage am Moosachkanal aus. Beide Arten sind durch den geplanten Ausbau nicht unmittelbar betroffen. An nach dem BayNatSchG besonders geschützten Arten wurden im Plangebiet das Rebhuhn (Äcker zwischen Moosach und Mauka), die Erdkröte in einem Tümpel südöstlich der Kirche Fürholzen, die gebänderte Prachtlibelle an Moosach und Mauka sowie die gelbe Teichrose (*Nuphar lutea*) im künstlich angelegten Weiher einer Freizeitanlage bei Neufahrn festgestellt.

2.1.3. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Bei der Planung wurden die Anforderungen der Umweltfachgesetze, insbesondere des Bundesimmissionsschutzgesetzes, der Wasser- und Naturschutzgesetze beachtet.

2.1.3.1. Schutzgut "Mensch"

Lärm- und Abgasemissionen im Bereich von Eching und den wohnungsnahen Erholungsräumen werden im Rahmen des achtstreifigen Ausbaus der A 9 durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen erheblich reduziert.

Beeinträchtigungen der Wohn- und Erholungsnutzung durch optische Unruhe und Blendwirkungen infolge des sehr starken Verkehrs auf der A 9 und der A 92 werden mit der geplanten dichten Gehölzpflanzung in Teilbereichen vermindert.

2.1.3.2. Schutzgut "Tiere und Pflanzen"

Tiere und Pflanzen sind durch den Bau des Overfly hinsichtlich der Beeinträchtigung und Überbauung von Lebensräumen sowie durch die Trennung von Austauschbeziehungen betroffen.

Auf ihre Belange wird durch die Rodung nach örtlichen Angaben der ökologischen Baubetreuung, den Schutz angrenzender Gehölze, Biotop- und Ausgleichsflächen durch Wahl einer bestandsschonenden Bauweise sowie den Schutz direkt an die Baustelle angrenzender Gehölzbestände vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen während der Bauzeit durch Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 Rücksicht genommen. Als weitere Maßnahme ist die Gestaltung der Böschungen nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien vorgesehen.

2.1.3.3. Schutzgut "Boden"

Auswirkungen auf den Boden werden durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Fahrbahnbereiche und deren Rekultivierung als Gestaltungsflächen verringert.

2.1.3.4. Schutzgut "Wasser"

Verlegte Bach- und Grabenabschnitte werden naturnah gestaltet. Im Bereich der Brückenverlängerungen werden die lichten Weiten trompetenförmig nach außen geöffnet. Zum Schutz des Grundwassers erfolgt die Versickerung des Oberflächenwassers von den Fahrbahnen über trassenbegleitende Bankette, Böschungen und Versickermulden in den Schotteruntergrund bzw. die Versickeranlagen. Durch die Passage durch eine belebte Oberbodenzone in Mulden und Versickeranlagen wird das Wasser gereinigt.

2.1.3.5. Schutzgut "Klima/Luft"

Zur Vermeidung der Auswirkungen auf Klima und Luft werden zu erhaltende Gehölze während der Bauphase geschützt. Der Verlust an Gehölzen wird durch umfangreiche Neupflanzungen ersetzt.

2.1.3.6. Schutzgut "Landschaft"

Die Innenflächen des Autobahnkreuzes werden durch die Pflanzung von geschlossenen Gehölzflächen und stellenweise Baumreihen in die Umgebung eingebunden. Böschungen werden abgeflacht und Verschnittflächen landschaftsgerecht gestaltet.

2.1.4. **Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen**

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

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

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

Als verkehrsbedingte Auswirkungen kommen Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in Betracht.

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

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

2.1.4.1. Schutzgut Menschen

Für das Schutzgut "Menschen" wurden zwei Schutzziele definiert und untersucht, anhand derer die Auswirkungen des Bauvorhabens auf dieses Schutzgut am

deutlichsten darstellbar sind. Es handelt sich um die Schutzziele "Wohnen" und "Erholen".

Beeinträchtigungen der Wohn- und Erholungsnutzung können sich hauptsächlich aufgrund von Lärmstörungen, Schadstoffen in der Luft, optischen Störungen (Bewegung der Fahrzeuge, Blendwirkung durch Licht) und die Verschattung von Wohn- und Freiräumen ergeben.

Teilbereich Wohnen:

Südlich angrenzend an das Plangebiet befinden sich im Ortsbereich von Eching geschlossene Siedlungsflächen neben der A 9. Der westlich der A 9 gelegene Teil ist durch Wohngebiete mit Einzel- und Reihenhausbauung geprägt. Östlich der A 9 befinden sich zwischen Eching und Neufahrn großflächige Industrie- und Gewerbegebiete.

An der Straße von Eching nach Günzenhausen stehen südlich der A 92 ein und nördlich der A 92 zwei Wohngebäude im Außenbereich.

Das Planungsgebiet ist in lärmtechnischer Hinsicht durch die vorhandenen Autobahnen A 9 und A 92 bereits erheblich vorbelastet. Neben der BAB A 9 und der BAB A 92 sind als weitere Lärmquellen die Hauptverkehrsstraßen in Eching und im Industriegebiet zu erwähnen. Eine erhebliche Pegelerhöhung durch den Bau des Overfly kann wegen der geringen Verkehrsmenge der Direktrampe gegenüber den durchgehenden Fahrbahnen der Autobahnen ausgeschlossen werden. Damit wird keine wahrnehmbare Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand eintreten. Lärmschutzmaßnahmen müssen nach der gültigen Rechtslage nicht vorgesehen werden.

Für den Planfeststellungsabschnitt sind aufgrund der großen Distanz zwischen den Wohngebieten und der geplanten Baumaßnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe zu erwarten.

Teilbereich Erholen:

In Eching befinden sich nördlich der Staatsstraße und westlich der A 9 großflächige Kleingartenanlagen. Die landwirtschaftlich genutzten Freiflächen sind durch ein dichtes Wegesystem erschlossen und werden insbesondere nördlich von Eching und im Bereich der Niedermoorlandschaft intensiv zur Nah- und Feierabenderholung genutzt. Auswirkungen auf die Erholungseignung im Untersuchungsraum ergeben sich hauptsächlich aufgrund von Lärmstörungen, Schadstoffen in der Luft, optische Störungen (Bewegung der Fahrzeuge, Blendwirkung durch Licht) und Verschattung von Wohn- und Freiräumen.

2.1.4.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Bewertung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen erfolgt in den Wertstufen hoch (regionale Bedeutung), mittel (lokale Bedeutung) und gering unter Berücksichtigung von Naturnähe, Entwicklungsdauer, Artvorkommen, Größe, Strukturvielfalt, Seltenheit und Vorbelastungen/Störungen.

Als Bereiche mit hoher Bedeutung wurden die Moosach (BK 7635/127.3, 133.3, 133.2) mit durchgehendem Gehölzsaum und nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG geschützten Hochstauden- und Röhrichtbeständen, guter Wasserqualität (Gewässergüte 2) und einer artenreichen Makrophytenvegetation sowie die naturnahen Waldbestände an der Leite des Tertiärhügellandes am Nordrand des Untersuchungsgebietes eingestuft.

Mittlere Bedeutung haben die Mauka mit durchgehendem Gehölzsaum, nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG geschützten Hochstauden- und Röhrichtbeständen und artenreicher Makrophytenvegetation (BK 7635/131.4), das flächenhafte Feldgehölz zwischen Mauka und A 92 mit naturnah ausgeprägtem Entwässerungsgraben am Westrand, ein eutrophierter Weiher mit geschlossener Algendecke umgeben von

Nitrophytenfluren, Gebüsch- und Baumweiden östlich des Feuchtwaldes, der Fürthbach mit hochstaudenreichen Uferstreifen, die hochstaudenreichen Entwässerungsmulden oder Gräben am westlichen Böschungsfuß der A 9 nördlich des Autobahnkreuzes Neufahrn, der Tauchsee mit dichtem, strukturreichem Gehölzsaum (aufgrund der steilen Uferausprägung nur wenig Verlandungsvegetation) sowie die zwei Weiher mit kiesigen Flachufer- und Flachwasserbereichen (hohes Entwicklungspotential für artenreiche Verlandungsvegetation).

Eine geringe Wertstufe weisen die autobahnnahen Gehölzflächen, Einzelbäume, Hochstauden- und Altgrasfluren, nährstoffreichen Gras- und Krautfluren, Vorwaldvegetation, Rohbodenflächen, Straßenbegleitgrün und die dichten Böschungsbepflanzungen an den Überführungen der Straßen und Feldwege sowie auf den Lärmschutzwällen entlang der A 9 im Bereich von Eching mit Bedeutung als Leit- und Vernetzungselemente auf.

Die entlang der Fahrbahnen vorhandenen Gehölzstandorte bzw. trockenen und besonnten Standorte können aufgrund der Vorbelastung durch die bestehenden Autobahnen (Isolation, Schadstoff- und Lärmemissionen) nur sehr eingeschränkt Lebensraum für Vögel bzw. trockenheitsliebende Tierarten bieten. Seltene oder empfindliche Tierarten wurden nicht festgestellt.

Die vorhandenen (Rest-)Biotop sind durch die linearen Verkehrswege (Autobahnen mit Anschlussstellen, Eisenbahn, sonstige Hauptverkehrsstraßen) und durch die Siedlungsbänder weitgehend voneinander isoliert. Ein genetischer Austausch ist nur in geringem Umfang möglich. Die Biotopflächen haben allenfalls "Trittsteinfunktion" für mobile und wenig empfindliche Tierarten (Vögel, Säugetiere).

Die geplanten Baumaßnahmen liegen zum großen Teil unmittelbar neben den Fahrbahnen der stark befahrenen A 9 und A 92 und in den Innenflächen des Autobahnkreuzes Neufahrn auf dem dort vorhandenen Verkehrsleitgrün. Daneben sind in geringem Umfang auch Biotopflächen sowie landwirtschaftliche Flächen betroffen. Die zu erwartenden Auswirkungen des Projektes werden von den vorhandenen Wirkungen der Autobahnen überlagert.

Mit dem Verlust der Großbäume und der Gehölzbestände entlang der Autobahnen ist gleichzeitig der Verlust von Lebensräumen für Tierarten mit geringer Störanfälligkeit verbunden.

In Bezug auf das landschaftliche Funktionsgefüge erfolgt lediglich eine geringfügige Verstärkung der schon bestehenden Zerschneidung.

Der Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn führt durch Überbauung und Immissionen zu Verlusten und Beeinträchtigungen von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Entsprechend der Bedeutung dieser Lebensräume kommt es zu hohen Belastungen infolge der Überbauung von Teilbereichen des flächigen Feldgehölzes mit einem naturnah ausgeprägten Entwässerungsgraben zwischen Mauka und A 92 sowie der Zerschneidung des geschlossenen Bestandes und der Isolation des südliche Teils zwischen A 92 und der Verbindungsrampe. Es treten mittelbare Beeinträchtigungen von Teilflächen durch verkehrsbedingte Emissionen und die Überbauung des naturnahen Fließgewässers auf.

Mittlere Belastungen entstehen durch die Beeinträchtigung hochstaudenreicher Entwässerungsgräben am westlichen Böschungsfuß der A 9 im Norden des Autobahnkreuzes durch Verlegung der Gewässer nach Westen, Überbauung artenreicher Hochstaudenfluren sowie geringfügige zusätzliche mittelbare Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Emissionen.

2.1.4.3. Schutzgut Boden

Als wesentliche Auswirkung von zu errichtenden Verkehrsflächen können auftreten ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss als Folge der Versiegelung, die Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand, die Zerstörung des natürlichen

Bodenaufbaus und –reliefs und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung. Durch die Versiegelung wird in die Regelungsfunktionen, die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen des Bodens eingegriffen.

Kalkhaltiger Anmoorgley aus carbonatreichem Schotter mit Flussmergelaufage erstreckt sich entlang der A 92. Diese Grundwasserböden mit ursprünglich sehr flachem, durch Entwässerung jedoch abgesenktem Grundwasserstand besitzen eine mittlere Sorptionskapazität, ein geringes Filtervermögen und eine hohe bis sehr hohe Durchlässigkeit. Sie sind damit hoch empfindlich gegenüber Schadstoffeinträgen. Daran schließt sich nach Süden sehr humusreiche Pararendzina aus carbonatreichem Schotter an. Die früher grundwasserbeeinflussten, flach- bis mittelgründigen Schotterböden haben eine geringe Sorptionskapazität, ein geringes Filtervermögen und eine sehr hohe bis äußerst hohe Durchlässigkeit. Damit sind sie ebenfalls hoch empfindlich gegenüber Schadstoffeinträgen. Nach Norden geht der kalkhaltige Anmoorgley in Niedermoorböden über. Diese Böden weisen wegen geringer Regulationsfunktion und Pufferfähigkeit gleichfalls eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag auf.

Im Planungsgebiet sind die Böden durch Vorbelastungen bereits erheblich und nachhaltig verändert. Der Bau von Verkehrswegen und die Ausweisung von Siedlungsflächen in Eching tragen zum Verlust von Boden durch Versiegelung bei. Lärmschutzmaßnahmen und Kiesentnahmestellen bedingten Aufschüttungen und Abgrabungen. Die intensive landwirtschaftliche Nutzung führt zur Aufdüngung und Ackerbewirtschaftung.

Für den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn werden fahrbahnahe Böden mit einem gestörten Bodenprofil (Bankette, Bereiche mit unterirdischen Leitungstrassen) sowie weitgehend landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen in Anspruch genommen. Die Entwässerungsanlagen werden zum Teil auf ehemaligen Straßen- und Straßennebenflächen und zum Teil in Bereichen mit einer geringen Störung des Bodenprofils (landwirtschaftliche Flächen) errichtet.

Mit dem Ausbau der Autobahn werden ca. 4,9 ha Boden versiegelt und überbrückt. Im Bereich dieser Flächen gehen sämtliche Bodenfunktionen verloren. Betroffen sind überwiegend bereits veränderte Böden im Bereich der Straßennebenflächen und Böschungen sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen. Dies führt zu mittleren Belastungen.

Alle Maßnahmen befinden sich aufgrund der Nähe zu stark befahrenen Straßen in einem Bereich mit hohem Eintrag an Schad- und Nährstoffen über die Luft. Die Zunahme der verkehrsbedingten Auswirkungen hat hohe und sehr hohe Gefährdungen für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Böden ohne intensive landwirtschaftliche Nutzung zur Folge, die allerdings eine flächenmäßig sehr geringe Ausdehnung aufweisen.

2.1.4.4. Schutzgut Wasser

2.1.4.4.1. Grundwasser

Während des Betriebes werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickereinrichtungen. Dabei ist hinsichtlich möglicher Grundwasserbelastungen zu berücksichtigen, dass die über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten eine gewisse Filterwirkung haben und Schadstoffe zurückhalten oder binden.

Im Bereich der Niedermoorböden zwischen der A 92 und der Mauka südlich Fürholzen steht das Grundwasser bis fast an die Geländeoberkante an (Flurabstand westlich des Ausbaubeginns 0 – 0,5 m). In diesem Bereich ist daher eine sehr hohe Empfindlichkeit des Grundwasserkörpers gegenüber Schadstoffeintrag gegeben.

Im Bereich der Schotterplatten (Pararendzinen) nimmt der Grundwasserflurabstand zu. Wegen der durchlässigen und noch relativ gering mächtigen Deckschichten ist auch in diesen Bereichen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag vorhanden.

Vorbelastungen der Grundwasservorkommen sind durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung und durch den Stoffeintrag, der durch den bereits heute sehr starken Betrieb auf den Autobahnen A 9 und A 92 verursacht wird, vorhanden.

Das gesammelte Straßenabwasser wird entweder in Banketten, Böschungen oder Mulden versickert oder gelangt über Rohrleitungen zu Versickerbecken und dann über eine belebte Oberbodenzone in den Untergrund.

Durch Zunahme des Verkehrs und die Verschiebung der Beeinträchtigungszone kommt es infolge verkehrsbedingter Auswirkungen (Emissionen, Unfälle) zu einer geringfügigen Zunahme der Gefährdung des Grundwassers. Jedoch wird dieses Risiko durch die vorgesehenen Entwässerungs- und Reinigungseinrichtungen gegenüber dem derzeitigen Zustand erheblich reduziert und die Gesamtsituation für das Grundwasser verbessert.

2.1.4.4.2. Oberflächengewässer

Fließgewässer kennzeichnen das Planungsgebiet vor allem im Niedermoorbereich nördlich der A 92. Mit Moosach und Mauka sind hier für den Naturraum typische Schotterbäche und mehrere, zumeist wasserführende Gräben vorzufinden. Hinzu kommen vier Stillgewässer, die überwiegend durch Nassbaggerungen bzw. im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entstanden sind. Während der so genannte Tauchsee als Freizeitgewässer genutzt wird, bleiben die übrigen Weiher der natürlichen Entwicklung überlassen.

Teichwirtschaft wird in einer Fischzuchtanlage an der Gemeindeverbindungsstraße von Eching nach Günzenhausen südlich des Moosachkanals betrieben.

Ein amtlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet besteht im Plangebiet nicht, Schutzgebiete und deren Einzugsbereiche sind nicht berührt.

Mehrere Entwässerungsgräben müssen im Zuge der Baumaßnahme verlegt werden. Außerdem werden bei fast allen Fließgewässern die Brückenbauwerke oder Durchlässe verlängert (zwischen 3,5 und 9,2 m) und damit die freie Fließstrecke verkürzt.

Die Verrohrung des Grabens nördlich der A 92 durch die Verteilerfahrbahn A 92-Nord führt zur Überbauung des Gewässers und seiner Uferfluren sowie zur zusätzlichen Zerschneidung des faunistisch bedeutsamen Ausbreitungskorridors entlang dieses Gewässers.

Die Verlängerung der bestehenden Brücken und Durchlässe ist im Vergleich zur bestehenden Überbrückungsstrecke gering. Bei Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen (trompetenförmige Öffnung der Widerlager) sind daher keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Außerdem wird eine geringfügige Erhöhung des Gefährdungspotentials aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme eintreten. Weitere negative Auswirkungen auf Oberflächengewässer sind nicht zu besorgen, da das Niederschlagswasser von den Fahrbahnen über belebte Bodenschichten in das Grundwasser versickert wird.

2.1.4.5. Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie meteorologische Bedingungen, fotochemische

und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich.

Aufgrund der fehlenden großen Höhenunterschiede und der dichten Besiedelung sowie der vorhandenen Belastungen durch versiegelte Flächen und Emittenten wie die Autobahnen und andere Hauptverkehrsstraßen gibt es im engeren Untersuchungsraum keine Bereiche mit besonderer Bedeutung als Frischluftgebiet bzw. Luftaustauschbahn. Es ergeben sich im Plangebiet wenige Temperaturschwankungen oder kleinklimatische Veränderungen bezüglich Niederschlagsmengen. Alle Offenlandflächen im Untersuchungsraum, insbesondere die niedermoornahen Bereiche, weisen als Kaltluftammelgebiete eine erhöhte Nebelhäufigkeit auf.

Erhebliche Vorbelastungen des Lokalklimas sind durch den Verkehr auf den bereits bestehenden Straßen wie der BAB A 9 und der BAB A 92 sowie durch die Industrie- und Gewerbebetriebe in Eching und Neufahrn gegeben. Außerdem wirken die hohen Dämme der vorhandenen Straßen als Barrieren für den Kaltluftabfluss.

Die zusätzlichen Aufschüttungen für die Fahrbahnen des Overfly verstärken diese vorhandene Riegelwirkung für Luftbewegungen im Nahbereich der Autobahn bei Schwachwindlagen.

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes "Klima/Luft" sind im Ergebnis aber durchgehend nicht erheblich. Auswirkungen auf die lufthygienische Situation sind beim Schutzgut "Mensch" dargestellt.

2.1.4.6. Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild des Plangebietes ist durch die flache, nach Nordosten geneigte Münchner Schotterebene geprägt. Bis in die Nachkriegszeit hatte man einen weiten Blick über die großflächige Ebene. Als Sichtbezüge galten die Heidelandschaft mit Hart- und Lohwäldern, die Isarauen und die Straßen mit ihren begleitenden Baumreihen (z.B. Ahorn, Säulenpappeln), die die Landschaft als gliedernde Elemente zusätzlich prägten.

Heute besitzen insbesondere die autobahnbegleitenden Gehölzstrukturen eine wichtige Funktion für die Gliederung der Landschaft, aber auch für die Einbindung der Straße in die Umgebung. Die Altbestände der Straßenbegleitgehölze auf den Böschungen, Seitenstreifen, Lärmschutzanlagen und Anschlussstelleninnenflächen wirken raumgliedernd.

Die ehemals kleinen Dörfer im Münchner Norden haben sich durch die wirtschaftliche Entwicklung des Münchner Umlandes zu großflächigen Wohnsiedlungen entwickelt. Zudem sind östlich von Eching ausgedehnte Gewerbegebiete mit meist nur wenig eingegrünten Randzonen entstanden.

Darüber hinaus erscheint das bestehende Verkehrsnetz (z.B. A 9, A 92, St 2053) mit seinen Überführungsbauwerken und Lärmschutzeinrichtungen als deutliche Vorbelastung des Landschaftsbildes. Die Vielzahl an Kleinbauwerken (Schilderbrücken, Beleuchtungsanlagen und Einzäunungen der Gewerbegebiete, Stromfreileitungen, etc.) stören den optischen Eindruck. Ferner stellt das Verkehrsnetz durch die von den Fahrzeugen ausgehende optische Unruhe insbesondere durch den auf den Überführungsbauwerken sichtbaren Auto- und LKW-Verkehr eine zusätzliche Belastung für das Landschaftsbild dar.

Die Errichtung der bis zu 15 m über dem Gelände liegenden Fahrbahnen des Overfly wird verstärkte negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild haben. Die landschaftliche Qualität im Plangebiet wird durch die Baumaßnahme trotz der Gestaltungsmaßnahmen und der Vorbelastungen in deutlichem Umfang zusätzlich beeinträchtigt. Ein Großteil der straßennahen Baum- und Gehölzbestände wird für die Verbreiterung der A 9, den Bau der Tangentialrampen sowie für die Leitungstrassen gerodet. Es treten weitere Einschränkungen des Blicks auf die landschaftsprägende Kulisse der bewaldeten Tertiärkante von der für die

Feierabenderholung bedeutsamen freien Landschaft südlich der A 92 aus auf. Für Anwohner und Erholungssuchende wird das Sichtfeld weiter eingeengt. Die Rodung der autobahnbegleitenden Gehölzbestände für die Dauer der Baumaßnahme verursacht zusätzliche optische Beeinträchtigungen. Des weiteren kommt es zu einer Verstärkung der technischen Überprägung der in dieser Hinsicht bereits vorbelasteten Landschaft.

2.1.4.7. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Laut Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege (LfD) befinden sich im Untersuchungsraum möglicherweise vorgeschichtliche Siedlungsspuren. Nachdem jedoch bei den geplanten Baumaßnahmen Erdbewegungen meist nur auf schmalen Streifen erfolgen, besteht die Möglichkeit, wichtige Funde vorab durch Grabungen zu sichern bzw. in den Restflächen, soweit sie innerhalb der vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen liegen, vor Ort zu erhalten. Baudenkmäler werden durch das Vorhaben nicht berührt.

Auswirkungen des Vorhabens auf sonstige Sachgüter liegen schwerpunktmäßig in der Überbauung und Beeinträchtigung von Vorbehaltsflächen für umwelterhebliche Nutzungen. Die Flächennutzungspläne der Gemeinden Eching und Neufahrn b. Freising sehen für das Plangebiet keine spezifischen Ziele bezüglich Natur und Landschaft vor.

Erhebliche Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind somit nicht zu erwarten.

2.1.4.8. Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden soweit wie möglich bereits bei der Auswahl der Schutzziele und Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Wenn eine Wirkung mehrere Schutzgüter gleichartig berührt, erfolgte die Untersuchung der Auswirkungen bei jedem Schutzgut. Falls die Wirkung die Schutzgüter unterschiedlich betrifft, wurde geprüft, ob Auswirkungen mit geringerer Intensität auf ein Schutzgut erheblich sind, und gegebenenfalls auf die Untersuchung verzichtet. Wenn die Wirkung ein Schutzgut primär betrifft, aber Folgewirkungen auf andere Schutzgüter zu erwarten sind, wurde ebenfalls geprüft, ob diese noch erheblich sind und gegebenenfalls auf die Untersuchung verzichtet. Außerdem sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch die Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen zu erwarten. Bei der schutzgutübergreifenden Bewertung wurden darüber hinaus Synergieeffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern betrachtet.

Lärmimmissionen wurden beim Schutzgut Mensch hinsichtlich der Störung der Nachtruhe und der Störung von Erholungsflächen durch Verkehrslärm berücksichtigt. Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen wurden sie mit anderen Auswirkungen zusammengefasst und ihnen mit der Ausweisung von Belastungskorridoren Rechnung getragen. Mit der Analyse der Wechselwirkungen ergeben sich keine neuen Erheblichkeiten. Die Ergebnisse der Untersuchungen in den einzelnen Schutzgütern werden bestätigt.

Der Verlust von Boden durch Versiegelung wurde beim Schutzgut "Boden" (Untersuchungsgegenstand: Verlust von Boden), im Schutzgut "Tiere und Pflanzen" (Untersuchungsgegenstände: Verlust an Lebensraum, Veränderung von abiotischen Faktoren für benachbarte Lebensräume), im Schutzgut "Wasser" (Untersuchungsgegenstand: Verlust von Grundwasserneubildungsfläche) und im Schutzgut "Sachgüter" (Untersuchungsgegenstand: Verlust an land- und forstwirtschaftlicher Produktionsfläche) unter Beachtung der Wechselwirkungen untersucht. Auswirkungen auf das Schutzgut "Luft/Klima" wurden dagegen als nicht entscheidungserheblich angesehen und nicht weiter behandelt. Die genannten Aspekte sind im Rahmen der Einzeluntersuchungen der Schutzgüter hinreichend

genau dargestellt, so dass sich durch die Synergieeffekte keine neuen Erheblichkeiten ergeben.

Der Verlust und die Beeinträchtigung von straßenbegleitenden Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme hat Auswirkungen auf die Schutzgüter "Mensch" (Verlust und Beeinträchtigung von erholungswirksamen Strukturen), "Tiere und Pflanzen" (Verlust und Beeinträchtigung von Lebensraumstrukturen und -Elementen) und "Landschaft" (Verlust und Beeinträchtigung der raumwirksamen Strukturen und Landschaftselemente). Die Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern rufen aufgrund der für das Landschaftsbild an der nördlichen Münchner Stadteinfahrt und für die Erholung wichtigen Ausstattung der Landschaft mit Struktur- und Landschaftselementen eine hohe Belastung hervor. Die Analyse der Wechselwirkungen ergibt jedoch keine neuen, bei den einzelnen Schutzgütern nicht berücksichtigten Erheblichkeiten aufgrund von Synergieeffekten.

Die Anlage von naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen hat Auswirkungen auf das Schutzgut "Boden", da der bisherige Bodenaufbau auf der Ausgleichsfläche (Nutzung als landwirtschaftliche Produktionsfläche) in Teilbereichen beseitigt wird. Auf dem Standort soll langfristig eine Bodenneubildung (Sukzession) stattfinden, was zu positiven Auswirkungen auf das Schutzgut führt. Als Wechselwirkung mit dem Schutzgut "Sachgüter" (Untersuchungsgegenstand: Sicherung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion) gehen durch die Ausweisung von Ausgleichsflächen landwirtschaftliche Nutzflächen verloren. Auf die Schutzgüter "Wasser" und "Klima" wirkt sich die Durchführung der Ausgleichsmaßnahme jedoch wegen des Wegfalls der intensiven Landnutzung insgesamt positiv aus.

Eine Absenkung des Grundwasserspiegels ist für die Baumaßnahme nicht vorgesehen. Somit sind in dieser Hinsicht keine Auswirkungen auf die anderen Schutzgüter zu erwarten.

Weitere mögliche Folgewirkungen durch die stärkere Frequentierung von bisher unbelasteten Erholungsgebieten, die intensivere Bewirtschaftung der verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzflächen, die Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten in bisher weniger belasteten Räumen, Änderungen des nachgeordneten Straßennetzes und die allgemeine Intensivierung der Flächennutzung können wegen mangelnder Prognosegenauigkeit nicht berücksichtigt werden.

2.1.5. Ausgleichsmaßnahmen

Durch die Ausgleichsfläche A 1 im Freisinger Moos südlich von Fürholzen mit mageren und extensiv genutzten Wiesen, verzahnt mit einem Mosaik unterschiedlicher Vegetationsbestände in neu angelegten Mulden und Seigen (Seggen-, Hochstauden- und Schilfbestände), werden Biotopflächen neu geschaffen, die die mit dem Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen im selben Naturraum kompensieren, die Neuschaffung von landschaftstypischen Lebensräumen im Freisinger Moos unterstützen und den Biotopverbund zwischen den Niedermoorflächen verstärken.

Der Eingriff in den Bodenwasserhaushalt ist durch diese Ausgleichsmaßnahme ebenfalls abgedeckt.

Die typische Mooslandschaft des weiteren Umgriffs ist mit ihrer Kammerung in freie Flächen und Gehölzflächen Vorbild für das landschaftlich neu zu gestaltende Autobahnkreuz. Für den Betrachter von außen erzeugt diese Kammerung ein gewohntes Landschaftsbild, in dem das Gesamtbauwerk von vielen Stellen aus nicht einsehbar und in seiner Ausdehnung nicht erfassbar ist. Trotzdem bleiben vereinzelt Einblicke möglich. Gleichzeitig wirkt diese Gestaltung auch für den Autofahrer auf der A 9 und der A 92 als landschaftlich aufwertendes Element und schafft zwischen dem Flughafen München und der Landeshauptstadt einen optisch ansprechenden

Autobahnkreuzungspunkt. Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild auf ein unerhebliches Maß reduziert. Darüber hinausgehende Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

2.1.6. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 92/95, UPR 1995, 445). Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5/95, DVBl 1996, 677).

Beim Ausbau des Autobahnkreuzes Neufahrn sind grundsätzlich zwei Varianten denkbar:

Die **Variante 1** "Ausbau der bestehenden Schleifenrampe" umfasst im wesentlichen die Erweiterung des bestehenden Radius $R = 50$ m auf $R = 100$ m, die Anpassung der Rampe NW (Nürnberg – Feldmoching), sowie den Bau der Verbindungsrampe SW (Nürnberg – Flughafen) und einer Verteilerfahrbahn für den Verkehr München – Feldmoching.

Die **Variante 2** "Direktrampe (Overfly)" beinhaltet den Bau einer Direktrampe von der A 92 aus Fahrtrichtung Flughafen in die A 9 in Fahrtrichtung München, den Bau einer zweistreifigen Verteilerfahrbahn A 92 Nord von der Zufahrtsrampe der Anschlussstelle Eching-Ost zur A 92 sowie die Anpassung der Autobahnkreuztangentialrampe NO (A 92 – A 9).

Beide Varianten sind in der Unterlage 1 (Erläuterungsbericht, Anhang 1 und 2) zeichnerisch dargestellt.

Ein Vergleich der Varianten aus Sicht der Umweltbelange führt zu keinem eindeutigen Ergebnis: Die Variante 1 weist zwar Vorteile beim Schutzgut Landschaft auf, da ihre optische Wahrnehmbarkeit deutlich geringer wäre. Dagegen sind die Eingriffe in den Tauchsee durch diese Variante bei der Betrachtung des Aspekts Oberflächengewässer als gewichtiger Nachteil zu sehen. Hinsichtlich der übrigen Schutzgüter sind die Auswirkungen beider Varianten jeweils ähnlich (vgl. Unterlage 16, S. 9 f.). Zusammenfassend lässt sich deshalb feststellen, dass aus Sicht der Umweltbelange beide Varianten in etwa gleich zu bewerten sind und sich keine Variante als eindeutig vorteilhafter aufdrängt.

2.2. Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauflagen) enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauflagen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C 4/94, UPR 1995, 391).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als

Umweltrisikoaabschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen

mittel hoch sehr hoch.

Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf Unterlage 16, S. 1 f. verwiesen. Die Untersuchungs- und Bewertungsmethoden der UVS spiegeln den gegenwärtigen Stand von Wissenschaft und Technik wieder. Die Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Dies gilt auch für die Auswahl der Untersuchungsgegenstände und die Erhebungstiefe. Die Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Die zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt sind im Vergleich zu den erheblichen Vorbelastungen insgesamt von lokaler Bedeutsamkeit. Schwerpunkte der Umweltauswirkungen ergeben sich mit dem Bau der zusätzlichen Fahrbahnen, der Höhe des Overfly von 15 m über dem Gelände und dem Verlust von Baum- und Gehölzbeständen mit überwiegend gestalterischer Bedeutung für das Landschaftsbild im Autobahnkreuz, dem Verlust von straßenbegleitenden Grünflächen und Gehölzen sowie landwirtschaftlichen Nutzflächen und kleinflächig von Biotopen sowie mit der Versiegelung von ca. 4,9 ha Boden in einem Bereich mit bereits hohem Versiegelungsgrad (Bedeutung für und Wechselwirkungen mit allen Schutzgütern). Mit den geplanten Schutz-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen auf ein ausgleichbares Maß (im Sinne der Naturschutzgesetze) bzw. auf ein zumutbares Maß (im Sinne des BImSchG) beschränkt werden. Vor einem über den unmittelbaren räumlichen Bezug hinausgehenden Bewertungshintergrund kann festgestellt werden, dass beim Ausbau des Autobahnkreuzes Neufahrn nur lokal bedeutsame Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1. Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2. Abschnittsbildung

Im Anhörungsverfahren wurde eingewandt, die Durchführung je eines eigenen Verfahrens für den 8-streifigen Ausbau der A 9 von der Anschlussstelle Eching bis zum Autobahnkreuz München-Nord (Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 24.03.2004, Az. 225.3-43541 A9 - 028) und den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn verletze insbesondere die Rechte der durch den Verkehrslärm betroffenen Anwohner.

Diesem Einwand kann nicht gefolgt werden. Beim 8-streifigen Ausbau der A 9 und dem Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn handelt es sich entgegen der Ansicht der Einwendungsführer nicht um eine einheitliche Baumaßnahme, sondern um zwei unterschiedliche Projekte, die lediglich einen räumlichen und im Hinblick auf das jeweilige Planfeststellungsverfahren auch einen zeitlichen Zusammenhang aufweisen. Eine Abschnittsbildung ist als ein Mittel sachgerechter und überschaubarer Planung zur Gliederung planerischer Probleme grundsätzlich zulässig, solange sie sich innerhalb der durch das Abwägungsgebot gesetzten Grenzen hält, nicht von sachwidrigen Erwägungen bestimmt ist und der Abschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion aufweist.

Zunächst ist festzustellen, dass beide Projekte nicht grundsätzlich voneinander abhängig sind. Sowohl der 8-streifige Ausbau als auch der Bau des Overfly haben eine eigenständige Verkehrsfunktion und können ohne die jeweils andere Maßnahme sinnvoll realisiert werden. Der Overfly dient hauptsächlich der Verbesserung der Verkehrsbeziehung München – Flughafen und ist damit aus verkehrstechnischen Gründen notwendig, während der 8-streifige Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord Bestandteil des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen ist. Im gesamten Bereich des Autobahnkreuzes Neufahrn sind an den durchgehenden Fahrbahnen beider Autobahnen (A 9 und A 92) keine Verbreiterungen vorgesehen. Der 8-streifige Ausbau der A 9 erfolgt in Richtung Norden bis Betriebskilometer 513,830, d.h. dem Verkehr stehen ab dort nur noch drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung. Der vierte Fahrstreifen endet dabei im Bereich des Autobahnkreuzes Neufahrn nicht, wie die Einwendungsführer meinen, "im Nichts" sondern wird wegen der nach Norden hin abnehmenden Verkehrsmenge durch Spursubtraktion auf die bestehenden 6 Fahrstreifen zurückgeführt. Eine Aufteilung in zwei Planungs- bzw. Baumaßnahmen an der vorgesehenen Stelle ist nachvollziehbar und begründet. Der Bereich vor dem Autobahnkreuz eignet sich für die Verringerung der Fahrstreifenanzahl besonders gut, da hier ohnehin eine Umverteilung der Verkehrsströme erfolgt. Die Planfeststellungsgrenze zwischen den beiden Ausbauvorhaben wurde im Hinblick auf die bautechnische Abwicklung unmittelbar nördlich des Kreuzungsbauwerkes der A 9 mit der Bahnlinie München – Regensburg gewählt. Dabei müssen die beiden Planungen notwendigerweise aufeinander abgestimmt werden, ohne dass diese Tatsache den jeweiligen Projekten ihre Eigenständigkeit nimmt. Die Verlängerung des im Bereich des 8-streifigen Ausbaus vorgesehenen lärmindernden Belags von Betriebskilometer 513,830 (Bauende 8-

streifiger Ausbau) bis zum Betriebskilometer 513,500 (Bereich Autobahnkreuz Neufahrn) wurde vorgenommen, um dem nördlichen Bereich von Eching einen möglichst optimalen Lärmschutz zu gewähren, steht jedoch nicht im Widerspruch zur Trennung in zwei Planungsvorhaben bzw. in zwei getrennte Bauvorhaben, da der Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn keine Ansprüche auf Lärmvorsorge auslöst (vgl. unten C.3.4.4.). Gleiches gilt für die im Planfeststellungsbeschluss zum 8-streifigen Ausbau enthaltene Lärmschutzwand westlich der BAB A 9 von km 513,830 bis ca. km 513,199.

Den betroffenen Anwohnern entstehen durch den Bau des Overfly im Hinblick auf die Lärmbelastung verglichen mit der gegenwärtigen Situation auch keine Nachteile, da die von den geänderten Fahrbahnen im Autobahnkreuz Neufahrn ausgehenden Geräuschemissionen von den Lärmpegeln der weitaus stärker befahrenen Autobahnen überlagert werden und sich somit auf den Summenpegel so gut wie nicht auswirken (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 24). Die in Unterlage 11 enthaltene Lärmberechnung berücksichtigt den gesamten für den Bau des Overfly lärmtechnisch relevanten Einzugsbereich der A 9. Durch die mit einem umfangreichen Lärmschutzkonzept verbundenen Ausbaumaßnahmen an dieser Autobahn tritt auch für die Anwohner im Bereich des Autobahnkreuzes Neufahrn eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation ein.

3.3. Planrechtfertigung

Eine hoheitliche Planung findet ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sie ist vielmehr für die konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig. Für die Planrechtfertigung ist jedoch nur zu verlangen, dass das fragliche Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes, vernünftigerweise geboten ist, unausweichlich erforderlich muss es nicht sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C 4.94). Ein Vorhaben scheitert an der mangelnden Planrechtfertigung als einer rechtlichen Planungsschranke nur dann, wenn es sinnvoll oder zweckmäßig unterbleiben kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.05.1988, Az. 4 C 26.84, NVwZ 1989, S. 64).

Der Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn erfüllt, wie im folgenden dargestellt wird, diese Anforderungen der Planrechtfertigung.

3.3.1. Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Der Umbau der Autobahnkreuzes Neufahrn ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

3.3.2. Planungsziel

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 7 ff.).

Die planfestgestellte Maßnahme bildet den Lückenschluss zwischen dem 6-streifigen Ausbau der A 92 östlich vom Autobahnkreuz Neufahrn bis zur Anschlussstelle Flughafen München und dem 8-streifigen Ausbau der A 9. Das Autobahnkreuz Neufahrn in seiner bisherigen Form stellt dabei bereits heute einen Engpass und ein Verkehrssicherheitsrisiko dar. Die neue Verkehrsführung mit dem Bau des Overfly erleichtert den Verkehrsfluss zwischen Flughafen München und der Landeshauptstadt erheblich. Darüber hinaus bewirkt der Umbau auch eine Verbesserung der Fahrbeziehung aus Richtung Nürnberg (A 9) zum Autobahndreieck Feldmoching (A 92/A 99).

Sowohl die prognostizierten Verkehrsströme auf der A 9 und der A 92 als auch die prognostizierten Abbiegeströme erfordern für die Verkehrsbeziehung vom Flughafen nach München eine zügige und leistungsfähige Verbindung, die angesichts der

geometrischen Verhältnisse sinnvoll mit dem geplanten Overfly erreicht werden kann.

Für die Verkehrsbeziehung A 92 Flughafen – A 9 Richtung München wird nach aktuellen Verkehrsprognosen im Jahr 2020 von einer Verkehrsbelastung von 38.000 Kfz/24h ausgegangen. Derzeit ist für diese Verkehrsbeziehung eine zweispurig befahrbare Schleifenrampe vorhanden, die an normalen Werktagen mit rd. 24.000 Kfz/24h belastet ist. Die Konzeption des Overfly ist darauf ausgelegt, die starken Verkehrsströme im Zufluss und Abfluss zum/vom Flughafen leistungsfähig abzuwickeln, ohne die anderen Verkehrsströme im Autobahnkreuz Neufahrn nachteilig zu beeinflussen. Dies erfordert neben dem Bau der zweistreifigen Direktrampe auch die Anpassung der vorhandenen Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren bzw. der Tangentialrampen.

Die Verbindungsrampe NW wurde bei der Planung des Autobahnkreuzes im Jahre 1976 mit einspurigem Querschnitt Q 1 mit überbreiter Fahrspur gem. RAL-K-2 (Entwurf 1974) geplant. Der Radius betrug $R_{\min} = 60$ m. Die Verflechtungsbereiche wurden als zweispurige Querschnitte Q 2 ausgeführt. Mit der stufenweisen Fertigstellung im Laufe der 80er Jahre hat die A 92 stetig an Bedeutung gewonnen. Mit der Zunahme der Verkehrsbelastung auf der durchgehenden Strecke haben sich auch die Abbiegeströme von der A 92 aus Richtung Deggendorf in die A 9 Richtung München ständig erhöht. Um diese über die vorhandene Schleifenrampe abwickeln zu können, wurde der bestehende Querschnitt Q 1 mit überbreiter Fahrbahn in einen Querschnitt Q 2 mit zwei Fahrspuren provisorisch umgebaut. Da die Leistungssteigerung ohne eine aufwendige Erweiterung des Kreuzungsbauwerkes erfolgen sollte, fiel der Verflechtungsstreifen der A 9 aus Richtung Nürnberg kommend dem Umbau zum Opfer. Der Verkehrsstrom A 9 – A 92 ist seitdem gegenüber dem Verkehr auf der Schleifenrampe wartepflichtig, was immer wieder zu Störungen im Verkehrsablauf und zu schweren Unfällen führt.

Seit der Eröffnung des Flughafens München im Jahr 1992 hat die Verbindung A 9/A 92 von und zum Flughafen enorm an Gewicht gewonnen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Terminals II am Münchner Flughafen zum Sommerflugplan 2003 ist ihre Bedeutung weiter gestiegen und wird mit der geplanten Eröffnung des neuen Fußballstadions in München-Fröttmaning im Jahr 2005 weiter zunehmen.

Der Bau der zweistreifigen Verteilerfahrbahn A 92 Nord von der Zufahrtsrampe der Anschlussstelle Eching-Ost zur A 92 ist wegen der Nähe der Anschlussstelle Eching-Ost zum Autobahnkreuz Neufahrn erforderlich. Der Verkehrsstrom aus dem Gewerbegebiet Eching in Richtung Feldmoching müsste ohne gesonderte Verteilerfahrbahn den Abbiegestrom der A 92 in Richtung Nürnberg queren, um sich mit dem Geradeausstrom in Richtung Feldmoching zu verflechten, was wegen der äußerst geringen Verflechtungslängen nicht vertretbar ist (vgl. auch C.3.4.3.).

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Nullvariante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Soweit die Notwendigkeit der Baumaßnahme im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten statt dessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Straßenbaumaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrspolitik geführt werden.

Im Anhörungsverfahren wurde unter anderem die Prüfung alternativer Flughafenerschließungen, die das Verkehrsaufkommen im Neufahrner Kreuz soweit reduzieren, dass dessen vorhandene Kapazität ausreicht, verlangt. Diese geforderte Straßenanbindung des Flughafens aus Richtung Osten besteht über die A 92 aus Richtung Landshut. Außerdem kann der Flughafen künftig über die Flughafentangente Ost, die bereits teilweise fertig gestellt ist, über die in Planung befindliche A 94 und die neue B 388a, für die ebenfalls das Planfeststellungsverfahren bereits läuft, angefahren werden. Auch unter Berücksichtigung dieser Zufahrtsmöglichkeiten bleibt eine Ertüchtigung des Autobahnkreuzes Neufahrn angesichts der Verkehrsbelastung jedoch erforderlich, da diese in erster Linie die Verkehrsbeziehung Flughafen – München und weniger die Anbindung aus Richtung Osten und Südosten betrifft. Alternative Flughafenerschließungen sind wegen der Entwicklung des Münchner Flughafens wichtig und werden geschaffen; sie sind jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.4. Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.4.1. Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Gemäß Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern V 1.4.2. sollen überlastete Autobahnstrecken durch zusätzliche Fahrstreifen erweitert und bestehende Engpässe im Verkehrsnetz beseitigt werden.

Durch die Eröffnung des neuen Flughafens München im Jahre 1992 haben sich die Anforderungen an die Strecken A 92 und A 9 sowie an das Autobahnkreuz Neufahrn wesentlich geändert. Die Ertüchtigung des Autobahnkreuzes Neufahrn bringt eine Verbesserung der Verkehrsanbindung des Flughafens an das regionale und überregionale Straßennetz sowie an das nordöstliche Umland und Niederbayern, was den Zielen der Landesplanung entspricht (vgl. LEP B V 1.6.2).

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern enthält unter Ziffer B V 1.6.2 als Ziel die Freihaltung der in der Anlage 14 zum LEP dargestellten Trassenkorridore für eine Magnetschnellbahnverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen München. Der Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn steht zu diesem Ziel nicht im Widerspruch und muss daher nicht gem. Art. 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayLPIG untersagt werden.

Von den im Anhang 14 zum LEP dargestellten Trassen liegt nur der Korridor West im Planungsraum. Dieser Korridor West sieht sowohl eine im Bereich des Autobahnkreuzes Neufahrn nach Norden verschwenkte als auch eine eng an die A 92 gebündelte Trassenvariante vor. Die nicht parzellenscharf dargestellte nach Norden verschwenkte Trassenalternative entspricht in etwa der Raumordnungsstrasse gemäß landesplanerischer Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 18.06.2002 bzw. der Vorzugstrasse der BMG und wird von der vorliegenden Fernstraßenplanung nicht beeinträchtigt. Im Hinblick auf die eng an die BAB A 92 gebündelte Trassenalternative ergibt sich durch den Umbau des Autobahnkreuzes gegenüber der Nullvariante hinsichtlich der Belange der Raumordnung ebenfalls keine Verschlechterung. Die im Hinblick auf das Ziel B V 1.6.2 LEP geringfügige Veränderung des gegenwärtigen Zustandes ist daher unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar und berührt die Grundzüge des

Landesentwicklungsprogramms nicht (§ 11 Satz 1 ROG). So scheidet eine ebenerdige Durchführung des unveränderten Autobahnkreuzes bereits heute wegen der vorhandenen Fahrbahnen und Bauwerke aus. Eine Führung der Transrapidtrasse in der Ebene -1 bleibt bei Umsetzung der festgestellten Planung nach wie vor möglich (vgl. unten Ziffer C.3.4.12.). Das Landesentwicklungsprogramm selbst enthält keine Aussagen über die Höhenlage der Magnetschwebebahn.

Soweit eingewandt wurde, der planfestgestellte Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn verhindere eine autobahnparallele Transrapidtrasse faktisch wegen der damit verbundenen Kosten und Eingriffe in den Wasserhaushalt, ist festzustellen, dass die Freihaltung von bestimmten Trassenkorridoren als Ziel der Raumordnung nur in so weit Bindungswirkung (Art. 5 Abs. 1 Nr. 3 ROG) gegenüber der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung entfalten kann, als sie eine landesplanerische Letztentscheidung über Belange darstellt, die Gegenstand der raumordnerischen Abwägung gewesen sind. Die Frage, ob und wie eine bestimmte Magnetschwebebahntrasse im Einzelnen unter Beachtung spezifischer technischer und hier vor allem auch wasserwirtschaftlicher Anforderungen umgesetzt werden kann, wird im Landesentwicklungsprogramm, das lediglich die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung und Entwicklung festzulegen hat (Art. 13 Abs. 1 Satz 1 BayLPIG), nicht entschieden. Dies ist vielmehr Aufgabe des bevorstehenden Planfeststellungsverfahrens für den Transrapid. Ebenso wenig werden im Rahmen der raumordnerischen Abwägung Möglichkeiten der Finanzierung eines Vorhabens geprüft.

In einer Stellungnahme wird mangels Ostanbindung des Flughafens München eine weitere Konzentration der Straßenverkehrsbeziehung Flughafen – München auf die Route A 92 – Autobahnkreuz Neufahrn – A 9 befürchtet und dies für nicht raumverträglich gehalten. Diesem Einwand kann nicht gefolgt werden. Zum einen kann der Flughafen zukünftig von Osten über die Flughafentangente Ost erreicht werden. Zum anderen tragen auch die geplante BAB A 94 und die B 388a zur Erschließung des Flughafens bei. Eine weitere Konzentration des Verkehrs ist damit nicht zu befürchten. Im übrigen sieht der Entwurf des Regionalen Planungsverbandes für die Fortschreibung des Regionalplans der Region 14 (München) in Kapitel B.V.1. als Grundsatz die gute Erreichbarkeit des Flughafens aus allen Richtungen und damit auch über die A 92 vor. Dazu sollen die Verkehrsträger den notwendigen hohen Ausbaustandard aufweisen, der erforderlich ist, um die prognostizierten Steigerungen des Verkehrs aufnehmen zu können. Ausdrücklich wird dabei in der Begründung auf den zügigen Ausbau u.a. der A 92 und der A 9 hingewiesen.

3.4.2. Planungsvarianten

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

3.4.2.1. Beschreibung der Varianten

Für die Darstellung der möglichen Varianten wird auf Ziffer C.2.1.6. Bezug genommen.

3.4.2.2. Vergleich der Varianten

Wie aus den oben dargelegten Gründen bereits ersichtlich ist, wäre mit einem Verzicht auf den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn ("Nullvariante") den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese Nullvariante gewählt werden müsste.

Der Ausbau der bestehenden Schleifenrampe (Variante 1) weist sehr komplizierte und für den Verkehrsteilnehmer schwer begreifbare Verkehrsführungen auf. Wegen des begrenzten Platzangebotes im Autobahnkreuz Neufahrn hätten die an die neue Schleifenrampe anzupassenden Verbindungsrampen der Verkehrsbeziehungen Nürnberg – Flughafen und München – Feldmoching zum Teil sehr große Steigungen und Gefälle. Durch die erforderliche Vergrößerung des Radius von 50 m auf 100 m käme es zur Beeinträchtigung und teilweisen Überbauung des nordwestlich des Autobahnkreuzes liegenden Tauchsees.

Der Bau des Overfly (Variante 2) ermöglicht im Gegensatz zur Variante 1 klare und für den Verkehrsteilnehmer verständliche Verkehrsführungen. Insbesondere die direkte Verbindung vom Flughafen nach München ist wesentlich leistungsfähiger als die Ausbauvariante. Ein wichtiger Vorteil liegt auch im Wegfall der Verflechtungsproblematik zwischen den beiden Verkehrsströmen Nürnberg – Flughafen und Flughafen – München, die sich bisher auf kurzer Länge einordnen mussten. Durch den Rückbau der alten Schleifenrampe kann die Rampe NW als nichtangepasste Fahrbahn geführt werden und rückt somit vom Tauchsee und dessen wertvoller Naturlandschaft ab.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich unter Abwägung aller erheblichen Belange die Planfeststellungslösung als vorzugswürdig erweist. Dies ergibt sich bereits aus entsprechenden Grobanalysen, so dass auf eine weitergehende Untersuchung der ausgeschiedenen Variante verzichtet werden konnte. Aus Umweltgesichtspunkten sind beide Varianten in etwa gleich zu beurteilen (vgl. C.2.1.6.). Auch die von der Gemeinde Eching im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für eine eng an die A 92 gebündelte Trasse der Transrapidverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen München eingebrachte Variante ist im Vergleich mit der Planfeststellungstrasse als ungünstiger zu bewerten. Die hiermit in Zusammenhang stehenden Fragen sind unter Ziffer C.3.4.12. behandelt.

3.4.3. Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail 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 genügt auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die Linienführung der umzubauenden und neu zu errichtenden Fahrbahnen ist weitgehend durch den Bestand im Autobahnkreuz Neufahrn und die Autobahnen A 9 und A 92 vorgegeben. Sie ermöglicht die Renaturierung nicht mehr benötigter Fahrbahnflächen und eine Schonung wertvoller Biotopflächen (Tauchsee).

Im Anhörungsverfahren wurde insbesondere die Planung der Verbindungsrampe von der Anschlussstelle Eching-Ost in Richtung München-Feldmoching (A 92) kritisiert, da diese zu erheblichen Eingriffen in das Grundeigentum der betroffenen Landwirte und zu Erhöhungen der Lärmbelastung für die Moossiedlung nördlich der A 92 führe. Aus verkehrstechnischer Sicht ist es jedoch notwendig, die vorhandenen Verkehrsströme mit Hilfe einer getrennten zweiten Parallelfahrbahn aufzuteilen. Durch den Bau des Overfly müssen zwischen der Anschlussstelle Eching-Ost und dem Autobahnkreuz Neufahrn sechs Verkehrsbeziehungen (vom Flughafen und von der Anschlussstelle Eching Ost jeweils nach München-Feldmoching, München-Schwabing und Nürnberg) miteinander verflochten werden. Eine Abwicklung dieser Verkehrsbeziehungen mittels einer 3-streifigen Verteilerfahrbahn scheidet aus, da

dafür die Verflechtungslänge von nur ca. 390 m zwischen der Anschlussstelle und dem Autobahnkreuz nicht ausreicht. Eine vom Vorhabensträger durchgeführte Verkehrssimulation hat gezeigt, dass es ohne die Verbindungsrampe insbesondere in Spitzenverkehrszeiten bereits nach wenigen Minuten zu Rückstauungen bis auf die A 92 kommen würde. Die Trassierung der Verbindungsrampe ist durch verschiedene Zwangspunkte bestimmt. Die Kreuzung mit dem bei km 13,684 der A 92 überführten Weg soll unmittelbar nördlich des bestehenden Brückenbauwerkes angelegt werden. Die Verteilerfahrbahn muss den Overfly und die Verkehrsbeziehung Flughafen – Nürnberg unterfahren. Eine etwas flächensparendere Variante müsste ab der Kreuzungsstelle mit dem Feld- und Waldweg, näher an der A 92 liegend, in Tieflage mit einer rd. 200 m langen Grundwasserwanne und einem äußerst spitzwinkligen Unterführungsbauwerk unter der gemeinsamen Rampe (Overfly + Tangente NO) hindurchgeführt werden. Diese Trassierung würde Mehrkosten beim Bau von mindestens 3 Mio. € und zusätzliche Kosten für den Unterhalt verursachen. Der Graben auf FINr. 1304 der Gemarkung Eching müsste verlegt werden, was zusätzliche Kosten und Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge hätte. Die Verringerung der Flächeninanspruchnahme wäre mit 1,0237 ha (weniger als 25 % des Gesamtflächenbedarfs für die Verteilerfahrbahn) über die gesamte Länge der Verteilerfahrbahn relativ gering. Die Abtrennung eines Teils der besonders betroffenen Grundstücke FINr. 1300, 1310 und 1311 der Gemarkung Eching lässt sich auch durch diese Variante nicht vermeiden. Vor allem würde die Trassenalternative aber einen erheblichen Eingriff in das nur ca. 1 m unter der Oberfläche anstehende Grundwasser bedeuten. Sie ist daher ungünstiger zu beurteilen als die Planfeststellungslösung. Die isolierten Restflächen sind auch bei der Planfeststellungslösung zum Erwerb durch den Vorhabensträger vorgesehen.

Die A 9 liegt im Bereich des Autobahnkreuzes ca. 7 m über Gelände, da sie über die nahezu geländegleich verlaufende A 92 geführt wird. Die Gradienten des Overfly liegt in bis zu 15 m Höhe, da er seinerseits die A 9 überqueren muss. Auch hinsichtlich der Höhenlage ergeben sich die Zwangspunkte aus dem Verkehrswegebestand.

Für die Verbindungsrampen sind folgende Querschnitte vorgesehen:

- | | |
|---|--------------------|
| - Verbindungsrampe AS Eching-Ost – München-Feldmoching (A 92): | Q 2 (7,50 m) |
| - Direktrampe Flughafen (A 92) – München (A 9): | Q 3* (11 m – 13 m) |
| - Tangentenrampe NW Nürnberg – München-Feldmoching: | Q 3 (9,50 m) |
| - Tangentenrampe NO Flughafen (A 92) – Nürnberg (A 9): | Q 1 (5,50 m) |
| - Tangentenrampe SW München-Feldmoching (A 92) – München (A 9): | Q 1 (5,50 m) |
| - Schleifenrampe NO München (A 9) – München-Feldmoching (A 92): | Q 1 (5,50 m) |

Die Querschnitte der Rampen sind im Detail aus den Unterlagen 1, S. 16, und 6.2 zu ersehen. Für den Overfly wurde wegen des prognostizierten Verkehrsaufkommens eine halbe Richtungsfahrbahn gewählt, die zur Sichtfeldfreihaltung von Bau-km 0 + 140 bis Bau-km 0 + 815 auf der Kurveninnenseite um 2,50 m aufgeweitet wird (Q 3*). Die Neugestaltung der Rampen bedingt eine Verbreiterung der Ein- und Ausfahrten der beiden Autobahnen A 9 und A 92.

Die geplanten Querschnitte sind erforderlich, um insbesondere auch bei Instandsetzungsarbeiten eine leistungsfähige und flüssige Verkehrsführung zu gewährleisten.

3.4.4. Immissionsschutz / Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt

sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

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

3.4.4.1. Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

3.4.4.1.1. § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG eine vernünftige Lösung. Die möglichen Varianten für den Ausbau des Autobahnkreuzes Neufahrn unterscheiden sich hinsichtlich der Lärmauswirkung nicht wesentlich, da sich der Umbau gegenüber der vorhandenen Lärmbelastung durch die bestehenden Verkehrswege jeweils nur minimal (höchstens 0,3 dB(A)) auswirkt.

3.4.4.1.2. Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (RLS-90)" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel den jeweils maßgebenden 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) entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

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

3.4.4.1.3. Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Vorhabensträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 38.000 Kfz/24h im Prognosejahr 2020 für die Verkehrsbeziehung A 92 – A 9 in Richtung München zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. An der Sachkunde des Gutachters bestehen keine Zweifel. Die angesetzten prognostizierten Verkehrsbelastungen basieren auf der Verkehrsuntersuchung "Kfz-Verkehr Flughafen München, Prognose 2015" von Prof. Dr. Kurzak vom 21.12.2000 mit Ergänzungen vom 05.03.2003. Prognosegrundlage für den Flughafenverkehr war die offizielle Fluggastprognose 2015 der Flughafen München GmbH vom Juli 1999 mit 48,6 Mio. Passagieren pro Jahr (Gesamtaufkommen einschl. Umsteiger) bzw. von 26,5 Mio. Passagieren im Originäraufkommen (= Zunahme gegenüber 1999 um 70 %). Diese Prognose wurde im Januar 2003 von der Flughafen GmbH auch unter Berücksichtigung des neuen Terminal II auf insgesamt 48,1 Mio. Passagiere im Jahr 2015, davon 27,2 Mio. Passagiere Originäraufkommen aktualisiert. Für den Prognosehorizont 2020 liegen von der Flughafen München GmbH noch keine Daten vor. Die Verkehrsprognose berücksichtigt die Verkehrsauswirkungen des neuen Fußballstadions in München-Fröttmaning ausreichend. Die Verkehrsgutachten zum Stadion Fröttmaning wurden zwar erst 2001 erstellt, in der der Verkehrslärberechnung zugrunde liegenden Analyse und Prognose ist jedoch der Verkehr zum und vom Olympiastadion enthalten. Die Verkehrssituation wird sich durch das neue Stadion Fröttmaning auf der A 9 im Untersuchungsabschnitt nicht grundlegend ändern. Die generelle Zunahme des Verkehrs und damit auch der Stadionbesucher ist in der vorliegenden Prognose enthalten. Als Emissionsquellen wurden die Verkehrsmengen auf den beiden durchgehenden Autobahnen (A 9 und A 92) und auf der Direktrampe angesetzt. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbaumaßnahmen sind berücksichtigt.

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

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

Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch im untergeordneten Straßennetz 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.

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU) hat die von der Autobahndirektion Südbayern vorgenommenen Lärmberechnungen als amtlicher Gutachter überprüft und die Ergebnisse bestätigt (vgl. Stellungnahme vom 18.12.2003).

3.4.4.1.4. Ergebnis

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

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich trotz der Anlage von neuen Verkehrsflächen nicht um einen Straßenneubau, sondern um die Änderung eines bestehenden Verkehrsweges.

Der Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn stellt zwar nach der VLärmSchR 97 (Teil C. VI, 10.1, Abs. 2) einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Diese Änderung ist jedoch nicht als wesentlich im Sinne der oben genannten Voraussetzungen der 16. BImSchV anzusehen. Erforderlich für die Einordnung als wesentliche Änderung ist die Erweiterung um durchgehende Fahrstreifen. Darunter ist der gesamte Streckenabschnitt zwischen zwei Verknüpfungen mit einer nicht nur untergeordneten Verkehrsbedeutung, z.B. bei der Erweiterung einer Bundesfernstraße zwischen zwei Anschlussstellen oder Knotenpunkten gemeint. Dies ist bei den im Zuge des planfestgestellten Vorhabens zu errichtenden Fahrbahnen jedoch nicht der Fall, da sich diese auf den Bereich des Autobahnkreuzes beschränken und sich anschließend nicht fortsetzen, sondern in die Fahrbahnen der jeweiligen Autobahnen einmünden. Unabhängig davon, ob die Verbindungsrampe NW gegenwärtig einen ein- oder zweispurigen Querschnitt aufweist bzw. wie sie planfestgestellt ist, ist der Bau der Direktrampe nicht als Anbau eines zusätzlichen Fahrstreifens einzustufen, da sie nicht den Verkehr zwischen zwei Verknüpfungen aufnimmt, sondern diesen innerhalb der Verknüpfung (Autobahnkreuz Neufahrn) abwickelt.

Auch der Bau der Verbindungsrampe von der Anschlussstelle Eching-Ost in Richtung München-Feldmoching (A 92) ist nicht als bauliche Erweiterung der Straße

um einen zusätzlichen Fahrstreifen anzusehen, da infolge der räumlichen Trennung von der A 92 keine Möglichkeit besteht, sich nach der Anschlussstelle und vor dem Autobahnkreuz in die bisherigen Fahrstreifen einzufädeln. Bei einer solchen Nebenfahrbahn wird dem Verkehr keine weitere Fahrspur zur Verfügung gestellt um sich zwischen zwei Knotenpunkten bzw. Anschlussstellen zu verteilen, d.h. sich aufzufächern und damit flüssiger zu werden. Die Verteilerrampe nimmt nicht den durchgehenden Verkehr auf der A 92 auf, sondern dient der Verflechtung des Verkehrs unter anderem aus der Anschlussstelle Eching-Ost.

Auch unter dem Aspekt einer Erhöhung der Lärmpegel ergibt sich kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Als Immissionsorte wurden in der Berechnung nach der RLS-90 die am nächsten am Autobahnkreuz Neufahrn liegenden und daher maßgebenden Wohngebäude "An der Wiese 1" und "2" sowie "Am Forellenbach 2" im Außenbereich der Gemeinde Eching betrachtet. Der Beurteilungspegel wurde für das jeweils oberste Stockwerk an der Außenkante der Häuser berechnet. Die Ermittlung des Einflusses der Direktrampe (Overfly) auf die Lärmimmissionen erfolgte unter Berücksichtigung der Höhenlage. Die Erhöhung der Beurteilungspegel durch die Baumaßnahme beläuft sich auf max. 0,3 dB(A). Pegel von 70/60 dB(A) bei Tag/Nacht werden nicht erreicht. Die Ergebnisse der Berechnungen sind im einzelnen in der Unterlage 11 dargestellt. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat zusätzlich eine Lärmpegelberechnung für die Moossiedlung nördlich der Anschlussstelle Eching-Ost (Gebiet Gehren) durchgeführt und kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Beurteilungspegel in der Nähe der Verteilerrampe nicht verändern. Durch die Abschirmwirkung der Fahrbahnböschungen der Verteilerrampe verringern sich die Beurteilungspegel weiter nördlich sogar tendenziell. Selbst wenn man diesem Teil der Maßnahme Neubaucharakter zugestehen und deshalb die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung anwenden würde, entstünden keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil wegen der geringen Verkehrsmenge (DTV 11.600 Kfz/24h) die Immissionsgrenzwerte durch den Verkehrslärm aus der Verteilerfahrbahn nicht überschritten werden und die Summenpegel sich nicht erhöhen (vgl. Stellungnahme des LfU vom 18.12.2003, S. 2).

Bei der Lärmberechnung wurde für den Fahrbahnbelag der Direktrampe ein Korrekturwert (D_{StrO}) von 0 dB(A) zugrunde gelegt. Damit liegt die Berechnung auf der sicheren Seite, da der Vorhabensträger im Erörterungstermin zugesagt hat, für die Befestigung einen lärm mindernden Splittmastixasphalt ($D_{StrO} - 2$ dB(A)) zu verwenden. Die Forderung nach einem offenporigen Asphalt (OPA) ist dagegen abzulehnen. Es besteht, wie oben unter C.3.4.4.1.4. dargestellt, kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Im übrigen würden sich bei der hier planfestgestellten Baumaßnahme zusätzlich zu den bekannten Nachteilen des OPA weitere Probleme, insbesondere mit der Entwässerung auf den Rampen, ergeben. Die nachrichtlich in die Unterlagen aufgenommene Lärmschutzwand westlich entlang der A 9 von km 513,200 bis Planfeststellungsende wurde in den Lärmberechnungen zugunsten der betroffenen Anwohner ebenfalls nicht berücksichtigt.

Wie oben unter Ziffer C.3.2. dargestellt, bilden der Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn und der 8-streifige Ausbau der A 9 zwei selbständige Planfeststellungsverfahren, so dass keine einheitliche Prüfung der Lärmschutzansprüche vorzunehmen war. Im übrigen führen die für den 8-streifigen Ausbau vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (lärm mindernder Fahrbahnbelag und Lärmschutzwand) auch für den hiesigen Planungsabschnitt zu deutlichen Pegelminderungen.

Die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen für die Erholungsgebiete im Planungsraum muss abgelehnt werden, da in der 16. BImSchV deren Schutz nicht vorgesehen ist. Der Außenbereich hat zwar neben einer land- und forstwirtschaftlichen Funktion auch erhebliche Bedeutung für die Befriedigung des Erholungsbedürfnisses in der freien Natur, doch ist der Außenbereich kein schutzbedürftiges Gebiet im Sinne der 16. BImSchV. § 43 Abs. 1 BImSchG, auf dem

die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu ändernden Straße aufhält. Der Personenkreis, der den Außenbereich zur Erholung nutzt, ist nicht bestimmt genug, um den Begriff der Nachbarschaft zu erfüllen. Die angeführte DIN 18005 für den Schallschutz im Städtebau ist für die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges nicht anwendbar.

3.4.4.1.5. Lärmschutz für Eching

Im Gemeindebereich Eching werden durch den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn keine Ansprüche auf Lärmvorsorge ausgelöst. Es handelt sich bei der planfestgestellten Maßnahme nicht um eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im Sinne des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV (vgl. C.3.4.4.1.4.). Am Forellenbach 2 wurden Immissionspegel von 63,4 dB(A) bei Tag und 57,7 dB(A) bei Nacht errechnet. Der Pegelanteil aus dem Bau der Direktrampe beträgt dabei gleich Null dB(A). Eine Untersuchung des Anwesens Am Forellenbach 1 erbrachte Immissionspegel von 65,5 dB(A) tags und 59,7 dB(A) nachts. Der Pegelanteil aus dem Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn beträgt hier ebenfalls gleich Null dB(A), die Maßnahme ist also ohne jeglichen Einfluss auf den Gesamtpegel. An der Wiese 1 liegen die Immissionspegel bei 64,0 dB(A) bei Tag und 58,5 dB(A) bei Nacht (ohne Lärmschutzmaßnahmen an der A 9), wobei die Pegelerhöhung durch die vorliegende Planung 0,3 dB(A) beträgt. Mit den beim 8-streifigen Ausbau der A 9 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen verringern sich diese Immissionspegel auf 62,1 dB(A) bei Tag und 56,4 dB(A) bei Nacht. In Günzenhausen ergeben sich Nachtwerte von max. 50 dB(A). Der Pegelanteil aus dem Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn beträgt dabei Null dB(A). Am nordöstlichen Rand des Gewerbegebiets westlich der Autobahn A 9 beträgt der Pegelanteil aus dem Umbau höchstens 0,2 dB(A).

Somit werden bereits für die hinsichtlich der Autobahnen am ungünstigsten gelegenen Immissionsorte in der Gemeinde Eching keine Pegelerhöhungen um 3 dB(A), was einer Verdoppelung des Verkehrs entsprechen würde, bzw. eine weitere Erhöhung von Werten über 70dB(A)/60dB(A) verursacht. Die Berechnung von zusätzlichen, vom Autobahnkreuz Neufahrn weiter entfernten Immissionsorten im Gemeindegebiet war angesichts dieser Ergebnisse nicht erforderlich. Dem Antrag der Gemeinde Eching, eine neue schalltechnische Untersuchung durchzuführen, konnte aus diesen Gründen nicht entsprochen werden. Auch die Tatsache, dass in der Gemeinde Eching infolge der bestehenden Verkehrswege die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten sein mögen, ändert nichts an diesem Ergebnis, da diese Grenzwerte vorhabensbezogenen sind und nur beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße gelten.

Die Errichtung einer so genannten Mini-Schallschutzwand in Form eines Spritzschutzes auf der Direktrampe kann vom Vorhabensträger mangels Rechtsanspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen nicht verlangt werden.

3.4.4.1.6. Lärmschutz für Neufahrn

Aufgrund des Umbaus des Autobahnkreuzes Neufahrn werden die Ortsteile Fürholzen (Mindestabstand zum Autobahnkreuz Neufahrn 1 km) und Hetzenhausen (Abstand rd. 3 km) nicht durch Pegelerhöhungen zusätzlich zum Verkehrslärm der A 9 belastet. In der Moossiedlung nördlich der Anschlussstelle Eching-Ost beträgt der Immissionspegel max. 65 dB(A) am Tag. Dieser Lärmpegel wird fast ausschließlich vom Verkehr auf der A 92 verursacht (der Anteil der A 9 beträgt 0,2 dB(A)). Die vorliegende Maßnahme ist auch hier ohne Einfluss auf die Gesamtlärmbelastung. Wie oben unter Ziffer C.3.4.4.1.4. dargestellt, handelt es sich beim Bau des Overfly nicht um eine wesentliche Änderung einer Straße im Sinne der 16. BImSchV. Lärmvorsorgemaßnahmen sind deshalb durch dieses Bauvorhaben nicht veranlasst.

3.4.4.2. 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).

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 22. BImSchV, der 23. BImSchV oder in EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Diese Prognose beruht auf dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02).

In Anbetracht der raschen Verdünnung von straßenbedingten Luftschadstoffen mit zunehmendem Abstand von der Fahrbahn lässt das MLuS 02 eine Abschätzung nur bis zu einem Abstand von maximal 200 m zu. Im vorliegenden Fall ist die nächstgelegene Bebauung ca. 400 m von den Autobahnen entfernt. Es wurde daher, um sicher zu gehen, eine Abschätzung für einen fiktiven Immissionsort in einer Entfernung von 200 m zur A 9 unter Berücksichtigung der kreuzenden A 92 vorgenommen. Dabei hat sich gezeigt, dass an diesem fiktiven Immissionsort die maßgebenden Grenzwerte der 22. BImSchV unter Einbeziehung der im Bereich Eching vorliegenden Hintergrundbelastung nicht überschritten werden. Demnach werden auch bei den an hochbelasteten Straßen signifikanten Schadstoffen Stickstoffdioxid (NO₂) und Partikel/Ruß (PM₁₀) die Grenzwerte nicht erreicht. Eine Überschreitung der Grenzwerte an der weiter entfernten realen Bebauung ist daher nicht zu erwarten.

Zu diesem Ergebnis kommt auch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz in seiner Stellungnahme vom 18.12.2003.

3.4.4.3. Bodenschutz

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

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. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen.

3.4.5. Naturschutz- und Landschaftspflege

3.4.5.1. 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 u.ä. 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. Maßgeblich in die Entscheidung mit eingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff angemessen ausgeglichen wird.

Berücksichtigung der Naturschutzbelange:

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) 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, Beschluss vom 21.03.1996, Az. 7 B 164/95, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht im Rahmen des Interessenausgleichs (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44/87, NVwZ 1991, 364). Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I 2003, 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die Landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12, S. 22 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.

Die Landschaftspflegerische Begleitplanung entspricht hinsichtlich Methode und Inhalt den gesetzlichen Anforderungen des Art. 6b Abs. 4 BayNatSchG. Zu Zweifeln an der Sachkunde und der Objektivität der Ersteller besteht kein Anlass.

Aufgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplans ist die Darstellung und Bewertung des vorhandenen Zustandes von Naturhaushalt und Landschaftsbild, die Darstellung der infolge des Eingriffs zu erwartenden Beeinträchtigungen und ihre Bewertung sowie die Darstellung der Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich ihres zeitlichen Ablaufs. Der Schwerpunkt liegt auf einer Betrachtung von Natur und Landschaft in ihrem Ist-Zustand. Die durch frühere Infrastrukturvorhaben, wie etwa den Bau der A 92, verursachten Veränderungen sind dabei vor allem unter dem Aspekt einer bestehenden Vorbelastung von Bedeutung. Ein wirksames Ausgleichskonzept kann aber nicht auf der Grundlage eines nicht mehr vorhandenen

Zustandes entwickelt werden, sondern muss von der aktuellen Situation ausgehen. Zudem bezieht sich die Landschaftspflegerische Begleitplanung als Teil der Planfeststellung nur auf das konkrete Straßenbauprojekt. Gleiches gilt für die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Belange der Landwirtschaft sind in der Unterlage 12 ausreichend erfasst und zutreffend bewertet. Die landwirtschaftliche Nutzung im Untersuchungsraum ist nur insoweit Gegenstand der Landschaftspflegerischen Begleitplanung als Instrument des Naturschutzrechtes, als sie den Bestand von Natur und Landschaft prägt. Die Art der Feldfrüchte auf einzelnen Grundstücken ist dabei im Hinblick auf die Eingriffsbeurteilung und die Maßnahmenkonzeption von allenfalls untergeordneter bzw. ohne Bedeutung, da eine Unterscheidung nur bezüglich Ackerland oder Grünland stattfindet. Die hauptsächlich vor einem wirtschaftlichen Hintergrund zu sehende Betroffenheit der Landwirte sowohl als öffentlicher Belang als auch im Hinblick auf die einzelnen Betriebe ist unten unter Ziffern C.3.4.7. und C.3.5.1.1. ff. sowie bei den jeweiligen Einwendern behandelt. Die Entwicklung eines landwirtschaftlichen Nutzungskonzepts für den Bereich des Eingriffs ist nicht Aufgabe der Landschaftspflegerischen Begleitplanung. Für ein solches Vorgehen gäbe es auch keine Rechtsgrundlage. Die Gestaltung seiner landwirtschaftlichen Tätigkeit muss vor dem Hintergrund der durch Art. 12 und 14 GG geschützten Rechtspositionen vielmehr dem jeweiligen Betriebsinhaber überlassen bleiben. Sofern sich aus dem Vorhaben Wertminderungen landwirtschaftlicher Nutzflächen unterhalb der Schwelle der Existenzgefährdung ergeben, ist dies, ebenso wie die Bewertung der jeweiligen landwirtschaftlichen Nutzung, eine Frage der Grunderwerbsverhandlungen bzw. des Entschädigungsverfahrens.

3.4.5.2. Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.4.5.2.1. Eingriffsregelung

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

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

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BayNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44/87). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

3.4.5.2.2. Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992, Az. 4 A 4/92, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung 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. 6a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante).

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, dessen Erfordernissen gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.0) und im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

3.4.5.2.3. Ausgleichsmaßnahmen

Wie in Unterlage 12.0 (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil, S. 27 ff.) dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die für den Ausgleichsbedarf maßgeblich sind:

Folgen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes ergeben sich aus der Überbauung und Beeinträchtigung der Lebensraumstrukturen und des landschaftlichen Funktionsgefüges. Betroffen sind zum Teil Flächen mit mittlerer bis hoher Bedeutung wie der Moosachkanal mit durchgehendem Gehölzsaum und Hochstauden- und Röhrichbeständen (sehr geringfügige Überbauung durch neue Brückenportale, geringfügige zusätzliche mittelbare Beeinträchtigung durch die Verschiebung verkehrsbedingter Emissionen beiderseits der A 9).

Mittlere ökologische Bedeutung besitzen das flächige Feldgehölz mit naturnah ausgeprägtem Entwässerungsgraben zwischen Mauka und A 92 (Überbauung der Gehölzbestände im Mittelteil, Zerschneidung des geschlossenen Bestandes und Isolation des südlichen Teils zwischen A 92 und der Verbindungsrampe, mittelbare Beeinträchtigung von Teilflächen durch verkehrsbedingte Emissionen, Überbauung des naturnahen Fließgewässers), die Gehölz-, Hochstauden- und Röhrichsäume an der Mauka (geringfügige Zunahme der bereits bestehenden Beeinträchtigungen durch die Verlängerung des Brückenbauwerkes östlich der A 9), der Fürthbach (Zunahme der bereits bestehenden Beeinträchtigung durch die Verlängerung des Brückenbauwerkes), der Tauchsee (geringfügige Zunahme der mittelbaren Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Emissionen) und die hochstaudenreichen Entwässerungsgräben am westlichen Böschungsfuß der A 9 im Norden des Autobahnkreuzes (Verlegung der Gewässer nach Westen, Überbauung artenreicher Hochstaudenfluren (Art. 13d BayNatSchG), geringfügige zusätzliche mittelbare Beeinträchtigung durch verkehrsbedingte Emissionen).

An Flächen mit geringer bis mittlerer ökologischer Bedeutung werden Lebensräume auf den Böschungen der A 9 und der A 92 überbaut.

Durch die Verwirklichung der planfestgestellten Maßnahme sind auch mehrere Elemente des landschaftlichen Funktionsgefüges im Planungsraum betroffen: Die gering bis mittel bedeutsamen faunistischen Funktionsbeziehungen innerhalb und

entlang des flächigen Feldgehölzes zwischen Mauka und der A 92 werden durch den Bau der Verteilerrampe A 92-Nord zerschnitten. Es erfolgt eine Verstärkung der bereits vorhandenen Beeinträchtigungen der mittel bis hoch bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der Bäche durch die Verbreiterung der Fahrbahnen und die dadurch erforderlichen Verlängerungen der Brückenbauwerke.

An Flächen mit hoher Empfindlichkeit und/oder hohem abiotischen Standortpotential gehen bisher überwiegend landwirtschaftlich oder als Straßenebenflächen genutzte Böden und ihre Funktionen durch Versiegelung verloren. Bisher nicht derartig belastete Böden werden durch Einträge verkehrsbedingter Emissionen beeinträchtigt.

Es kommt zu einer Zunahme der Gefährdung für das hochanstehende, kaum geschützte Grundwasser durch verkehrsbedingte Auswirkungen, sowie zu einer geringfügigen Zunahme des Gefährdungspotentials für die Oberflächengewässer aufgrund des Baus und Betriebs (Eintrag von Schwemm- und Feinmaterial, Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen).

In das Landschaftsbild, die Erholungsfunktion und den Naturgenuss wird durch die Zunahme von Lärm und optischer Unruhe, die weitere Beeinträchtigung des Blicks auf die landschaftsprägende Kulisse der bewaldeten Tertiärkante, die optische Beeinträchtigung durch die Rodung der autobahnbegleitenden Gehölzbestände für die Zeitdauer der Baumaßnahme und die Verstärkung der technischen Überprägung der Landschaft eingegriffen.

Auch die im Plangebiet befindlichen Ausgleichsflächen für andere Projekte sind von den Maßnahmen im Autobahnkreuz Neufahrn betroffen. Durch den Bau der Verteilerrampe A 92-Nord wird die abpuffernde Gehölzpflanzung an den Kiesweihern teilweise versiegelt und überbaut. Außerdem wird die Gefährdung des Oberflächen- und Grundwassers im Bereich der rekultivierten Kiesabbaufäche durch die Errichtung und den Betrieb der Verteilerrampe erhöht.

Der Bau der Tangentialrampe Nordost führt zum Verlust eines Teils der Ausgleichsfläche für die Aufstellung eines Sendemastens.

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4/92, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36/96, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Die bayerische Regelung ist noch nicht an die geänderte bundesrechtliche Regelung (§ 19 Abs. 3 BNatSchG) angepasst.

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -Inhalt, -Methode und -Schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den von den Staatsministerien des Inneren und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a

BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben vom 21.06.1993 (Gemeinsame Grundsätze) 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. Der Ausgleich hat Vorrang vor Ersatzmaßnahmen.

Das Ausgleichs- und Gestaltungskonzept für den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn erreicht in der vom Eingriff betroffenen Landschaft neben der Kompensation der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts auch eine Neugestaltung des straßenbegleitenden Landschaftsraumes. Die hierfür vorgesehenen Maßnahmen haben das Ziel, den Baukörper in die Landschaft einzubinden, um die Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie die Sicherung der Erholungseignung unter Berücksichtigung des gestalterischen Konzeptes für die nördliche Münchner Stadteinfahrt zu gewährleisten. Durch Lage und Gestaltung der Maßnahmen innerhalb eines wirksamen Gesamtkonzepts wird ein funktionierender Lebensraumverbund wiederhergestellt bzw. neu geschaffen, um auf diese Weise nicht nur einzelnen Tier- oder Pflanzenindividuen sondern zusammenhängenden Lebensgemeinschaften und auf Komplexlebensräume angewiesenen Tierpopulationen das Überleben zu ermöglichen.

Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

Der Vorhabensträger wird eine 7,2 ha große, landwirtschaftlich genutzte Fläche südöstlich von Fürholzen im Niedermoorbereich als Ausgleichsfläche für mehrere Bauvorhaben im Raum zwischen Eching und Freising bereitstellen. Für das gesamte Gebiet wurde in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising ein Renaturierungskonzept entwickelt. Auf einer 2,4 ha großen Teilfläche dieses Konzeptes werden die Ausgleichsmaßnahmen für den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn realisiert.

Die in den Planunterlagen mit A 1 bezeichnete Ausgleichsmaßnahme besteht in der Wiederherstellung eines naturnahen Niedermoorlebensraumes im Freisinger Moos. Dazu werden landwirtschaftliche Flächen in nicht mehr zu düngendes, extensiv zu nutzendes Grünland umgewandelt. Der Oberboden auf dem bisherigen Ackerstandort wird flächig abgetragen und im Zentrum der Fläche eine tiefere Mulde bis in den Grundwasserschwankungsbereich angelegt. Das Gelände wird hinsichtlich der Befahrbarkeit mit Mähgeräten modelliert. Es sind wechselfeuchte Wiesen verzahnt mit einem Mosaik unterschiedlicher Vegetationsbestände in der Mulde (Seggen-, Hochstauden- und Schilfbestände) vorgesehen. Dazu erfolgt die Aussaat speziell zusammengestellter Samenmischungen, die zum Teil aus Streuwiesenbeständen des Freisinger Moooses geerntet wurden. Vorhandenes Grünland und Feuchtwiesen werden durch Verzicht auf Düngung und Pflege durch Aushagerungsmahd extensiviert.

Die beschriebene Maßnahme soll vorrangig einen Ausgleich für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts schaffen, dient jedoch auch der Kompensation von Auswirkungen auf die abiotischen Schutzgüter "Boden", "Wasser" und "Klima". Gleichzeitig wird den durch den Ausbau des Autobahnkreuzes Neufahrn verursachten Beeinträchtigungen der Ausgleichsflächen früherer Projekte Rechnung getragen.

Der Standort der Ausgleichsmaßnahme erscheint trotz einer gewissen Distanz zum Eingriff geeignet. Die Grundstücke befinden sich im Gegensatz zu dem von der Gemeinde Eching vorgeschlagenen Standort im Bereich des im Gemeindeentwicklungsprogramm ausgewiesenen Gebietes mit Schwerpunkt für landschaftliche Erholung nordwestlich des Autobahnkreuzes bereits im Eigentum der

Bundesfernstraßenverwaltung. Die vorher landwirtschaftlich genutzte Fläche ist aufwertungsbedürftig und aufwertungsfähig. Durch den Zusammenhang mit anderen Ausgleichsmaßnahmen mit einheitlichem Konzept entsteht eine großflächige und damit besonders wirksame Naturschutzmaßnahme. Vergleichbar geeignete Alternativflächen sind derzeit nicht verfügbar.

Der Ausgleich eines Eingriffs in das Landschaftsbild ist nicht notwendig deshalb zu verneinen, weil eine Veränderung optisch wahrnehmbar bleibt. Vielmehr kommt es darauf an, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand geschaffen wird, der den vorher vorhandenen Zustand in weitestmöglicher Annäherung fortführt (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44/87). Zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und von Sichtbeziehungen werden die Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 5 durchgeführt:

Die neue Verkehrsführung im Autobahnkreuz Neufahrn erfordert eine gestalterische Neuordnung der Kreiselflächen. Diese trägt dazu bei, optische Ruhe in die vielfach verschachtelten Ebenen des Autobahnkreuzes zu bringen und das Autobahnkreuz an das gestalterische Konzept für die gesamte nördliche Münchner Stadteinfahrt anzuschließen. Sie zielt daher auf eine ruhige Modellierung und eine der Landschaft entsprechende blockweise Bepflanzung ab. Die geschlossene Gehölzpflanzung im oberen Böschungsbereich betont die Linienführung der A 9. Alle Böschungen werden nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien gestaltet und landschaftlich eingebunden. Die Gestaltungsmaßnahmen sind in das für den 8-streifigen Ausbau der A 9 zwischen dem Autobahnkreuz Neufahrn und dem Autobahnkreuz München-Nord entwickelte Gesamtkonzept zur Neugestaltung des straßenbegleitenden Landschaftsraumes integriert und wurden für den Kreuzungsbereich mit der A 92 thematisch abgewandelt. Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen haben eine Flächengröße von insgesamt ca. 25 ha. Um das Ziel einer wirksamen und landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes zu erreichen, müssen diese Gestaltungsmaßnahmen im Bereich des Eingriffs erfolgen.

Der Vorhabensträger ist bemüht, soweit dies möglich und sinnvoll ist, für die Ausgleichs- und Gestaltungsflächen Saat- und Pflanzgut aus gebietsheimischen Beständen des süddeutschen Raumes zu verwenden. Eine Beschränkung auf ausschließlich autochthones Material ist im Hinblick auf die Standortverhältnisse und die Anforderungen an die Funktionserfüllung jedoch nicht möglich.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH, Beschluss vom 24.01.1992, Az. 8 CS 91.01233 u.a., BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29/95, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 14) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde Rücksicht genommen. Die Ausgleichsmaßnahme A1 findet auf einer Fläche statt, die von der Bundesfernstraßenverwaltung freihändig erworben werden konnte.

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

Die in einer Stellungnahme befürchteten Auswirkungen des Transrapid auf die Erholungseignung der Niedermoorlandschaft müssen und können erst in dem für dieses Vorhaben durchzuführenden Planfeststellungsverfahren behandelt werden.

3.4.5.3. Landschaftsschutzgebiet

Der Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn beeinträchtigt das Landschaftsschutzgebiet "Freisinger Moos und Echinger Gfild" (Verordnung des Landkreises Freising über das Landschaftsschutzgebiet "Freisinger Moos und Echinger Gfild" vom 20.10.1994 in der Fassung der Änderung vom 21.05.2001). Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen kann gem. § 7 der Landschaftsschutzgebietsverordnung in Verbindung mit Art. 49 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Art. 49 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG) Befreiung von den Verboten nach § 4 der Landschaftsschutzgebietsverordnung erteilt werden. Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Straßenbaumaßnahme höher zu gewichten als die naturschutzrechtlichen Anforderungen an den Erhalt des geschützten Gebietes. Dies ergibt sich aus den oben unter Ziffer C.3.3.2. gemachten Ausführungen zur Notwendigkeit des Umbaus des Autobahnkreuzes Neufahrn. Maßgeblich in die Abwägung miteingeflossen ist dabei die Tatsache, dass der Eingriff in Natur und Landschaft angemessen ausgeglichen wird.

3.4.6. Gewässerschutz

3.4.6.1. Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Bei der Alten Moosach, dem Moosachkanal, der Mauka und dem Fürthbach handelt es sich um Gewässer dritter Ordnung (Art. 2 Abs. 1 Nr. 3 BayWG). Sie sind vom Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn insoweit betroffen, als die bestehenden Durchlässe verlängert und die betroffenen Gewässer naturnah ausgebaut werden. Dabei handelt es sich um Ausbaumaßnahmen nach § 31 Abs. 2 WHG, für die der Plan mit diesem Beschluss nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls festgestellt wird. Diese Feststellung ist zulässig, da bei Beachtung der Auflagen das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden (Art. 58 Abs. 2 und 3 BayWG). Die Umweltauswirkungen sind dargestellt, bewertet und berücksichtigt.

Rückhalteraum in Überschwemmungsbereichen geht nicht verloren.

3.4.6.2. Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen und in Sickermulden sowie über die bestehenden Versickeranlagen zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Einleitungen in das Grundwasser über Versickermulden und Versickeranlagen sind dabei gemäß § 2 Abs. 1 WHG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nummer 5 WHG gestattungspflichtig.

Als Ausgleich für die Eingriffe in Natur und Landschaft ist unter anderem die Anlage einer wechselfeuchten Mulde vorgesehen (Ausgleichsmaßnahme A 1, Anhang zu Unterlage 12.0, S. 21). Gemäß § 2 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 Nummer 5 WHG bedarf diese Benutzung des Grundwassers der wasserrechtlichen Gestattung.

Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A.4. des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A.4.4. angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i.V.m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße behandelt und bewertet. Wasserschutzgebiete und Überschwemmungsbereiche werden vom Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn nicht berührt.

Das Landratsamt Freising als zuständige Wasserrechtsbehörde hat in der Stellungnahme vom 17.12.2003 das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erteilt.

3.4.7. Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt werden. 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. Auch die Tatsache, dass im Bereich der Gemeinden Eching und Neufahrn die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen durch Straßenbaumaßnahmen in der Vergangenheit bereits erheblich war, wurde in dieser Abwägung berücksichtigt. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist aber 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 werden ca. 4,9 ha Fläche versiegelt. Für die Ausgleichsmaßnahme A 1 werden etwa weitere 2,4 ha benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, den 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 Vermeidungs-, Gestaltungs- und 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. Auch einzelne Betriebe werden in ihrer Existenz nicht gefährdet.

3.4.8. Kommunale Belange

Hinsichtlich verschiedener Forderungen bzw. Beanstandungen der Planung, insbesondere Abschnittsbildung, Naturschutz, Lärmschutz und Luftreinhaltung, wird vorab auf die obigen Ausführungen verwiesen. An dieser Stelle sei angemerkt, dass erhebliche Zweifel an der Berührung des gemeindlichen Aufgabenkreises bestehen, sofern es darum geht, auch als Sachwalter privater Belange die Nachbarn von

Verkehrswegen vor erhöhten Lärm- und Schadstoffimmissionen zu bewahren. Es bleibt der Initiative der betroffenen Bürger überlassen, sich gegen solche Immissionen zu wehren. Dies gilt auch, wenn es um die Wahrung öffentlicher Belange wie z. B. den Naturschutz geht. Der gemeindliche Aufgabenkreis umfasst nicht die Befugnis, sich gegenüber anderen staatlichen Planungsträgern insofern als Kontrollinstanz zu betätigen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 02.02.1996, Az. 4 A 42/95; BayVGH, Urteil vom 05.07.1994).

Demgegenüber hat der ortsplannerische Belang erhebliches Gewicht für die Entscheidung. Selbst wenn eine konkrete Bauleitplanung noch nicht in Angriff genommen wurde, kann das Kriterium des so genannten Freihaltebelangs bereits in die Abwägung mit einbezogen werden (BVerwG, Urteil vom 26.05.1994, Az. 7 A 21/93, UPR 1994, 342). Die Planungshoheit bekommt ein umso höheres Gewicht, je konkreter die Planung bereits ist oder je eindeutiger feststeht, dass eine Entwicklung in anderen Bereichen nicht oder nur sehr erschwert möglich ist.

Die Gewerbegebiete der Gemeinde Neufahrn beschränken sich nach den Darstellungen in den Flächennutzungsplänen auf die Bereiche südlich der Bahnlinie München – Landshut und sind somit von der vorliegenden Planung nicht betroffen.

Die Gemeinde Eching erwägt, die im Flächennutzungsplan und im Gemeindeentwicklungsplan bereits als Gewerbeflächen vorgesehenen Bereiche nördlich der Leipziger Straße als Gewerbegebiete auszuweisen. Dieses Vorhaben ist durch den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn nicht gefährdet. Lärmschutzmaßnahmen müssen nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden. Das Schutzmaß, das der Fachplanungsträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich nach der baulichen Qualität, die dem betroffenen Gebiet im Zeitpunkt der Planfeststellung zukommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 A 11.95). Bauliche Verhältnisse, die sich, wie hier, noch in der Entwicklung befinden, muss der Fachplanungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt. Dies ist beim geplanten Gewerbegebiet der Gemeinde Eching nur eingeschränkt der Fall, da eine Ausweisung von Gewerbeflächen aufgrund des Flächennutzungsplanes nur erwogen wird (vgl. Einwendungsschreiben der Gemeinde Eching vom 21.01.2004, S. 25). Konkrete Verfahrensschritte zur Aufstellung eines entsprechenden Bebauungsplanes wurden bisher nicht eingeleitet. Durch den Bau des Overfly wird sich in dem Bereich nördlich der Leipziger Straße der Lärmpegel um max. 0,2 dB(A) erhöhen. Diese für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Lärmpegelerhöhung wird durch die beim 8-streifigen Ausbau der A 9 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand und lärmindernder Fahrbahnbelag bewirken in diesem Bereich eine Lärminderung von ca. 3 dB(A)) mehr als ausgeglichen. Selbst wenn es durch den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn zu Überschreitungen der in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte von 69 dB(A)/59 dB(A) kommen würde, wäre die Gemeinde Eching an der Ausweisung eines Gewerbegebietes in diesem Bereich nicht gehindert, erforderlichenfalls müsste sie im Bebauungsplan (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorsehen. Dies ist ihr trotz der zeitlichen Priorität des Flächennutzungsplanes zuzumuten, denn der weitaus größte Teil der Lärmemissionen geht von den seit Jahren vorhandenen Autobahnen A 9 und A 92 aus, der Umbau des Autobahnkreuzes hat wegen der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung kaum Auswirkungen auf den Summenpegel.

Auch der Vollzug des Bebauungsplans Nr. 16 "Fuchsbergstraße" im Ortsteil Günzenhausen wird nicht unmöglich gemacht. Zwar handelt es sich hierbei bereits um eine gefestigte Planung, auf die bei der Fachplanung grundsätzlich Rücksicht zu nehmen wäre. Der Bau des Overfly führt hier jedoch nicht zu einer Erhöhung der Lärmbelastung.

Vom Grundeigentum der Gemeinde Eching werden insgesamt ca. 18.000 m² dauerhaft in Anspruch genommen. Die Flurstücke werden dabei hauptsächlich für

die Neuerrichtung von Verkehrswegen benötigt. Die übrigen Flächen sind für landschaftsgestaltende Maßnahmen erforderlich. Diese müssen, um den Zweck der landschaftsgerechten Einbindung des Straßenkörpers erfüllen zu können, teilweise im Bereich des Eingriffs erfolgen. Die Gestaltungsmaßnahmen sind gem. Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG erforderlich und können nicht geringer dimensioniert werden. Eine Trassenführung, die das Grundeigentum der Gemeinde Eching weniger belasten würde, ist mit verhältnismäßigem Aufwand nicht zu erreichen.

Da es sich beim Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn nicht um einen Neubau bzw. eine wesentliche Änderung einer Straße handelt, bestehen keine Ansprüche auf Lärmschutz (vgl. C.3.4.4.1.). Zusammen mit der benachbarten Ausbaumaßnahme – 8-streifiger Ausbau der A 9 – tritt insgesamt sogar eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation für die vom Lärm der A 9 betroffene Wohnbevölkerung von Eching ein. Im Bereich des evangelischen Kindergartens auf FINr. 1146 der Gemarkung Eching kommt es mit den für den Ausbau der A 9 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand und lärmindernder Fahrbahnbelag) im Prognosejahr 2020 zu einer Lärmpegelminderung gegenüber heute von 4,7 dB(A). Hinsichtlich der geplanten Gewerbenutzung auf FINr. 1328/1 (Gemarkung Eching) gilt das oben ausgeführte.

Für die Beeinträchtigung von kommunalen Ausgleichsflächen durch den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn ist eine flächengleiche Kompensation im Zusammenhang mit der Ausgleichsmaßnahme A 1 vorgesehen.

Es wird nicht verkannt, dass der Bau der Transrapidverbindung zwischen dem Hauptbahnhof München und dem Flughafen München die Planungshoheit der Gemeinde Eching einschränken kann. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. C.1.2. und C.3.4.12.). Soweit die Gemeinde Eching rügt, eine Realisierung der Transrapidverbindung auf der Vorzugstrasse der BMG führe zu Eingriffen in ihr Ausgleichsflächenkonzept (§§ 1a, 200 BauGB), ist dies ebenfalls eine Problematik, die im Rahmen der Planfeststellung für die Magnetschwebbahn und nicht im vorliegenden Verfahren zu behandeln ist.

Dem Antrag der Gemeinde Eching, ihr vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mitzuteilen, wie in diesem über ihre Forderung nach der Ermöglichung einer gebündelten Trassenführung für den Transrapid bzw. eine Express-S-Bahn durch das Autobahnkreuz Neufahrn entschieden wird, konnte nicht entsprochen werden. Das Planfeststellungsverfahren verlangt eine gerechte Abwägung aller einzustellenden Belange gegeneinander und untereinander. Die Frage, wie über einzelne Belange letztendlich zu entscheiden ist, lässt sich daher erst bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses als Ergebnis des Abwägungsprozesses beantworten. Die Anwendbarkeit von § 78 VwVfG wurde unter Ziffer C.1.2. behandelt.

3.4.9. Wald

Für den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn müssen ca. 0,2 ha Wald und waldähnliche Bestände gerodet werden. Der Waldfunktionsplan weist aufgrund der geringen Größe des betroffenen Waldstücks diesem keine besonderen Funktionen zu, allerdings sehen sowohl der Waldfunktionsplan als auch der Regionalplan (B I 1.1.1.; B I 1.2.2.07.4) allgemein die Erhaltung und Mehrung der Waldflächen im Planungsraum vor. Die Rodung kann dennoch gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen werden. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme (vgl. Ziffer C.3.3.).

Im Zuge der Gestaltungsmaßnahme G 3 (vgl. Unterlage 12.0, Anhang S. 18 und Unterlage 12.4) wird der Waldverlust auf einer Fläche von 0,2 ha im Anschluss an den vorhandenen Wald südlich der Verteilerrampe angemessen ausgeglichen. Insoweit sind die Grundsätze des bayerischen Waldgesetzes, insbesondere die Art. 1, 5 und 14 zu beachten.

Eine weitergehende Ausgleichspflicht kann dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden, da die gesetzlichen Anforderungen mit der geplanten Gestaltungsmaßnahme bereits erfüllt sind. Da es sich bei den zu rodenden Flächen nicht um Bannwald handelt, kann eine Ersatzaufforstung nur nach Art. 6a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG verlangt werden. Grundsatz 1.2 der Gemeinsamen Grundsätze vom 21.06.1993 sieht für Wälder mit naturnahen Elementen ein Ausgleichserfordernis von 1,1 bis 1,5 vor. Gemäß Grundsatz 1.4 verringert sich dieses Ausgleichserfordernis auf den Faktor 0,6 bis 1,0, da die zu rodende Waldfläche innerhalb der Beeinträchtigungszone (Grundsatz 5.1: 50 m) der bestehenden Autobahn liegt. Der vom Vorhabensträger vorgesehene Ausgleich im Verhältnis 1 : 1 ist damit im Hinblick auf die gesetzlichen Vorgaben ausreichend, zumal auch im Rahmen der übrigen Gestaltungsmaßnahmen Gehölzpflanzungen erfolgen. Dies hat der Vertreter der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben im Erörterungstermin bestätigt (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 11.04.2004, S.5 f.). Die Konzeption und Lage der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nördlich der A 92, die auch der Kompensation der Waldverluste dienen, schließt eine großflächige Aufforstung aus. Insbesondere befinden sich im entsprechenden Bereich zu schützende Wiesenbrüteregebiete.

Die Aufforstung bedarf gemäß Art. 16 Abs. 4 BayWaldG keiner gesonderten Erlaubnis.

3.4.10. Denkmalschutz

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (LfD) geht nach der Auswertung von Luftbildern davon aus, dass im Plangebiet vor- und frühgeschichtliche Siedlungsspuren vorhanden sind.

Die Erdarbeiten in diesem Bereich können gleichwohl zugelassen werden, da der Schutz eventueller Bodendenkmäler auch ohne die Versagung der Baumaßnahme sichergestellt ist. Durch die Auflage A.3.1.3. ist gewährleistet, dass die Bauarbeiten vom Landesamt für Denkmalpflege fachlich begleitet werden können. Nachdem bei den geplanten Baumaßnahmen Erdbewegungen meist nur auf schmalen Streifen erfolgen und mit einem sofortigen Baubeginn aufgrund finanzieller Engpässe nicht zu rechnen ist, besteht die Möglichkeit, wichtige Funde vorab durch Grabungen zu sichern bzw. sie in den Restflächen, soweit sie innerhalb der vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen liegen, vor Ort zu erhalten. Das öffentliche Interesse am Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn überwiegt hier die Belange des Denkmalschutzes. Auf die Darstellung der Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme unter Ziffer C.3.3.2. wird Bezug genommen.

Die Durchführung einer archäologischen Sondierung und gegebenenfalls einer archäologischen Ausgrabung (vgl. Stellungnahme des LfD vom 16.01.2004) können dem Vorhabensträger nicht zur Auflage gemacht werden. Für eine derartige Auflage besteht keine Rechtsgrundlage. Art. 8 Abs. 4 des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes (DSchG) verpflichtet den Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigten nur dazu, entsprechende Grabungsmaßnahmen zu dulden, nicht jedoch, diese aktiv selbst durchzuführen. Im übrigen greift Art. 8 DSchG erst ein, wenn tatsächlich Bodendenkmäler gefunden wurden. Ist, wie hier, das Vorhandensein von Bodendenkmälern nur möglich, ist dies, wie im vorhergehenden Absatz geschehen, im Rahmen der Ermessensentscheidung nach Art. 7 Abs. 1 DSchG zu berücksichtigen.

Zur Übernahme der Kosten für eventuell erforderliche archäologische Grabungen kann der Vorhabensträger ebenfalls nicht verpflichtet werden, da das DSchG keine Rechtsgrundlage für die Anordnung einer solchen Kostenfolge vorsieht. Die vom LfD vertretene Auffassung, eine solche folge aus dem Veranlasserprinzip, welches bereits auf Grund völkerrechtlicher Verpflichtungen (Europäisches Übereinkommen zum Schutz des archäologischen Erbes) bestehe, hat sich nach Prüfung der in Bezug genommenen Rechtsquellen nicht bestätigt. Das angeführte Übereinkommen

verpflichtet die Mitgliedsstaaten lediglich, entsprechende Maßnahmen zum Schutz archäologischer Funde zu treffen und ist nicht unmittelbar anwendbar. Insbesondere lässt sich aus Art. 6 Abs. 2 lit. a) des Übereinkommens keine zwingende Kostentragungspflicht des Vorhabensträgers ableiten, denn dort ist die Deckung der Kosten archäologischer Arbeiten durch öffentliche *oder* private Mittel (entsprechend Mittel des Vorhabensträgers) vorgesehen. Das Deutsche Zustimmungsgesetz (BGBl II 2002, S. 2709 ff.) normiert keine weitergehenden Verpflichtungen.

Auch die vom Landesamt für Denkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 16.01.2004 zitierte Rechtsprechung führt zu keinem anderen Ergebnis. Der konkret entschiedene Fall behandelt die Frage eines Erstattungsanspruchs für die von einer bauleitplanenden Gemeinde bereits bezahlten Grabungskosten. Der Anspruch wurde abgewiesen, da hierfür eine Rechtsgrundlage fehlt. Gleiches gilt für die in diesem Planfeststellungsbeschluss zu beurteilende Frage nach der Pflicht zur Übernahme der Grabungskosten. Das VG München stellt explizit fest, dass das Bayerische DSchG im Gegensatz zu den Regelungen einiger anderer Bundesländer keine ausdrückliche Bestimmung darüber enthält, wonach dem Verursacher eines Eingriffs in ein Bodendenkmal die Grabungs- und Dokumentationskosten aufzuerlegen sind (vgl. VG München, Urteil vom 14.09.2000, Az. M 29 K 00.838, bestätigt durch BayVGh, Urteil vom 04.06.2003, Az. 26 B 00.3684, BayVBl 2004, 310). Anders als in dem von der Rechtsprechung entschiedenen Fall, ist hier der Vorhabensträger auch keine kommunale Gebietskörperschaft, so dass sich eine Kostenpflicht nicht aus Art. 22 Abs. 2 DSchG herleiten lässt. Die angeführte Entscheidung des OVG Rheinland-Pfalz behandelt den Sonderfall eines öffentlichrechtlichen Vertrages (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 05.02.2003, Az. 8 A 10775/02.OVG), kommt dabei aber ebenfalls zu dem Ergebnis, dass sich eine zwingende Kostenpflicht nicht aus dem Gesetz ergibt.

3.4.11. 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 Auflagen unter Ziffer A.3.1. wird verwiesen.

Die von der E.ON Bayern AG geforderte Vorlage von Plänen für Bau- und Bepflanzungsvorhaben zur Stellungnahme (vgl. Stellungnahme der E.ON Bayern AG vom 08.01.2004) wurde nicht als Auflage in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Bauvorhaben im Bereich der Schutzzone, die Bestandteil der Planunterlagen sind, werden mit diesem Bescheid genehmigt, andere Baumaßnahmen sind im Zusammenhang mit dieser Planfeststellung nicht zulässig. Soweit sich aus den festgestellten Plänen ein Abstimmungsbedarf mit der E.ON Bayern AG ergibt, hatte diese Gelegenheit, ihre Belange im Einzelnen im Rahmen der Anhörung geltend zu machen. Durch die Auflagen unter Ziffer A.3.1.2. ist den Interessen des Leitungsträgers ausreichend Rechnung getragen. Sie gewährleisten, dass die erforderlichen Änderungen an den Stromleitungen in Abstimmung mit der E.ON Bayern AG durchgeführt werden und dass diese Leitungen durch Bepflanzungsmaßnahmen o. ä. nicht beeinträchtigt werden.

Auch eine Auflage des Inhalts, dass Anlagenteile der Level 3 Communications GmbH nicht überbaut werden dürfen, erfolgte nicht. Die zulässigen Baumaßnahmen sind in den Planunterlagen beschrieben und dargestellt. Andere Baumaßnahmen gestattet dieser Beschluss nicht.

Entsprechendes gilt für die Forderung der COLT Telekom GmbH und der Level 3 Communications GmbH nach der Beachtung von Auflagen, die von einer von diesen Firmen beauftragten Person erteilt werden. Auch diese Firmen hatten ausreichend Gelegenheit, ihre Belange im Anhörungsverfahren geltend zu machen. Durch die

Auflagen unter Ziffer A.3.1.1. ist die Beteiligung der Leitungsträger bei ihre Anlagen betreffenden Baumaßnahmen ausreichend sichergestellt.

Der Forderung der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH nach einer Auflage dahingehend, dass sich die neue Trasse für ihre Leitungen in Autobahngrund oder anderem öffentlich gewidmeten Grund befinden sollte, wurde nicht entsprochen. Die Verlegung der Leitung ist eine Folgemaßnahme des Umbaus des Autobahnkreuzes Neufahrn. Daher ist der Vorhabensträger auch verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die rechtlichen Voraussetzungen für die Leitungsverlegung in andere Grundstücke vorliegen. Die Belange des Leitungsträgers sind damit gewahrt.

3.4.12. Zukünftige Verkehrsinfrastruktureinrichtungen (Transrapid, Express-S-Bahn)

Im Anhörungsverfahren wurde gefordert, den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn so vorzunehmen, dass eine Transrapidtrasse bzw. eine Express-S-Bahn von der Innenstadt München zum Flughafen in enger Bündelung mit der A 92 durch das Autobahnkreuz möglich bleibt. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden, denn in der Planfeststellung kann nur auf solche Vorhaben Rücksicht genommen werden, deren Planung sich bereits in ausreichendem Maße konkretisiert hat und für die daher eine gewisse Sicherheit hinsichtlich ihrer Realisierung besteht.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass sich gegenüber der Nullvariante (Verzicht auf die planfestgestellte Maßnahme) durch den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn im Hinblick auf eine autobahnparallele Transrapidverbindung keine Verschlechterung ergibt. Eine ebenerdige Führung der Magnetschwebebahn parallel zur A 92 unmittelbar durch das Autobahnkreuz Neufahrn ist allein schon aus verkehrs- und trassierungstechnischen Gründen nicht möglich und wird auch von den Einwendungsführern nicht mehr verlangt (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 10.03.2004, S. 4). Aufgrund der im Bereich des Autobahnkreuzes und der in der unmittelbar östlich liegenden Anschlussstelle Eching-Ost abzuwickelnden zahlreichen Verkehrsbeziehungen, die in ihrer Anbindung an die bestehenden Autobahnen A 9 und A 92 höhenmäßig fixiert sind, müsste die Magnetschnellbahn dort jeweils in Tieflage geführt werden. Diese Situation ändert sich durch den planfestgestellten Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn nicht, da die erwähnten Fixpunkte bereits heute bestehen. Auch zwischen dem Kreuz und der Anschlussstelle Eching-Ost ist eine ebenerdige Führung der Magnetschnellbahn bereits heute nicht mehr möglich, da die Entwicklungslänge für ein Ansteigen der Magnetschnellbahnstrecke nach dem Autobahnkreuz und ein erneutes Absinken vor der Anschlussstelle trassierungstechnisch nicht ausreicht. Dies gilt auch für einen in geringer Tieflage (Ebene -0,5) verlaufenden Transrapidfahrweg. Es wäre daher bereits in Anbetracht des vorhandenen Verkehrswegebstandes allenfalls eine vollständig abgesenkte Fahrstrecke für die Magnetschwebebahn vorstellbar. Diese Option wird durch die Realisierung der vorliegenden Planung nicht unmöglich gemacht. So kommt auch die von der Gemeinde Eching in Auftrag gegebene "Machbarkeitsstudie für eine Parallelführung der Magnetschnellbahn im Bereich des Autobahnkreuzes Neufahrn vom 15.07.2004" (Machbarkeitsstudie) zu dem Ergebnis, dass eine Transrapidtrasse sowohl in der Ebene -0,5 als auch in der Ebene -1 technisch grundsätzlich machbar wäre. Eine vollständig abgesenkte Streckenführung bleibt nach dieser Studie auch nach dem planfestgestellten Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn möglich, wenn sie auch während der Bauzeit unter anderem provisorische Bauwerke im Bereich der Anschlussstelle Eching-Ost sowie vorübergehende Eingriffe in die Verkehrsführung auf den Straßen erfordern würde. Nachteile für den Straßenverkehr infolge des Transrapidbaus würden aber auch beim Verzicht auf die planfestgestellte Maßnahme entstehen.

Die in der Planunterlage 12.2 nachrichtlich dargestellte Vorzugstrasse der BMG ist im Gegensatz zu der im Verfahren geforderten autobahnparallelen Variante Gegenstand konkreter Planungen. Für die Transrapidverbindung vom Münchner

Hauptbahnhof zum Flughafen München wurde 2001 bis 2002 bei der Regierung von Oberbayern unter dem Aktenzeichen 801-8257-3/01 ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Ergebnis dieses Verfahrens war die landesplanerische Beurteilung vom 18.06.2002 zugunsten der so genannten "Trasse West mit H 3", einer Streckenführung, die im Bereich des Autobahnkreuzes Neufahrn von der A 92 weg nach Norden abbrückt. Unter anderem maßgeblich für diese Trasse war die Überlegung, die Baumaßnahmen der Autobahndirektion Südbayern an der A 92 auch im Bereich des Autobahnkreuzes Neufahrn als zeitlich vorausgehende und stärkeren räumlichen Zwängen unterliegende Planung nicht zu behindern. Daher ist in der landesplanerischen Beurteilung die Maßgabe 1.5 enthalten, wonach bei der Feintrassierung der Magnetschwebebahn Ausbauabsichten an der A 92 (zwischen München-Feldmoching und dem Flughafen) zu berücksichtigen sind. Dieses Berücksichtigungserfordernis hat sich durch die Vorlage der konkreten Pläne für den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn nicht verändert, da nicht nur die neu zu errichtenden Rampen einer ebenerdigen Durchfahrung entgegenstehen, sondern auch der vorhandene Bestand. Die Vorzugstrasse der BMG vermeidet diese problematischen Bereiche und wird folglich von der planfestgestellten Baumaßnahme nicht berührt.

Die autobahnparallele Verbindung stellt demgegenüber lediglich eine Forderung der vom Bau des Transrapid betroffenen Gemeinden dar, die sich nach derzeitigem Stand des Magnetschwebebahnverfahrens nicht durchsetzen konnte. Im Zuge der Planungen für den Transrapid wurden Abstimmungsgespräche zwischen der BMG und dem Vorhabensträger geführt, um beide Verkehrswege eng zu bündeln, damit die Umwelteinwirkungen insgesamt so gering wie möglich gehalten werden. Die BMG als derzeitiger Träger der Transrapidplanung wurde im hiesigen Verfahren angehört und hat keine Einwendungen gegen die vorliegende Planung erhoben. Soweit die Gemeinde Eching rügt, die BMG halte sich dabei nicht an ihr gegenüber gemachte Zusagen, ist dies nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die von der Gemeinde Eching behauptete Zusicherung des Aufsichtsratsvorsitzenden der BMG, Herrn Staatsminister Dr. Wiesheu, auch im Bereich des Autobahnkreuzes Neufahrn Bodenerkundungen durchzuführen, führt nicht zu einer anderen Beurteilung. Bei solchen Bodenerkundungen handelt es sich lediglich um vorbereitende Maßnahmen, die später in die Trassenwahl als ein Belang unter vielen einfließen. Zudem ergibt sich aus dem von der Gemeinde Eching im Erörterungstermin übergebenen Protokoll zur zweiten Sitzung des Beirates der BMG am 18.02.2004 lediglich, dass die BMG die Ergebnisse der im Zuge der fernstraßenrechtlichen Planung durchgeführten Bodenerkundungen im Bereich der A 92 auch für die Planung der Magnetschwebebahn verwenden wird, nicht jedoch, dass zusätzliche Erkundungen beabsichtigt sind. Auch die Zusage der BMG, eine alternative Streckenführung durch das Autobahnkreuz unter Kosten-Nutzen-Aspekten zu prüfen (vgl. Gesprächsnotiz vom 21.11.2003, vorgelegt von der Gemeinde Eching als Anlage 3 ihres Einwendungsschreibens) wird durch den planfestgestellten Umbau nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Eine solche Trassenalternative stellt auch die Unterfahrung des Autobahnkreuzes in der Ebene -1 dar. Insbesondere die dadurch entstehenden erheblichen Mehrkosten wird die BMG jedoch in der Abwägung zu berücksichtigen haben. Gegen diese Variante spricht auch die Erforderlichkeit eines bis zu 3.100 m langen wasserdichten Troges nahezu im rechten Winkel zum Grundwasserstrom. In Folge dessen käme es südlich dieses Trog- und Tunnelbauwerks zu einer Aufstauung des Grundwassers, der mit umfangreichen Maßnahmen, wie etwa Grundwasserdükern begegnet werden müsste. Die von der Gemeinde Eching vorgelegte Machbarkeitsstudie vergleicht in diesem Zusammenhang lediglich die Situation bei Umsetzung der festgestellten Planung mit dem Fall der Berücksichtigung der Paralleltrasse für den Transrapid und kommt dabei zu dem Ergebnis, dass letztere Variante aus technischen, wasserwirtschaftlichen und finanziellen Gründen vorzugswürdig ist. Dieses Ergebnis wird nicht in Abrede gestellt. Eine Auseinandersetzung mit der vom Autobahnkreuz abgerückten Vorzugstrasse der BMG findet jedoch nicht statt. Dabei ergibt ein

solcher Vergleich deutliche Vorteile für die Vorzugstrasse, da diese insbesondere nur eine kurze und damit grundwasserschonende Unterführung der A 9 vorsieht und eine optimierte Streckenführung der Fahrbahnen im Autobahnkreuz Neufahrn entsprechend der festgestellten Planung erlaubt. Diese Trasse wäre auch in finanzieller Hinsicht deutlich günstiger, da sie weitgehend ebenerdig verlaufen kann, den Massenbedarf reduziert und bis auf die Unterführung unter der A 9 keine zusätzlichen Bauwerke und sonstige Maßnahmen, wie z.B. Stützmauern, im Autobahnkreuz Neufahrn erfordert.

Die Ausbaurbeiten an der Autobahn A 9 und der hier planfestgestellte Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn sind verfahrensrechtlich abgesichert. Daher haben sich andere mögliche Verkehrsträger den vorhandenen Autobahnen einschließlich dem bevorstehenden Ausbau anzupassen. Die mit erheblichem baulichem und finanziellem Aufwand verbundene Berücksichtigung der von den Einwendungsführern geforderten Transrapidtrasse kann über das auch bei Umsetzung des festgestellten Plans ohnehin Mögliche hinaus vom Vorhabensträger nicht verlangt werden. Sie würde zu einem erhöhten Flächenbedarf und zu weiteren schwerwiegenden Eingriffen in Natur und Landschaft führen und eine Änderung nicht nur der Planung zum Bau des Overfly sondern auch des Bestandes im Autobahnkreuz Neufahrn bedingen. Für den Fall einer nicht vollständigen Absenkung des Fahrweges der Magnetschwebebahn (Ebene -0,5) wären unter anderem zahlreiche Bauwerke im Autobahnkreuz anzuheben. Die geplante Verbindungsrampe von der Anschlussstelle Eching-Ost in Richtung München-Feldmoching (A 92) müsste nach Norden verschoben und mehrere zusätzliche Bauwerke errichtet werden. Diese Alternative stößt im Hinblick auf die Anforderungen der Straßenbautechnik und der Verkehrssicherheit auf erhebliche Bedenken. Als besonders problematisch erweist sich die in der Machbarkeitsstudie dargestellte Kreuzung der Magnetschwebebahn mit der Verteilerfahrbahn (in der Machbarkeitsstudie mit „B“ bezeichnet) und der Tangentialrampe NO zur A 9 Richtung Nürnberg bzw. der Direktrampe (in der Machbarkeitsstudie mit „C“ bezeichnet). Die erforderliche Anhebung der Verteilerfahrbahn in diesem Bereich um bis zu 3,70 m hätte eine Anhebung der Tangentialrampe zur A 9 um bis zu 2,00 m und somit auch eine Anhebung der Direktrampe zur Einhaltung des Lichtraumprofils zur Folge. Dies würde die Längsneigung des Overfly von jetzt 4,9 % auf ca. 7 % erhöhen. Dabei liegt die Längsneigung von 4,9 % bereits in einem Grenzbereich um die Leichtigkeit des Verkehrsflusses der prognostizierten 38.000 Kfz/24 h vom Flughafen nach München noch gewährleisten zu können. Bei einer Steigung von 7 % wäre dies nicht mehr der Fall. Zudem beträgt die maximale Längsneigung nach den „Aktuellen Hinweisen zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete – AH-RAL-K-2“ 6,0 %. Dabei handelt es sich zwar nicht um strikt einzuhaltende Vorgaben, eine höhere Steigung wirkt sich jedoch negativ auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aus. Auch die Unterführung des Transrapid unter der Tangentialrampe NW von der A 9 Richtung Feldmoching (in der Machbarkeitsstudie mit „A“ bezeichnet) begegnet Bedenken. In der Machbarkeitsstudie wird von einer Anhebung der Tangentialrampe NW um 6,70 m auf das Niveau der A 9 ausgegangen. Dies hätte eine Verlängerung der Einfädelung in die A 92 um mehr als 200 m zur Folge. Dabei wäre, aufgrund der im geringen Abstand zur A 92 parallel verlaufenden Einfädelungsspur eine 200 m lange Stützmauer mit einer Höhe von 6,70 m bis auf Null abnehmend erforderlich. Aus Verkehrssicherheitsgründen sind solche Rampenkonstruktionen kritisch zu beurteilen. Dies gilt auch für die übrigen nach der Machbarkeitsstudie zu verändernden Verbindungsäste, bei denen es zu starken Steigungen und wellenförmigen Verläufen käme, die den Verkehrsfluss behindern würden. Dieser zusätzliche Aufwand und die damit verbundenen Nachteile für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs würde sich bei Nichtrealisierung der von den Einwendungsführern geforderten Trasse als überflüssig und damit unverhältnismäßig erweisen. Hinzu kommt, dass die in technischer Hinsicht unbefriedigende Berücksichtigung einer eng an die A 92 gebündelten Trasse den

Vorhabensträger der Magnetschwebebahn in gewisser Weise auf eine jedenfalls derzeit nicht vorgesehene Trasse festlegen und so dem Planfeststellungsverfahren für den Transrapid vorgreifen würde.

Diese Ausführungen gelten auch für die Forderung nach einer Express-S-Bahn anstelle des Transrapid, für die es derzeit weder einen Projektträger noch konkrete Planungen gibt. Im übrigen wird eine neue Verbindung zum Flughafen München in Rad-Schiene-Technik durch das planfestgestellte Vorhaben nicht unmöglich gemacht. Ebenso wie es die Vorzugstrasse für den Transrapid vorsieht, kann auch die Express-S-Bahn nördlich am Autobahnkreuz Neufahrn vorbei oder darunter geführt werden.

3.4.13. Kreuzungen

Die ursprünglich vorgesehene Kreuzung des öffentlichen Feld- und Waldweges (Ifd. Nr. 19 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2) mit der Kreisstraße FS 5 entfällt, da auf den Feldweg verzichtet wird. Der vom Landratsamt Freising (vgl. Stellungnahme vom 23.12.2003) geforderte Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung erübrigt sich damit.

3.4.14. Landesvermessung

Der Vorhabensträger hat zugesagt, die erforderlichen Vermessungsanträge rechtzeitig zu stellen. Eine zügige Vermessung liegt auch in seinem Interesse, da damit Klarheit über die benötigten Grundstücksflächen geschaffen wird. Eine entsprechende Auflage wurde daher nicht aufgenommen.

3.5. Private Einwendungen

3.5.1. Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden

Die Entscheidung, auch bei Abschluss des Verfahrens noch nicht erledigte Einwendungen zurückzuweisen, stützt sich im wesentlichen auf die unter den einzelnen Gesichtspunkten der Beschlussbegründung bereits dargelegten Überlegungen. Soweit sich nicht schon aus diesen Ausführungen ergibt, dass den Einwendungen unter Beachtung und Abwägung aller relevanten Belange nicht stattgegeben werden kann, werden diese im Folgenden behandelt.

3.5.1.1. Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 3,965 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards 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 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 Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell 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 keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage 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 (BVerfG, Urteil vom 08.04.1997, Az. 1 BvR 48/94, BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 € / Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 20.000 € / Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 € / Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen. Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe 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.

Geringfügige Flächenverluste durch den Autobahnbau (bis zu 5 % der Betriebsfläche oder bis zu 0,5 ha Abtretungsfläche) führen bei einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb in der Regel nicht zu einer Existenzgefährdung.

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. Dies gilt auch für die Frage der Bewertung der landwirtschaftlichen Anbauflächen.

3.5.1.2. 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, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39/95, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

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

3.5.1.3. Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az. 4 C 9/89, 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 den Ausführungen zum Ausbaustandard.

3.5.1.4. 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, Urteil vom 27.03.1980, Az. 4 C 34/79, NJW 1981, 241 und BVerwG, Urteil vom 05.11.1997, Az. 11 A 54/96, 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. Der Vorhabensträger hat im übrigen zugesagt, bei besonders gravierenden Eingriffen zu versuchen, ausreichend Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

3.5.1.5. Umwege

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

Wie sich im Erörterungstermin und in Besprechungen des Vorhabensträgers mit der Gemeinde Eching und den betroffenen Grundstückseigentümern herausgestellt hat, sind einige der in der ursprünglichen Planung enthaltenen Feldwege zur Erschließung der anliegenden landwirtschaftlichen Grundstücke nicht erforderlich und können daher, dem Wunsch der Eigentümer entsprechend, entfallen. Soweit dadurch Umwege entstehen, sind diese von den Betroffenen hinzunehmen. Es handelt sich nur um kurze Strecken von höchstens 600 m. Auch im Rahmen der ursprünglichen Planung wäre infolge der wegen der Verbreiterung der BAB A 92

erforderlichen Verlegung des derzeit bestehenden Feldweges nördlich der A 92 (Ifd. Nr. 19 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2) ein etwa gleich langer Umweg entstanden. § 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, Az. 4 C 18/88, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die in unmittelbarer Nähe bestehende Überführung im Zuge der Kreisstraße FS 5 gewährleistet eine ausreichende Verbindung zu den landwirtschaftlichen Flächen südlich der A 92. Als Ersatz für den geplanten Weg südlich des Grundstücks FINr. 1398 der Gemarkung Eching (Ifd. Nr. 17 Im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2) kann der Parallelweg unmittelbar nördlich dieses Grundstücks benutzt werden. Der geplante Feldweg westlich der Radwegeüberführung im Zuge der Günzenhausener Straße (Ifd. Nr. 23 Im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2) ist von der Planänderung nicht betroffen. Mit dem Verzicht auf die Feldwege kann bei einigen Grundstücken ganz, bei anderen wenigstens teilweise auf eine Grundinanspruchnahme verzichtet werden. Der Schutz des Eigentums wird hier höher bewertet als die Erschwernisse infolge der geringfügigen Umwege.

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 BayStrWG gilt nichts anderes. Daher ergeben sich für die Benutzer weder der derzeit bestehenden noch der infolge der Planänderung entfallenden Wege Entschädigungsansprüche wegen der Änderungen im Feldwegenetz.

Mit Schreiben vom 31.03.2004 hat die Gemeinde Eching, auch im Namen der betroffenen Anlieger, gefordert, die Radwegbrücke über die A 92 (Ifd. Nr. 22 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2) so zu verbreitern, dass sie auch vom landwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden kann.

Dem kann nicht entsprochen werden. Die erst nach dem Erörterungstermin erstmals gestellte Forderung ist, soweit sie im Namen von Privatpersonen erhoben wurde, gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG ausgeschlossen. Die entstehenden Umwege sind, wie oben dargestellt, hinzunehmen.

Auch die Gemeinde Eching als Trägerin öffentlicher Belange hat keinen Anspruch auf die Verbreiterung der Überführung. Das Brückenbauwerk wird im Zuge des Umbaus des Autobahnkreuzes Neufahrn nicht verändert, da die Abmessungen insoweit ausreichend sind. Auch aus der Tatsache, dass die Feldwege Ifd. Nrn. 17 und 19 im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) entfallen, ergibt sich keine Verpflichtung zur Verbreiterung. Die dadurch entstehenden Umwege von höchstens 600 m sind in ihren Auswirkungen auf öffentliche Belange nicht so erheblich, dass eine zusätzliche Querungsmöglichkeit geschaffen werden müsste. Im übrigen wären die Kosten einer solchen Verbreiterung des Brückenbauwerkes gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 1 FStrG von der Gemeinde Eching als Baulastträgerin des öffentlichen Feld- und Waldweges (Art. 54 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG) zu tragen.

Die Forderung der Gemeinde Eching nach einer Umwegeentschädigung in diesem Zusammenhang ist abzulehnen. Die Änderungen im nachgeordneten Wegenetz führen nicht dazu, dass Grundstücke jegliche Zufahrtsmöglichkeit verlieren. § 8a Abs. 4 FStrG ist somit, wie oben dargestellt, nicht einschlägig. Auch eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG steht weder der Gemeinde Eching noch sonstigen Betroffenen zu. Ein solcher Entschädigungsanspruch würde voraussetzen, dass zugunsten der Betroffenen grundsätzlich Schutzvorkehrungen gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG zu treffen wären, die aber untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Als derartige Schutzvorkehrung käme hier die Verbreiterung des Brückenbauwerkes über die A 92 (Ifd. Nr. 22 Im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2) in Betracht. Wie oben ausgeführt, besteht

darauf jedoch kein Anspruch, so dass auch eine Entschädigung als Surrogat dieses Anspruchs nicht verlangt werden kann. Soweit Entschädigungsansprüche aus einem Flurbereinigungsverfahren geltend gemacht werden, sind diese nicht Gegenstand der Planfeststellung sondern in einem gesonderten Verfahren durchzusetzen.

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 ist jedenfalls sichergestellt.

3.5.1.6. Nachteile durch Bepflanzung

Durch die Auflage unter Ziffer A.3.4.3. ist gewährleistet, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

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

3.5.2. Einzelne Einwendungsführer

Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Zur Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Den Einwendungsführern werden die entsprechenden Nummern im Rahmen der Zustellung dieses Beschlusses bekannt gegeben.

3.5.2.1. Einwendungsführer Nr. 1000

Ein Einwendungsführer macht geltend, durch den geplanten Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn in seinen privaten und wirtschaftlichen Verhältnissen betroffen zu sein. Da sein Anwesen nur ca. 500 m vom Autobahnkreuz entfernt sei, sei er erheblichen Lärm- und Abgasimmissionen ausgesetzt. Außerdem führe der Bau des Overfly zu finanziellen Einbußen seiner Pensionspferdehaltung, da infolge der von dem Vorhaben ausgehenden Störung von Ruhe und Erholung viele Kunden, die seinen Betrieb gerade wegen der ländlichen Idylle ausgewählt hätten, ihre Verträge kündigen würden.

Für die Baumaßnahme werden keine Flächen aus dem Eigentum dieses Einwenders benötigt.

Wie unter C.3.4.4.1. dargestellt, besteht nach der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Am betroffenen Anwesen betragen die Immissionspegel 63,4 dB(A) bei Tag und 57,7 dB(A) bei Nacht. Aufgrund der geringen Verkehrszahlen auf der Direktrampe wird der von ihr ausgehende Geräuschpegel von denjenigen der stark befahrenen Autobahnen A 9 und A 92 überlagert. Der Pegelanteil aus dem Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn (mit dem Bau der Direktrampe) beträgt für das betroffene Gebäude dabei gleich Null dB(A). Der Bau führt nicht zu einer Erhöhung des Summenpegels. Die Lärmbelastung kann durch

eine alternative Trassenführung nicht reduziert werden. Eine Gesundheitsgefährdung durch Schadstoffimmissionen ist nicht zu befürchten (vgl. C.3.4.4.2.). Das Planungsgebiet ist im Hinblick auf das Landschaftsbild durch die bestehenden Autobahnen und das Autobahnkreuz Neufahrn mit einer Höhenlage von bis zu 7 m bereits erheblich vorbelastet, so dass wirtschaftliche Nachteile durch die vorliegende Maßnahme nicht zu erwarten sind.

3.5.2.2. Einwendungsführer Nr. 1001

Der Einwendungsführer rügt, dass seine langfristige Betriebsplanung und Betriebserhaltung durch die umfangreiche Flächeninanspruchnahme im Zuge der Planungen zur A 9, zum Autobahnkreuz Neufahrn und zur Transrapidtrasse gefährdet sei.

Aus dem betroffenen Grundstück werden für den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn ca. 9.695 m² dauerhaft und ca. 1.500 m² vorübergehend benötigt. Im Zuge des 8-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen der Anschlussstelle Eching und dem Autobahnkreuz München-Nord ist der Einwendungsführer durch Grundabtretungen von rd. 9.670 m² betroffen. Der Flächenbedarf für die Magnetschwebbahn ist derzeit mangels ausreichend konkreter Planung noch nicht absehbar. Die Flächeninanspruchnahme ist in jedem der genannten Planfeststellungsverfahren im Hinblick auf die Eigentumsгарantie des Art. 14 GG als gewichtiger Belang in die Abwägung eingestellt. Dabei ergibt sich sowohl für den Ausbau der A 9 wie auch für das vorliegende Verfahren jeweils keine Existenzgefährdung im Sinne der oben unter Ziffer C.3.5.1.1. dargestellten Voraussetzungen, da die Flächenabtretungen jeweils weniger als 5 % der Betriebsfläche betragen. Auch bei einer Gesamtbetrachtung der beiden Verfahren ist dieser Wert nicht überschritten.

Eine flächensparendere Trassierung der Verbindungsrampe zwischen der Anschlussstelle Eching-Ost und dem Autobahnkreuz Neufahrn ist mit verhältnismäßigem Aufwand nicht zu erreichen und wegen der negativen Folgen insbesondere für das Grundwasser abzulehnen (vgl. oben Ziffer C.3.4.3.). Die diesbezügliche Grundinanspruchnahme ist erforderlich und zumutbar. Dagegen kann der als Ersatz für den autobahnparallelen öffentlichen Feld- und Waldweg geplante Weg (Ifd. Nr. 46 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2) in Absprache mit der Gemeinde Eching und den betroffenen Grundstückseigentümern entfallen. Dadurch reduziert sich die Flächeninanspruchnahme aus FINr. 1300 (Gemarkung Eching) von ursprünglich 10.285 m² um 590 m² auf 9.695 m². Der vorgesehene Grunderwerb von 1.120 m² für Dritte ist ebenfalls nicht mehr erforderlich. Der Vorhabensträger hat darüber hinaus zugesagt, die von den Bauvorhaben an der A 9 und im Autobahnkreuz Neufahrn ausgehende Gesamtbetroffenheit im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu berücksichtigen (vgl. Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern zu diesem Einwand, S. 3). Fragen des Ausgleichs für den Flächenentzug sind im Entschädigungsverfahren zu klären. Anträge, den Vorhabensträger zur Bereitstellung von Ersatzland aus nicht mehr benötigten Feldwegflächen zu verpflichten, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung (vgl. C.3.5.1.4.).

3.5.2.3. Einwendungsführer Nr. 1002

Der Grundstückseigentümer wendet ein, dass durch den Bau des Overfly sein Grundeigentum erheblich betroffen sei.

Der Grundverlust aus beiden Grundstücken beträgt 6.808 m². Wegen der Zwangspunkte der existierenden Verkehrswege und den Anforderungen, die im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu stellen sind, ist eine weniger belastende Trassenführung jedoch nicht realisierbar. Die Grundinanspruchnahme ist zumutbar und unter Beachtung der für das Vorhaben sprechenden Belange hinzunehmen. Der Vorhabensträger hat im Verfahren

zugesichert, sich nach Möglichkeit um geeignetes Ersatzland für den Einwendungsführer zu bemühen.

3.5.2.4. Einwendungsführer Nr. 1003

Der Einwendungsführer befürchtet, dass er aufgrund der Nähe seines Anwesens zu den Autobahnen erheblichen Lärm- und Abgasimmissionen ausgesetzt sein wird. Die Baumaßnahme werde zu einer Verschlechterung der wirtschaftlichen Verhältnisse seines landwirtschaftlichen Betriebes führen und damit starke finanzielle Einbußen mit sich bringen.

Für das Wohngebäude wurde die Lärmbetroffenheit überprüft. Die Lärmpegel betragen 64,0 dB(A) am Tag und 58,5 dB(A) nachts, wobei die Pegelerhöhung durch die vorliegende Planung 0,3 dB(A) beträgt. Mit den beim 8-streifigen Ausbau der A 9 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen verringern sich die Immissionspegel auf 62,1 dB(A) bei Tag und 56,4 dB(A) bei Nacht. Gesundheitsschädliche oder unzumutbare Lärm- und Abgasemissionen werden durch den Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn nicht hervorgerufen (vgl. C.3.4.4.1. und C.3.4.4.2.). Durch die geplante Maßnahme ist der Einwendungsführer nicht von einer Grundinanspruchnahme betroffen. Wirtschaftliche Nachteile sind nicht ersichtlich.

3.5.2.5. Einwendungsführer Nr. 1004

Der Einwendungsführer macht für den landwirtschaftlichen Betrieb Existenzgefährdung aufgrund der vorgesehenen Flächeninanspruchnahme geltend.

Die öffentlichen Feldwege FINr. 1403 und 1403/3 der Gemarkung Eching entfallen aufgrund der Verbreiterung und Verlängerung der Einfahrtsrampe Richtung Feldmoching. Für das Grundstück FINr. 1390 der Gemarkung Eching wird in Absprache mit den betroffenen Eigentümern eine Zufahrt vom öffentlichen Feld- und Waldweg FINr. 1852 (Günzenhausener Straße) entlang dem nördlichen Grundstücksrand von FINr. 1391 der Gemarkung Eching errichtet. Damit wird die Erschließung beider Grundstücke ermöglicht, so dass der in den Planunterlagen ursprünglich enthaltene Weg (Ifd. Nr. 19 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2) entfallen kann. Die verbleibende dauerhafte Inanspruchnahme von 1.087 m² erfolgt mit Einverständnis des Grundstückseigentümers und kann im übrigen nach den unter Ziffer C.3.5.1.1. dargestellten Kriterien nicht zu einer ursächlichen Existenzgefährdung führen, da sie unter 0,5 ha liegt. Besondere Umstände, die ein Abweichen von diesen Kriterien erfordern würden, sind nicht erkennbar.

3.5.2.6. Einwendungsführer Nr. 1006

Der Eigentümer macht für seinen landwirtschaftlichen Betrieb Existenzgefährdung geltend.

Wie sich im Verfahren herausgestellt hat, ist der geplante Feldweg Ifd. Nr. 17 im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) zur Erschließung der anliegenden landwirtschaftlichen Grundstücke nicht erforderlich und kann daher entfallen. Damit werden keine Flächen aus dem Eigentum des Einwendungsführers dauerhaft benötigt. Eine Existenzgefährdung tritt damit nicht ein. Die beiden Grundstücke FINrn. 1863 und 1346 der Gemarkung Eching sind vom Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn nicht betroffen.

3.5.2.7. Einwendungsführer Nr. 1005

Der Einwendungsführer fordert den durch die Verbreiterung der Fahrbahnfläche überbauten Entwässerungsgraben (Ifd. Nr. 27 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2) zu ersetzen. Dies hat der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 19.02.2004 zugesagt. Die Unterhaltung des Grabens erfolgt weiterhin durch die zuständige Autobahnmeisterei.

Die Versiegelung der Grabensohle mit gelochten Betonhalbschalen kann nicht verlangt werden, da der Vorhabensträger nur verpflichtet ist, einen dem gegenwärtigen Bestand (unbefestigte Sohlfläche) entsprechenden Ersatz zu schaffen.

3.5.2.8. Einwendungsführer Nr. 1007

Das Einwendungsschreiben ist bei der Regierung von Oberbayern erst am 26.01.2004 eingegangen und damit gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG präkludiert. Die Auslegung der Planunterlagen in der Gemeinde Eching erfolgte vom 02.12.2003 bis zum 07.01.2004. Die Einwendungsfrist endete somit mit Ablauf des 21.01.2004 (Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG i.V.m. Art. 31 Abs. 1 BayVwVfG, §§ 187 Abs. 2 Satz 1, 188 Abs. 2 2. Alternative BGB). Zwar wurden die Einwendungen nachträglich erhoben, jedoch wurde vom Einwendungsführer trotz entsprechenden Hinweises kein Nachweis über das fehlende Verschulden an der Fristversäumung erbracht. Die nicht näher präzierte Aussage, der Versand des Einwendungsschreibens sei einer Sekretärin überlassen worden, reicht dafür nicht aus. Wiedereinsetzung in den vorigen Stand (Art. 32 BayVwVfG) war daher nicht zu gewähren.

Die Anliegen des Einwendungsführers, die hauptsächlich Fragen des Lärmschutzes und der Schadstoffimmissionen betreffen, sind allgemein unter Ziffer C.3.4.4.1. und C.3.4.4.2. behandelt.

3.5.2.9. Weitere Betroffene

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

3.6. **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Umbau des Autobahnkreuzes Neufahrn 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 ungünstiger beurteilt.

3.7. **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die neuen Bundesfernstraßenteile gelten nach § 2 Abs. 6a und 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe als gewidmet.

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

4. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

Je eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie einer Ausfertigung des festgestellten Plans wird bei der Gemeinde Eching und der Gemeinde Neufahrn bei Freising zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 24.08.2004
Regierung von Oberbayern

Kahle
Regierungsrätin z.A.