

Aktenzeichen: 225.4-43541 A 8-23



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Bundesautobahn A 8, München - Salzburg
Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hochfölln Nord
bei BAB-km 95,2**

München, den 28.02.2005

Inhaltsverzeichnis:

A Entscheidung	6
1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichts- und Hinweispflichten	7
3.2 Grundwasserschutz	8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	8
3.4 Lärmschutz	9
3.5 Land- und Forstwirtschaft	9
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	10
4.1 Gegenstand / Zweck	10
4.2 Plan	10
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	10
4.3.1 Rechtsvorschriften	10
4.3.2 Betrieb und Unterhaltung	10
4.3.3 Anzeigepflichten und Beteiligungen	10
5. Straßenrechtliche Verfügungen	11
6. Entscheidungen über Einwendungen	11
7. Kostenentscheidung	11
B Sachverhalt	12
1. Beschreibung des Vorhabens	12
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	13
C Entscheidungsgründe	15
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	15
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	15
1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Fragen	15
1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	16
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	16
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	16
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	25
3. Materiell-rechtliche Würdigung	26
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	26

3.2	Planrechtfertigung	26
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	27
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	27
3.3.2	Planungsvarianten	28
3.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, nachgeordnetes Straßen-netz)	30
3.3.4	Immissionsschutz/Bodenschutz	31
3.3.4.1	Lärmschutz	32
3.3.4.2	Schadstoffbelastung	35
3.3.4.3	Bodenschutz	36
3.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	36
3.3.5.1	Verbote/Öffentlicher Belang	36
3.3.5.2	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	37
3.3.6	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	40
3.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	41
3.3.8	Forstwirtschaft/Wald	41
3.3.9	Denkmalpflege	44
3.3.10	Feuerwehr und Polizei	45
3.3.11	Träger von Versorgungsleitungen	46
3.3.12	Hochbauten	46
3.4	Private Einwendungen	46
3.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	46
3.4.2	Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG	47
3.5	Gesamtergebnis	47
3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	47
3.	Kostenentscheidung	48

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
ATV-DVWK	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayImSchG	Bayerisches Immissionsschutzgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
32. BImSchV	32. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
Bl.	Blatt
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BV	Bayerische Verfassung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWV-Nr.	Laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DSchG	Denkmalschutzgesetz
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
ErstAuffR	Erstaufforstungsrichtlinie (AllMBl. Nr 15/2003)
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.-Nr.	Flurstücksnummer
FStrG	Fernstraßengesetz

GG	Grundgesetz
KG	Bayerisches Kostengesetz
KWC	Bundesautobahnkiosk mit WC
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
PWC	Parkplatz mit WC
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
St	Staatsstraße
TK	Tankanlage
TR	Tank- und Rastanlage
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VG	Verwaltungsgericht
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz

Aktenzeichen: 225.4-43541 A 8-23

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 8, München - Salzburg
Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord bei BAB-km 95,2**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord und den dadurch bedingten Umbau der Anschlussstelle Bergen (Nordseite) von BAB-km 94,494 bis BAB-km 96,017 wird mit den sich aus Ziffer A 3 dieses Beschlusses und den Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht Bl. 1-38, <u>ohne</u> Anlagen	
2.1	Übersichtslageplan TK, TR, PWC, KWC-Anlagen	1: 200.000
3	Übersichtslageplan (Luftbild)	1: 2.500
6.1 Bl. 1	Ausbauquerschnitt Parken Lkw/Pkw	1: 100
6.1 Bl. 2	Ausbauquerschnitt Tanken	
6.2 Bl. 1	Straßenquerschnitt Q1 AS-Rampe/Verteilerfahrbahn	1: 50
6.2 Bl. 2	Straßenquerschnitt Q2/Q4 AS-Rampe/Verteilerfahrbahn	
6.2 Bl. 3	Straßenquerschnitt Rücklaufstraße	
7.1 Bl. 1	Lageplan	1: 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	
8.1 Bl. 1	Höhenplan Rampen AS Bergen (Achsen 11+12)	1: 1.000/100
8.1 Bl. 2	Höhenplan Verteilerfahrbahn (Achse 13)	

8.2 Bl. 1	Höhenplan Durchfahrt Pkw (Achse 14)	1: 1.000/100
8.2 Bl. 2	Höhenplan Durchfahrt Lkw (Achse 15)	
8.2 Bl. 3	Höhenplan Einfahrtsrampe von TR in A 8 (Achse 16)	
8.2 Bl. 4	Höhenplan rückwärtige Erschließung	
12.0	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – (Bl. 1 – 46 mit Anlagen 1 -3)	
12.1 Bl. 1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Legende	1: 1 000
12.2 Bl. 1 12.2 Bl. 1a	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	1: 1.000
12.3 Bl. 1 12.3 Bl. 1a	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1: 1.000
14.1 Bl. 1	Grunderwerbsplan	1: 1.000
14.1 Bl. 2	Grunderwerbsplan	1: 2.500
14.2.1 14.2.2 14.2.3	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Holzhausen Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Vachendorf Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Untersiegsdorf	

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und tragen das Datum vom 31.10.2002 in der Fassung der Tektur vom 31.03.2004.

Die in der Tektur vom 31.03.2004 vorgenommenen Änderungen werden durch Streichungen und Roteintrag, durch die Aufschrift „1.Tektur vom März 2004 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.10.2002“ und die rosa Farbe der eingefügten Blätter kenntlich gemacht.

Die durch die Tektur überholten Planunterlagen und die in den tektierten Planunterlagen enthaltenen Ausführungen zur Baubeschreibung der Tankstelle mit integrierter Raststätte (insbesondere die Anlagen 1 – 5 zum Erläuterungsbericht, die Nummer 1a des BWV und die als Nummer 15 der Planunterlagen enthaltenen 5 Pläne der Abteilung Hochbau) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt. Gleiches gilt für die Unterlagen 2.2.1-2.2.3 (Übersichtspläne Untersuchte Standorte), 11.1 (Schalltechnische Berechnungen), 13.1 (Wassertechnische Berechnungen) und 16.0 T (Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung).

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichts- und Hinweispflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, T-Com, Technikniederlassung Rosenheim, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Kundencenter Kolbermoor, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist mit der E.ON Bayern AG, Kundencenter Kolbermoor Verbindung aufzunehmen, um die aktuellen Kabelpläne einzuholen und damit Beschädigungen der Anlagen zu vermeiden. Frühzeitig vor Baubeginn ist bei einem Ortstermin zu klären, inwieweit Kabelanlagen genau betroffen sind. Dabei sind insbesondere die beiden nicht in den Planunterlagen enthaltenen Mittelspannungskabel (im nördlichen Teil des Planungsbereichs und das im BWV-Nr. 15 bei Bau-km 95.437 angeführte Kabel) zu berücksichtigen.

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

- 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 DSchG vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.2 Grundwasserschutz

- 3.2.1 Die Tiefbaumaßnahmen im Bereich von Verdachtsflächen, insbesondere der Tankstelle mit den zugehörigen Anlagenteilen (Lager- und Abfüllanlagen), auf welchen kontaminierter Aushub anfallen kann, sind durch einen entsprechend qualifizierten Gutachter zu begleiten. Entsprechende Flächen mit Kontaminationsverdacht sind bereits vorab zu untersuchen, um die Situation hinsichtlich weiterer Maßnahmen und der Abfallentsorgung einschätzen zu können.

- 3.2.2 Der Rückbau der bestehenden Gebäude der Tank- und Rastanlage ist mit dem Landratsamt Traunstein (Abfallrecht) abzustimmen. Vor Stilllegung bestehender Tankanlagen ist eine Stilllegungsprüfung durch einen Sachverständigen durchzuführen.

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. 13 e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist. Für die Beeinträchtigung und Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0 T der Planunterlagen) beschriebenen gesetzlich geschützten Biotope wird von den Verboten des Art. 13 d BayNatSchG mit der gleichen Maßgabe eine Ausnahme zugelassen.

- 3.3.2 Alle Rodungsarbeiten an Gehölzen und Wald dürfen nur außerhalb der in Art. 13 e BayNatSchG festgesetzten Laich-, Brut- und Vegetationszeiten (01. März bis 30. September) durchgeführt werden.

- 3.3.3 Die in den Lageplänen der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlagen 12.3, Bl.-Nr. 1 und 1a) dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens eine

Vegetationsperiode nach Abschluss der Erdbaumaßnahmen fertig gestellt sein. Zusammen mit dem Landratsamt Traunstein (Naturschutz) ist zu prüfen, ob die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind und ob der angestrebte Ausgleich erreicht wird. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Landesamt für Umweltschutz ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

- 3.3.4 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- 3.3.5 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile zu erfolgen.

3.4 Lärmschutz

- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.4.2 Für die Bauzeit sind die Vorgaben des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm zu beachten.
- 3.4.3 Bei der Durchführung des Bauvorhabens sind die Vorgaben der 32. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) einzuhalten.

3.5 Land- und Forstwirtschaft

- 3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.5.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.5.3 Bei der Bepflanzung der Straßen- und Ausgleichsflächen, insbesondere bei der Ausgleichsmaßnahme N4, sind die Abstandsregelungen des AGBGB und der Erstaufforstungsrichtlinie (AllMBl Nr. 15/2003) einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingte notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.5.4 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ersatzaufforstungen sind zur Sicherstellung einer standortgerechten Baumartenzusammensetzung sowie geeigneter Kulturgrundrisse und Pflanzenherkünfte im Einvernehmen mit dem Forstamt Traunstein durchzuführen.

Vorab ist dem Forstamt eine detaillierte Übersicht über den Umfang der gerodeten Flächen und über Umfang und Lage der geplanten Ersatzaufforstungen vorzulegen.

Die Ersatzaufforstungen sind dem Forstamt Traunstein zeitnah, möglichst spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme, nachzuweisen. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn vom Forstamt im Rahmen einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstungen gesichert sind.

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

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung - wird nach Maßgabe der unter A 4.3 festgesetzten Auflagen die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Oberflächen- und des Geländewassers über ein Versickerbecken mit Absetzbecken, über ein Rückhaltebecken und über Straßen begleitende Mulden in das Grundwasser bzw. in Oberflächengewässer erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen (siehe Ziffer A 2) zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

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

4.3.2 Betrieb und Unterhaltung

4.3.2.1 Am Auslauf der Absetzanlagen sind zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten geeignete Vorrichtungen (Tauchwände) zu installieren.

4.3.2.2 Die Anlagen (Schlammeimer und Absetzanlagen) sind rechtzeitig zu räumen, das Räumgut ist schadlos zu beseitigen. Es darf keinesfalls in ein Gewässer eingebracht werden.

4.3.2.3 Sicker- bzw. Rasenmulden sind mit mindestens 20 cm Oberboden auszuführen.

4.3.2.4 Das Regenrückhaltebecken ist gemäß dem Arbeitsblatt A 117 des ATV-DVWK-Regelwerkes zu bemessen und so zu gestalten, dass Leichtflüssigkeiten zurück gehalten werden können.

4.3.2.5 Die bescheid- und fachgerechte Erstellung und Funktion der Abwasseranlagen muss vor der Inbetriebnahme durch einen anerkannten privaten Sachverständigen überprüft und bestätigt werden, sofern die Bauoberleitung nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (Art. 69 Abs. 2 BayWG).

4.3.2.6 Für den sachgemäßen Betrieb und die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Anlage ist der Unternehmensträger verantwortlich. Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen.

4.3.2.7 Soweit dem Unterhaltungsverpflichteten des Vorfluters durch die Einleitung erhöhte Unterhaltungskosten entstehen, sind diese durch den Einleiter zu tragen. Für Schäden, die im Zusammenhang mit der Einleitung entstehen sollten, haftet der Einleiter.

4.3.3 Anzeigepflichten und Beteiligungen

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

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

Die Widmung der neuen und die Einziehung der dem Verkehr auf Dauer entzogenen Teile der Bundesfernstraße 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 Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

- 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 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 aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.

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. Auslagen werden gegebenenfalls gesondert in Rechnung gestellt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die planfestgestellte Baumaßnahme umfasst die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage Hochfölln Nord an der Bundesautobahn A 8, Richtungsfahrbahn Salzburg – München bei BAB-km 95,2 und den dadurch bedingten Umbau der Anschlussstelle Bergen. Die Planfeststellung beginnt bei BAB-km 94,493 und endet östlich davon bei BAB-km 96,017.

Die Tank- und Rastanlage Hochfölln Nord liegt zwischen dem 39 km entfernten Autobahndreieck Inntal und dem 32 km entfernten Knoten Salzburg. Der Abstand zur westlich gelegenen Anschlussstelle Grabenstätt beträgt 5 km, zur östlich gelegenen Anschlussstelle Bergen 500 m.

Die Tank- und Rastanlage umfasst derzeit 10 Lkw-, 2 Bus- und 34 Pkw-Stellplätze sowie 4 Personal-Stellplätze. Die Erweiterung erfolgt in nordwestliche Richtung. Die neu zu errichtenden 50 Lkw-Stellplätze sind entlang der A 8 angeordnet, die 6 Bus-Stellplätze und 120 Pkw-Stellplätze sind rückwärtig in guter Erreichbarkeit zum Restaurant situiert. Den nordwestlichen Abschluss der Tank- und Rastanlage bilden 6 Stellplätze für Pkw mit Anhänger bzw. Caravane, die bislang nicht vorhanden waren. Die Anzahl der Personal-Stellplätze wird auf 11 erhöht. Für Großraumtransporte wird eine Aufstellfläche von 170 m Länge geschaffen. Die Kapazität des Rasthauses wird von 50 Sitzplätzen auf 160 (120 Sitzplätze innen und 40 Terrassenplätze), die Zahl der Zapfinseln wird von 3 auf 5 erhöht. Im Bereich der Pkw-Parkplätze wird zusätzlich ein Kiosk errichtet.

Wegen des geringen Abstands zwischen der Einfahrt von der Anschlussstelle Bergen in die Autobahn und der Ausfahrt in die Tank- und Rastanlage wird von BAB-km 95,540 bis BAB-km 95,800 eine 260 m lange Verteilerfahrbahn errichtet, über die der von der Anschlussstelle Bergen in die Autobahn einfahrende Verkehr und der von der Autobahn in die Tank- und Rastanlage ausfahrende Verkehr geleitet wird. Damit zusammenhängend werden die nordöstlichen Anschlussstellenrampen angepasst.

Zur rückwärtigen Erschließung der Wirtschaftsgebäude der Tank- und Rastanlage wird eine neue Straße als Privatstraße errichtet, die an die verlängerte Gewerbestraße im benachbarten Gewerbegebiet (den in diesem Zusammenhang auszubauenden Feld- und Waldweg) anschließt.

Als Ausgleichsmaßnahmen werden nordöstlich in unmittelbarem Anschluss an die erweiterte Tank- und Rastanlage bei BAB-km 95,50 eine Ausgleichsfläche N1 und südlich der Autobahn bei BAB-km 95,10 eine Ausgleichsfläche N2 geschaffen. Östlich der planfestgestellten Baumaßnahme werden bei BAB-km 96,62 südlich und bei BAB-km 96,70 nördlich der A 8 die Ausgleichsflächen N3 und N4 errichtet. Die am Beginn der Baumaßnahme westlich gelegene Ausgleichsfläche L1 bei BAB-km 94,78 dient der landschaftsbildgerechten Einbindung der Autobahneinfahrt von der Tank- und Rastanlage in Richtung München.

Der dauerhafte Bedarf an Grund und Boden beträgt insgesamt 12,11 ha. Davon entfallen auf das Bauvorhaben 9,23 ha und auf die Ausgleichsflächen 2,88 ha. Neben Fläche der bestehenden Tank- und Rastanlagen von 2,41 ha werden 8,97 ha Landwirtschaftsfläche und 0,73 ha Waldfläche beansprucht.

Der Erweiterung der Tank- und Rastanlage geht ein Rückbau der vorhandenen Anlagen voraus. Für die Bebauung des Tankstellen- und Raststättenbereichs wird entsprechend der ursprünglichen Planfassung vom 31.10.2002 (und entgegen der in der 1. Tektur vom 31.03.2004 vorgesehenen Planung) ein gesondertes Verfahren nach dem FStrG durchgeführt.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 07.12.2002 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord bei BAB-km 95,2 an der Bundesautobahn A 8, Salzburg - München das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 03.02. bis 05.03.2003 in der Gemeinde Bergen und der Gemeinde Vachendorf nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei den Gemeinden oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 21.03.2003 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Bergen
- Gemeinde Vachendorf
- Landratsamt Traunstein
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Straßenbauamt Traunstein
- Direktion für Ländliche Entwicklung
- Vermessungsamt Traunstein
- Landwirtschaftsamt Traunstein
- Gewerbeaufsichtsamt München - Land
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Polizeipräsidium München
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Forstdirektion Oberbayern-Schwaben
- Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei
- Regierung von Oberbayern – SG 350 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern – SG 830 – Höhere Naturschutzbehörde
- Deutsche Telekom AG
- E.ON Netz GmbH
- E.ON Bayern AG
- Erdgas Südbayern
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Mühlener Gruppe
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Deutscher Alpenverein e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.

Als Folge der Einwendungen hat die Autobahndirektion Südbayern die Planunterlagen mit der 1. Tektur vom 31.03.2004 insbesondere hinsichtlich der Behandlung des Oberflächenwassers und der Lage der Ausgleichsflächen geändert. Die ursprünglich nur nachrichtlich beigefügten Unterlagen der Tank- und Rast GmbH hinsichtlich der Tankstelle mit integrierter Raststätte wurden als Bestandteil der Planfeststellung aufgenommen und die Unterlagen entsprechend ergänzt.

Zu diesen Planänderungen wurden in einem vereinfachten Anhörungsverfahren einzelnen Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Verbänden mit Schreiben vom 26.04.2004 Gelegenheit zur Stellungnahme bis 28.05.2004 gegeben. Da die Ausgleichsflächen nach den Tekturunterlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Siegsdorf liegen, wurde diese ebenfalls zu den Planänderungen angehört.

Zu den in den Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger. Mit Schreiben vom 11.10.2004 teilte die Autobahndirektion Südbayern mit, dass nunmehr doch vorgesehen ist, ein von der Baumaßnahme der Tank- und Rast GmbH (Tankstelle mit integrierter Raststätte) getrenntes Verfahren durchzuführen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 23.11.2004 im Rathaus der Gemeinde Bergen erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

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. Bei der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord handelt es sich um einen Nebenbetrieb an einer Bundesautobahn im Sinne von § 15 Abs. 1 FStrG. Als Bestandteil der Bundesautobahn A 8 München - Salzburg (§ 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG) bedürfen Neubau und Änderung von Nebenbetrieben ebenfalls der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 FStrG.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Fragen

1.2.1 Das planfestgestellte Bauvorhaben hat sich nach der ursprünglichen Planung vom 31.10.2002 durch seine Lage lediglich in den Gemeinden Bergen und Vachendorf ausgewirkt. Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte dementsprechend nach Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG in diesen beiden Gemeinden.

Erst durch die neuen Ausgleichsflächen N3 und N4 in der 1. Tektur vom 31.03.2004 wurde das Gebiet der Gemeinde Siegsdorf berührt, weshalb diese zu der Planänderung angehört wurde. Auf eine Auslegung der geänderten Planunterlagen in der Gemeinde Siegsdorf wurde ebenso wie auf eine weitere Auslegung in den Gemeinden Bergen und Vachendorf nach Art. 73 Abs. 8 Satz 2 i. V. mit § 73 Abs. 3 Satz 2 BayVwVfG verzichtet, da der Kreis der durch die Änderung Betroffenen bekannt war und diesen Gelegenheit gegeben wurde, den Plan einzusehen.

1.2.2 Die Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege, Abteilung Bodendenkmalpflege, ging erst mit Schreiben vom 01.12.2004 am 03.12.2004, also nach dem Erörterungstermin vom 23.11.2004, bei der Regierung von Oberbayern ein. Gleichwohl wird auf die Ausführungen des Landesamtes unter Ziffer C 3.3.9 eingegangen, auch wenn sie nach § 17 Abs. 4 Satz 3 FStrG nicht hätten berücksichtigt werden müssen. Die Belange der Bodendenkmalpflege werden in die Abwägung mit eingestellt, da diese für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind (vgl. auch Art. 73 Abs. 3a Satz 2 Alt. 3 BayVwVfG).

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i. V. mit § 3 e Abs. 1 Nr. 2, § 3 c Abs. 1 Satz 1 und 3 UVPG und Ziffer 14.6 der Anlage 1 hierzu besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch für die Änderung oder Erweiterung einer sonstigen Bundesstraße, wenn eine Vorprüfung im Einzelfall ergibt, dass diese erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Da die vorgelegten Planunterlagen die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG enthalten (Unterlage 16 der Planunterlagen) und die Autobahndirektion Südbayern die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt überprüft hat, haben wir eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und das Ergebnis in unserer Entscheidung berücksichtigt (siehe unten Ziffer C 2). Ob eine solche tatsächlich zwingend erforderlich gewesen ist, kann demnach offen bleiben.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ein unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Beteiligung anderer Behörden im Sinne von § 7 UVPG und die erforderliche Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG i. V. mit Art. 73 Abs. 3, Abs. 4 bis 7 VwVfG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, insbesondere durch die Auslegung der Planunterlagen. Die Planänderung vom 31.03.2004 enthält keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen, so dass wir nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG von einer erneuten Anhörung der Öffentlichkeit abgesehen haben.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 UVPG ist Rechnung getragen. Mangels geeigneter Vorhabensalternativen, die umweltverträglicher einzustufen wären, bedurfte es diesbezüglich keiner umfassenderen Untersuchung. Der Ausbau der Tank- und Rastanlage Hochfelln orientiert sich am Bestand der bisherigen Anlage und an den verkehrlichen Bedürfnissen. Sonstige Standortvarianten wären nur mit einem kompletten Neubau einer Tank- und Rastanlage zu realisieren gewesen und wurden wegen der damit verbundenen wesentlich größeren Beeinträchtigungen, vor allem durch Neuversiegelung, ausgeschlossen (siehe hierzu im folgenden auch Ziffer 2.1.5). Die vorgelegten Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung genügen den gesetzlichen Anforderungen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsüberprüfung umfasst nach § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

Auf der Grundlage der Unterlagen der Autobahndirektion Südbayern, insbesondere der Unterlage 16 der Planunterlagen, der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit haben wir folgende zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, erarbeitet:

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist unter Ziffer B 1 dieses Beschlusses, im Erläuterungsbericht der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 1) und in der Unterlage 16 der Planunterlagen beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

2.1.2 Allgemeine Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Plangebiet liegt im Zuständigkeitsbereich der Verwaltungsgemeinschaft Bergen. Überwiegend ist das Gebiet der Gemeinde Bergen, randlich auch das Gemeindegebiet Vachendorf betroffen. Die Ausgleichsflächen N 3 und N 4 liegen im Gebiet der Gemeinde Siegsdorf.

Dieses Gebiet befindet sich in der naturräumlichen Haupteinheit „0 – Nördliches Alpenvorland – 03 Subalpines Jungmoränenland – 038 – Inn-Chiemsee-Jungmoränenland“. Das Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern ordnet diesen Bereich der naturräumlichen Untereinheit „Molassebergland westlich der Traun, Buchberge“ (038-H) zu.

Das Plangebiet liegt in einem landschaftlich homogenen Bereich, der durch Kuppen und Talkerben gekennzeichnet ist. Insbesondere die Kuppen und steil abfallenden Hänge sind bewaldet, die Freiflächen dazwischen sind durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt, wobei die Grünlandnutzung überwiegt. Nördlich der Autobahn sind auch großflächige Äcker anzutreffen. Extensiv genutzte Landschaftselemente, wie Hochstauden- und Altgrasfluren oder magere Frischwiesen befinden sich nur saumartig entlang der Straßen und Waldränder.

Die Waldgebiete bestehen zum Teil aus großflächigen Fichtenforsten, deren Artenvielfalt und -zusammensetzung beträchtlich von der potenziellen natürlichen Vegetation abweicht.

Natürliche Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Der Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden im Plangebiet bereits durch die bestehende Bundesautobahn A 8 und das Gewerbegebiet nördlich der A 8 beeinträchtigt. Von Süden reicht ein ehemaliger Deponiestandort in das Plangebiet hinein, der bereits saniert wurde.

2.1.3 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

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

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

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

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

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

2.1.3.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch wurde anhand der Schutzziele Wohnen und Erholung untersucht.

Südöstlich der Tank- und Rastanlage Hochfelln, also auf der Südseite der A 8, reicht die Hangbebauung des Ortsteils Enthal der Gemeinde Bergen bis auf 50 m an den Fahrbahnrand der A 8 heran. Die Bebauung ist im Flächennutzungsplan als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.

In die vom Vorhabensträger vorgenommene Lärmschutzuntersuchung wurden die der Tank- und Rastanlage nächstgelegenen Häuser des Ortsteils Enthal einbezogen. Bei der Überlagerung der Lärmpegelanteile der Autobahn und der Tank- und Rastanlage ergaben sich keine Veränderungen gegenüber den stark überwiegenden, ausschließlich von der Autobahn ausgehenden Lärmpegeln, so dass der von der Tank- und Rastanlage ausgehende Lärm im Vergleich zum Lärm der Autobahn als nachrangig zu betrachten ist.

Durch den Umbau der Anschlussstelle und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage ändert sich die Verkehrsbelastung nicht. Demzufolge sind für die südöstliche Wohnbebauung keine Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Gleiches gilt in Bezug auf die Luftreinhaltung. Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage führt insgesamt zu keiner wesentlichen Änderung der Immissionssituation (siehe hierzu auch unten C 3.3.4).

Mit Ausnahme von zwei markierten Radwegen (Verbindungsstraße Bernhaupten – Holzhausen, Abzweigung von der St 2095 – Schlecht) sind im Plangebiet keine Erholungseinrichtungen vorhanden. Durch das Planvorhaben werden diese nicht beeinträchtigt.

2.1.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Maßgebliches Ziel für dieses Schutzgut ist der Schutz wild wachsender Pflanzen und wild lebender Tiere und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer historisch gewachsenen Artenvielfalt sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume (Biotope) und ihrer sonstigen Lebensbedingungen, insbesondere Funktionsbeziehungen und der Bereiche mit hohem Standort- und Entwicklungspotenzial.

Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Seltenheit, der Entwicklungsdauer, der Naturnähe, dem Artenvorkommen, der Flächengröße und dem Struktureichtum. Die räumlich bedeutsamen Funktionsbeziehungen werden nach ihrer Raumwirksamkeit entlang von Linearstrukturen, der Bedeutung der Artengemeinschaft innerhalb von Lebensräumen und Lebensraumkomplexen und dem Austausch zwischen Populationen und Lebensräumen einer Art unter Berücksichtigung von Vorbelastungen und Störungen untersucht und bewertet.

Das Plangebiet weist eine relativ hohe Wilddichte auf. Die Landwirtschaftsflächen zwischen den Wäldern sind als Wildäsungsflächen von Bedeutung. Für Wirbellose, vor allem Insekten, untergeordnet auch für Vögel und Kleinsäuger haben die im Plangebiet vorkommenden kleinflächigen Wiesen Biotopcharakter. Insbesondere Tagfalter konnten beobachtet werden.

Die Altgras- und Hochstaudenfluren bieten den Arten Lebensraum, die auf Struktureichtum, auf ein hohes Angebot von Kräutern, auf Blüten, Samen oder abgestorbene Teile von gras- und krautartigen Pflanzen angewiesen sind. Diese Vegetationsstrukturen dienen als Gesamtlebensraum und Winterquartier für Wirbellose, als Nahrungsbiotop für Insekten und Insektenfresser sowie als Versteck und Fortpflanzungsstätte.

Gefährdete Tierarten wurden im Plangebiet nicht festgestellt, sind aber nicht auszuschließen.

Biotope und Lebensräume von besonderer Bedeutung sind im Plangebiet artenreiches Extensivgrünland (Straßenböschungen, Feldraine, Ortsränder), magerer Altgrasbestand/Grünlandbrache (östlich der Anschlussstelle Bergen), feuchte/nasse Hochstaudenflur (Entwässerungsmulden und Straßenböschungen auf

der A 8-Nordseite, westlich der Wegüberführung), Feldgehölz naturnah (Randzonen der Tank- und Rastanlage, beidseitig, und Hanglagen im Anschluss an Siedlungsränder, südlich der A 8), Feldhecke naturnah (Böschungen der A 8 und der Tank- und Rastanlage), mesophiles Gebüsch naturnah (Straßenböschungen nördlich und Steilhänge südlich der A 8) und mesophiler Wald (Waldränder nördlich der A 8, Geländestufe nördlich der Anschlussstelle Bergen).

An gefährdeten und geschützten Pflanzenarten wurden die Weißtanne (*abies alba*), die Türkenbundlilie (*lilium martagon*) und die Pimpernuss (*staphylea pinnata*) festgestellt.

Durch das Vorhaben, durch das dauerhaft 12,11 ha Grund und Boden in Anspruch genommen wird, werden 1,52 ha Biotopfläche unmittelbar verändert, wobei 1,49 ha davon bereits vorbelastet sind. Während der Bauphase vorübergehend beeinträchtigt werden nicht vorbelastete mesophile Wälder in einem Umfang von 0,06 ha.

Dauerhaft neu versiegelt werden 2,54 ha. Davon betroffen sind Biotope, Landwirtschafts-, Wald- und Verkehrsgrünflächen. Die vorgesehene Versiegelung führt zur Aufhebung der natürlichen Bodenfunktionen, der Beschleunigung des Oberflächenabflusses und der Unterbindung der Niederschlagsversickerung. In Waldgebieten werden zudem die bioklimatischen und lufthygienischen Ausgleichsleistungen durch Rodung eingeschränkt.

Ohne Versiegelung werden Flächen in einem Umfang von 3,95 ha umgewandelt, was eine Beeinträchtigung einzelner Bodenfunktionen zur Folge hat. Die Flächeninanspruchnahme bewirkt in empfindlichen Bereichen eine technische Prägung mit Verlust prägender Waldränder und Nivellierung von Oberflächenformen durch tiefe Anschnitte.

2.1.3.3 Schutzgut Boden

Wichtiges Schutzziel für den Boden ist die Erhaltung des gewachsenen Bodens. Als nicht vermehrbare Lebensgrundlage des Menschen, aber auch von Tieren und Pflanzen (siehe oben 2.1.3.2) besitzt der belebte Boden eine Schlüsselfunktion. Ferner erfüllt er eine Anzahl weiterer Funktionen, wie Puffer-, Filter- oder Regelungsfunktionen. Aus Sicht des Bodenschutzes sind insbesondere der Erhalt und die Sicherung seltener oder besonders empfindlicher Böden relevant.

Die Landschaft im Plangebiet ist von würmeiszeitlichen Moränenablagerungen gestaltet; angrenzend bei Holzhausen und Daxlberg schlägt der Molasseuntergrund aus dem Tertiär durch. Die Grundmoräne besteht aus sandig-tonigem Lehm, als Leitbodentyp sind Braunerde und Para-Braunerde zu nennen. Die angrenzenden Molasseablagerungen bestehen aus tonig-mergelig verwitternden Gesteinen.

Aufgrund der hohen Pufferwirkung der Grünland- und Waldflächen über Lehmböden ist trotz der hohen Schadstoffeinträge beiderseits der A 8 durch Oberflächenabfluss und Spritzwasser nur im 10 m-Bereich mit erheblichen Schadstoffkonzentrationen zu rechnen. Im Bereich von Ackerflächen sind erhebliche Schadstoffeinträge bis 50 m (Luftpfad) nicht auszuschließen.

Wie bei der Beschreibung des Vorhabens oben unter Ziffer B 1 bereits ausgeführt, beträgt der dauerhafte Bedarf an Grund und Boden insgesamt 12,11 ha. Davon entfallen auf das Bauvorhaben 9,23 ha und auf die Ausgleichsflächen 2,88 ha. Neben Flächen der bestehenden Tank- und Rastanlagen von 2,41 ha werden 8,97 ha Landwirtschaftsfläche und 0,73 ha Waldfläche beansprucht.

Die Flächenumwandlung stellt sich dergestalt dar, dass von der überplanten Gesamtfläche von 12,11 ha 1,68 ha auf alte versiegelte und befestigte Flächen und 2,87 ha auf neu zu versiegelnde und zu befestigende Flächen entfallen, 0,73 ha auf alte und 3,95 ha auf neue Grünflächen und 2,88 ha auf neue Ausgleichsflächen.

Zusätzlich zu den dauerhaft beanspruchten Flächen werden 0,73 ha vorübergehend in Anspruch genommen.

Wie beim Schutzgut Tiere und Pflanzen bereits ausgeführt, führt die vorgesehene Versiegelung zur Aufhebung der natürlichen Bodenfunktionen, zur Beschleunigung des Oberflächenabflusses und der Unterbindung der Niederschlagsversickerung. In Waldgebieten werden zudem die bioklimatischen und lufthygienischen Ausgleichsleistungen durch Rodung eingeschränkt. Die großflächige Versiegelung fördert zudem Klimaextreme.

Die Empfindlichkeit gegenüber Flächeninanspruchnahme entspricht der Schutzwürdigkeit betroffener Böden. Eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen weisen die flachgründigen Kuppen der Moränenwälle auf. Bei den restlichen Böden ist nur von einer mittleren bis geringen Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen auszugehen.

2.1.3.4 Schutzgut Wasser

Im Plangebiet sind neben Entwässerungsmulden keine weiteren Fließ- und Stillgewässer vorhanden.

Aufgrund des bewegten Geländes ist der Grundwasserflurabstand relativ groß. In Abhängigkeit von der Verteilung der sandig-tonigen Ablagerungen der Grundmoräne dienen diese als Porengrundwasserleiter oder als Grundwasserstauer. Aussagen zur Grundwasserfließrichtung sind daher nicht möglich. Durch dicke Deckschichten und großen Flurabstand ist das Grundwasser im Plangebiet geschützt und daher wenig empfindlich.

Durch die Neuversiegelung wird die Niederschlagsversickerung der betroffenen Flächen aufgehoben und der Oberflächenabfluss beschleunigt. Aufgrund des großen Grundwasserflurabstandes und der Reinigungskapazität der Deckschichten ist eine qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers unwahrscheinlich, bei Verlust von Betriebsstoffen und bei Unfällen allerdings nicht auszuschließen.

Das Niederschlagswasser der Tank- und Rastanlage wird entlang von Borden in Abläufen gesammelt und über geschlossene Rohrleitungen abgeleitet.

Das im Tankstellen- und Pkw-Bereich anfallende Oberflächenwasser wird einer auf der Nordseite der Tank- und Rastanlage neu zu errichtenden Versickeranlage (BWV-Nr. 11, Unterlage 7 der Planunterlagen) zugeführt. Die Versickeranlage besteht aus einem Absetzschacht sowie dem eigentlichen Versickerbecken. Das im Lkw-Bereich anfallende Oberflächenwasser wird in das bestehende und zu erweiternde Absetz- und Rückhaltebecken (BWV-Nr. 17, Unterlage 7 der Planunterlagen) geleitet und nach erfolgter Reinigung über die Oberflächenbeschickung sowie eine Tauchwand in einen Entwässerungskanal geleitet.

Das auf den Manipulationsflächen im Tankstellenbereich anfallende Regenwasser wird mittels Leichtstoffabscheider gereinigt und zusammen mit dem Abwasser vom Rasthaus der bestehenden Kanalisation zugeführt.

Das in den Dammbereichen der Anschlussstelle, der Verteilerfahrbahn und der Zu- und Abfahrt zur Tank- und Rastanlage anfallende Oberflächenwasser versickert breitflächig über die belebte Bodenzone von Bankett und Böschung. In den Einschnitten fließt das Wasser von Fahrbahn und Böschung den straßenbegleitenden Mulden zu, wo es versickert und verdunstet. Zur Schaffung ausreichenden Speichervolumens werden, soweit erforderlich, überströmbare Erdschwellen eingebaut.

2.1.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Der allgemeine Schutz der Luft als Ressource und die Erhaltung der lokalklimatischen Bedingungen und Funktionen sind die wichtigsten Schutzziele.

Wesentliche Umweltaspekte sind neben der Lufthygiene der Erhalt von Luftaustauschbahnen und von Frischluftentstehungsgebieten.

Die Leistungsfähigkeit des Schutzgutes Luft und Klima wird hinsichtlich der bioklimatischen und lufthygienischen Ausgleichsleistungen ermittelt, die sich auf die Kalt- und Frischluftentstehung und den Kalt- und Frischlufttransport beziehen.

Als Wert- und Funktionselement mit besonderer Bedeutung hinsichtlich des Schutzgutes Luft und Klima werden die an die A 8 und die künftige Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord angrenzenden Wälder aufgrund ihrer bioklimatischen und lufthygienischen Ausgleichsleistungen, wie Filterung und Verdünnung von Schadstoffen, bewertet. Die landwirtschaftlich genutzten Steilhänge südlich der A 8 sorgen für die Kalt- und Frischluftversorgung zu den Siedlungsbereichen im Talraum.

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 (siehe auch Ziffer A 3.3.4.2). Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage führt hinsichtlich der Schadstoffbelastung aber nicht zu einer erhöhten Verkehrsbelastung und damit auch nicht zu einer Verschlechterung der bestehenden und ohne Ausbau zu erwartenden Situation.

Die Neuversiegelung von Wäldern mindert deren lokalklimatische und lufthygienische Ausgleichsleistungen. Durch das Planvorhaben werden allerdings nur 0,73 ha Waldfläche beansprucht. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Luftzirkulation zwischen Ausgleichs- und Wirkräumen durch Barrierewirkung ist nicht zu erwarten. In Abhängigkeit vom Ausbreitungsverhalten der Luftschadstoffe ist in der Nachbarschaft zur Tank- und Rastanlage mit erhöhten Schadstoffkonzentrationen zu rechnen.

2.1.3.6 Schutzgut Landschaft

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

Die sehr hügelige Landschaft im Plangebiet wird geprägt durch einen Wechsel von offenen landwirtschaftlichen Nutzflächen und Wald, wobei insbesondere die Kuppen bewaldet sind. Der landschaftsparkartige Charakter der Landschaft vor der Kulisse der Chiemgauer Alpen ist jedoch stark beeinträchtigt durch die technisch geprägten Verkehrsflächen und den Lärm der Autobahn. Lokal bedeutsame Blickbeziehungen ergeben sich auf der Nordseite der A 8 in Richtung Einhartinger Kirche. Darüber hinaus prägen markante Waldränder und beweidete Moränenwälle das Landschaftsbild.

Als Bewertungsparameter für die Leistungsfähigkeit von Wert- und Funktionselementen hinsichtlich der Erlebbarkeit der Landschaft wurden die Ausstattung und das Zusammenwirken natürlicher und kultureller Objekte, die Nah- und Fernwirkung, die Erreichbarkeit, Einsehbarkeit und Ungestörtheit herangezogen. Danach wurden als Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung die Hangzone südlich der A 8 und die prägenden Moränenwälle, die Waldränder und die Freiflächen zur Aufrechterhaltung der Blickbeziehungen bewertet.

Beeinträchtigungen ergeben sich durch die Zunahme der überbauten Flächen, der Überbauung einer steilen Geländekante unterhalb des Moränenwalles, der Beseitigung prägender Waldränder und der Nivellierung von Moränenwällen durch tiefe Einschnitte, durch den Verlust von Gehölzstrukturen und durch die visuelle

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Bereich der Einfahrtsrampe zur A 8 in Fahrtrichtung München durch gute Einsehbarkeit und schmale Straßennebenflächen.

2.1.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziel ist die Erhaltung von schützenswerten Kultur-, Bau- und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler einschließlich deren Umgebung. Darunter fallen auch historische Bestandteile der Kulturlandschaft von besonders charakteristischer Eigenart und von Ortsbildern. Als sonstige Sachgüter werden bebaute Grundstücke, Land- und Forstwirtschaft behandelt.

Das Plangebiet befindet sich im Bereich von zwei römischen Brandgräberfeldern. Im Schmidholz, etwa 150 m nördlich der geplanten Ausweitung der Tank- und Rastanlage, wurden bereits im 19. Jahrhundert römische Gräber entdeckt. 1967, beim Bau der südlich der A 8 gelegenen Tank- und Rastanlage, wurden mehrere Gräber zerstört. Wegen der siedlungstopografischen günstigen Lage auf einer nach Süden gerichteten Terrasse mit Blick in das Tal der Weißen Ache ist im Plangebiet mit weiteren römischen Grab- oder Siedlungsresten zu rechnen. Es wird vermutet, dass vielleicht sogar die zu den Gräbern gehörige römische Villa Rustica im Plangebiet stand. Soweit im Rahmen der Bodenarbeiten derartige Bodendenkmäler freigelegt werden sollten, sind diese der zuständigen Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu melden und bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen (siehe hierzu auch Ziffer A. 3.1.3).

Erhebliche Beeinträchtigungen von Gebäuden durch Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen sind nicht zu erwarten.

Dauerhaft werden 8,97 ha Landwirtschaftsfläche und 0,73 ha Wald und vorübergehend 0,60 ha Landwirtschaftsfläche und 0,13 ha Wald in Anspruch genommen. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden wiederhergestellt. Den Waldrodungsflächen von 0,73 ha stehen Neuaufforstungen von 0,73 ha gegenüber. Die verbleibenden erheblichen und nachteiligen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und damit auch der sonstigen Sachgüter werden durch die Ausgleichsflächen N1 – N4 und L1 ausgeglichen. Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

2.1.3.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden soweit wie möglich bereits bei der Auswahl der Schutzziele und Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Bei der schutzgutübergreifenden Bewertung werden Synergieeffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern berücksichtigt.

Ein Einzelnen wurden folgende Wechselwirkungen erfasst:

Lärmimmissionen, die beim Schutzgut Mensch für die Wohn- und Erholungsqualität untersucht wurden, können ebenso Auswirkungen auf die biotischen Bereiche (z.B. Tiere) haben. Da sich hinsichtlich der Lärmpegelanteile keine ausgleichspflichtigen Erhöhungen gegenüber dem bisherigen von der Autobahn ausgehenden Lärm ergeben haben, wurde das Thema bei den anderen Schutzgütern nicht näher ausgeführt. Gleiches gilt für betriebs- und baubedingte Schadstoffimmissionen.

Die Flächeninanspruchnahme, insbesondere die Versiegelung von Boden, wirkt sich aufgrund der vielfältigen Verflechtungen des Schutzgutes Boden mit anderen abiotischen und biotischen Ressourcen auch auf andere Schutzgüter wie Wasser, Tiere und Pflanzen, Luft und Klima und Landschaft und sonstige Sachgüter im Sinne des Verlustes an landwirtschaftlichen Produktionsflächen aus. Diese Wechselwirkungen haben wir bei der dortigen Beurteilung berücksichtigt.

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme wurden bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen

untersucht. Des Weiteren bestehen dadurch Auswirkungen auf die Erholungsqualität und somit auch auf den Menschen.

Die Anlage naturschutzrechtlich erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen entzieht zwar der Landwirtschaft Produktionsflächen, wirkt sich jedoch wegen des Wegfalls von intensiver Weide- und Wiesennutzung auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen insgesamt positiv aus.

2.1.4 Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Mit dem Bau der Tank- und Rastanlage am Standort der bestehenden Anlage werden die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft teilweise auf vorbelastete Bereiche begrenzt.

Die emissionsträchtigeren Nutzungen, also die Stellplätze für Lkw und Busse und die Tankstelle, befinden sich nahe bei der Autobahn, von der auch bislang schon der größte Anteil der Emissionen ausgeht. An die umliegenden Grundstücke und damit an die freie Landschaft schließen die Pkw-Stellplätze und die Erholungsflächen an. Durch die Anordnung der Pkw-Stellplätze bleiben die wertvollen Waldränder der mesophilen Buchenwälder weitgehend erhalten. Deren Erhalt dient auch die nahe an die Autobahn verschwenkte Einfahrtsrampe zur A 8.

Die Tank- und Rastanlage wurde sehr kompakt geplant, um den Flächenbedarf so gering wie möglich zu halten. Der rückwärtige Wirtschaftshof weist statt einer Einschnittböschung eine Stützmauer auf, womit Eingriffe in den das Landschaftsbild prägenden Moränenwall weiter minimiert werden. Durch die Situierung des Restaurants und der rückwärtigen Erschließung bleibt dieses Landschaftsbild weitgehend erhalten. Neben den Erholungsflächen wurde auch das neu zu erstellende rückwärtige Versickerbecken (BWV-Nr. 11, Unterlage 7.2) in den Bereich des Wiesentales mit seinen Waldrandzonen gelegt, da es sich dort gut integrieren lässt. Im Bereich des Versickerbeckens und der Erholungsflächen wird auf eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme der Waldrandzone der alten mesophilen Buchenwälder verzichtet.

In allen übrigen Waldgebieten wird das Baufeld auf 5 m begrenzt. Für betroffene Freiflächen ist eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme von durchschnittlich 10 m vorgesehen. Die während der Bauphase beeinträchtigten Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme in ihrer ursprünglichen Nutzung und Funktion wiederhergestellt.

Das anfallende Niederschlagswasser der Tank- und Rastanlage wird mit Abläufen gesammelt und über geschlossene Rohrleitungen abgeleitet. Das im Tankstellen- und Pkw-Bereich anfallende Oberflächenwasser fließt in das neue Versickerbecken (BWV-Nr. 11). Das im Lkw-Bereich anfallende Oberflächenwasser wird in das bestehende Absetz- und Rückhaltebecken (BWV-Nr. 17) und nach erfolgter Reinigung in einen Entwässerungskanal eingeleitet.

Das im Manipulationsbereich der Tankstelle anfallende Regenwasser wird mittels Schlammfang, Benzinabscheider und Koaleszensabscheider gereinigt und (zusammen mit dem Abwasser des Rasthauses, für das allerdings noch ein separates Genehmigungsverfahren durchgeführt wird) der bestehenden Schmutzwasserleitung zugeführt.

Damit werden die Belastungen des Wasserhaushaltes durch verschmutztes Oberflächenwasser erheblich reduziert, die Beschleunigung des Abflusses wird gedämpft und die Einschränkungen der Grundwasserneubildung werden gemildert.

Wie oben bei der Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt beim Schutzgut Mensch bereits ausgeführt, sind Lärmschutzmaßnahmen durch die geplante Baumaßnahme nicht erforderlich.

Die Schutzmaßnahmen S 1 (Sicherung mesophiler Buchenwaldrelikte, die älter als 50 Jahre sind, durch Verzicht auf vorübergehende Flächeninanspruchnahme,

Aufstellen von ortsfesten Bauzäunen und Schutz von Einzelbäumen), S 2 (Schutz angrenzender Biotope und Gehölzbestände durch Beschränkung des Baufeldes, Errichtung ortsfester Bauzäune oder anderer angemessener Maßnahmen), S 3 (Wiederherstellung von Waldrändern mittels Waldmantelpflanzungen und Verwendung standortheimischer Gehölzarten) und S 4 (Schutz Gehölz bewohnender Arten bei Rodungsmaßnahmen insofern, als nur außerhalb der Brut- und Nistzeiten, also nicht von 01. März bis 30. September, gerodet werden darf) dienen insbesondere dem Schutz von Tieren und Pflanzen.

Gleiches gilt für die Gestaltungsmaßnahmen G 1 – G8, die die Gestaltung der Anschlussstelle Bergen (G 1), des Trennstreifens zwischen der A 8 und der Rastanlage (G 2), der Pkw- und Lkw-Stellflächen (G 3 und G 4), der Erholungsflächen (G 5), der Entwässerungsanlagen (G 6), der Zu- und Abfahrten der Rastanlage zur A 8 (G 7) und die Gestaltung und Einbindung der rückwärtigen Erschließung (G 8) zum Gegenstand haben.

Auch die Ausgleichsmaßnahmen N 1 (Flächenextensivierung und Gliederung des Moränenhügels an „Enthalland“ nördlich der Tank- und Rastanlage), N 2 (Mischwaldneugründung am „Kreuzbichlholz“ südlich der A 8), N 3 (Schaffung des Lebensraumkomplexes Terrassenhang „Steinmauer“ östlich der Tank- und Rastanlage auf der Südseite der A 8), N 4 (Mischwaldneugründung mit Saumstrukturen „Geisbichlfeld“ ebenfalls östlich der Tank- und Rastanlage, aber auf der Nordseite der A 8) und L 1 (Einbindung der Autobahneinfahrtsrampe von der Tank- und Rastanlage Richtung München) dienen dem Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaftsbild und somit den Schutzgütern Tiere und Pflanzen.

Die näheren Einzelheiten hierzu können dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12), den zugehörigen Plänen (Unterlagen 12.1 Bl.1 bis 12.3 Bl.1a) und sehr übersichtlich den Seiten 25 – 30 des Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2. der Planunterlagen) entnommen werden. Auf diese Unterlagen wird hiermit verwiesen.

Sowohl die Gestaltungs- als auch die Ausgleichsmaßnahmen haben durch die damit verbundenen Neuanpflanzungen und Nutzungsänderungen etc. aber nicht nur Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, sondern auch auf die Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser, Luft und Klima und sonstige Sachgüter, insbesondere Landwirtschaft. Die bei den Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt schon angesprochenen Wechselwirkungen kommen gerade bei diesen Maßnahmen verstärkt zum Tragen. Der Schutz oder die Neuanpflanzung eines Baumes oder einer Pflanze dient naturgemäß nicht nur diesem einen Baum oder dieser Pflanze, sondern beeinflusst - im Gesamtgefüge betrachtet – auch die anderen genannten Schutzgüter.

Dem Schutzgut Kultur, hier eventuell vorhandene Bodendenkmäler, wird durch die gesetzlich bestehende Verpflichtung zur unverzüglichen Meldung des Fundes und zur Einstellung der Bautätigkeiten für eine Woche nach der Anzeige Rechnung getragen (siehe auch Ziffer A 3.1.3 dieses Beschlusses). Weiter Duldungspflichten können im Weiteren zur Sicherung des Schutzgutes angeordnet werden (Art. 8 Abs. 4 DSchG).

2.1.5 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 vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677).

Bei der Suche nach einem Standort für eine neue Tank- und Rastanlage wurden insgesamt sieben Alternativstandorte (Anger West, Anger Ost, Aufham West, Aufham Ost, Piding, Jechling, Neukirchen Nord- und Südseite, siehe hierzu auch die Ausführungen unter C 3.3.2) untersucht.

Allen Alternativstandorten gemeinsam ist, dass sie – im Gegensatz zum planfestgestellten bestandsorientierten Ausbau der Tank- und Rastanlage Hochfelln – nur mit einem kompletten Neubau einer Tank- und Rastanlage zu realisieren und damit mit einer Neuversiegelung in erheblich größerem Umfang verbunden wären.

Darüber hinaus hätten beim Standort Anger West die Moränenhänge, die den Talraum der Stoißer Ache begrenzen, angeschnitten und durch Stützmauern gesichert werden müssen. Beim Standort Anger Ost hätte sich die Tank- und Rastanlage in der Nähe des Ortskerns Anger befunden, beim Standort Aufham West hätte die Verlegung des entlang der A 8 fließenden Schrattenbaches erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht. Gegen den Standort Aufham Ost sprach die Lage unmittelbar neben dem Wasserschutzgebiet Jechling. Gegen diesen Standort hatte das Wasserwirtschaftsamt Traunstein ebenso Bedenken wie gegen den Standort Piding, in dessen Bereich die Stoißer Ache auf der Nordseite und der Leitenbach auf der Südseite der Autobahn hätten ver- und tiefer gelegt werden müssen. Gleiches gilt für den Standort Jechling, der nicht nur das Wasserschutzgebiet hätte gefährden können, sondern auch zu einem Verlust des überwiegenden Teils des als Landschaftsbestandteil ausgewiesenen kartierten Feuchtbiotops geführt hätte. Gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben wären beim Standort Neukirchen die Eingriffe in ökologisch wertvolle Flächen erheblich größer gewesen.

Aus diesen Gründen konnten im Rahmen einer Grobanalyse diese Varianten ausgeschieden und die Umweltverträglichkeitsprüfung auf das am Bestand orientierte planfestgestellte Vorhaben beschränkt werden.

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) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauflagen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

In einer Gesamtschau lässt sich feststellen, dass das festgestellte Planvorhaben grundsätzlich erhebliche Projektwirkungen in Form von Flächeninanspruchnahme und Versiegelung von Boden auf die Schutzgüter Boden, Tiere und Pflanzen und Landschaftsbild hat. Die zu erwartenden Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter sind angesichts der erheblichen Vorbelastungen, insbesondere durch die bereits vorhandene Tank- und Rastanlage und die A 8, insgesamt aber als gering zu werten.

Mit den oben genannten Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen können negative Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter vermieden und minimiert werden. Der verbleibende Eingriff in Natur und Landschaft durch Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, Verlust bzw. Beeinträchtigung von Waldbiotopen, Verstärkung der Trennwirkung und Versiegelung und Überbauung von Flächen kann durch die Ausgleichsmaßnahmen N1 – N 4 und L 1 ausgeglichen werden.

Insgesamt ergeben sich somit nur lokal bedeutsame Umweltbeeinträchtigungen, die die bestehende Belastungssituation durch die A 8 und die bestehende Tank- und Rastanlage nur unerheblich verändern. Diese sind nicht weiter zu minimieren und hinzunehmen. Sie bewegen sich in einem vertretbaren Rahmen und stehen dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen.

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 Planrechtfertigung

Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind Bundesfernstraßen – und damit nach § 1 Abs. 2 Nr. 5 i. V. mit § 15 Abs. 1 FStrG auch Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen – grundsätzlich in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Nebenbetriebe an den Autobahnen dienen u. a. der Versorgung der Verkehrsteilnehmer mit Kraftstoffen und der Bereitstellung von Stellplätzen für Erholungs- und Ruhezeiten, insbesondere auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Stand- und Ruhezeiten des Fahrpersonals der Lkw. Sie haben daher eine hohe Bedeutung für die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs.

Die Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord ist ein wichtiger Bestandteil dieses Systems der Nebenbetriebe im Netz der Bundesautobahnen. Die attraktive Lage der 1967/68 gebauten Tank- und Rastanlage Hochfelln mit Blick auf Bergen und die Chiemgauer Alpen ist für viele Reisende der Grund, dort die Fahrt zu unterbrechen und eine Pause einzulegen. Trotzdem wurde die Tank- und Rastanlage Hochfelln seither nur geringfügig erweitert und modernisiert. Das Verkehrsaufkommen auf der A 8 hat sich seit dem Bau der Anlage allerdings mehr als verdoppelt.

Besonders während der Hauptreisezeit und an den Wochenenden ist die Tank- und Rastanlage oft überlastet. Die Rückstaus wartender Fahrzeuge reichen bisweilen auf die durchgehende Strecke hinaus. Die Pkw-, Bus- und Lkw-Stellplätze der Tank- und Rastanlage sind häufig überbelegt.

Nach den vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen soll der Regelabstand aufeinander folgender bewirtschafteter Rastanlagen 50 – 60 km betragen.

Von der Tank- und Rastanlage Hochfelln in Fahrtrichtung München befindet sich die nächstgelegene Tank- und Rastanlage mit 147 Pkw- und 11 Lkw-Stellplätze nach 54,1 km am Irschenberg. Die dazwischen gelegene Rastanlage Chiemsee hat nur ungefähr 80 Stellplätze für Pkw und 4 für Busse, jedoch keine für Lkw. Die Tankstelle mit Verkaufskiosk Samerberg Nord weist 30 Pkw- und 12 Lkw-Stellplätze auf.

Von Salzburg kommend gibt es außer der 26,7 km vor der Tank- und Rastanlage Hochfelln gelegenen Tankstelle mit Verkaufskiosk Reichenhall, die keine Stellplätze für Lkw hat, keine weitere Tank- und Rastanlage. Die nächstgelegene Tank- und Rastanlage befindet sich auf österreichischer Seite unmittelbar hinter der Grenze.

Nach der Straßenverkehrszählung 2000 beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der A 8 im Bereich der Tank- und Rastanlage Hochfelln für beide Richtungsfahrbahnen 47.073 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 14 %, aufgeteilt in 11 % am Tag und 22 % bei Nacht.

Der Prognosewert DTV (2015) beträgt nach dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 14.02.2002 für beide Richtungsfahrbahnen 54.000 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil ist mit 17,2 % prognostiziert, aufgeteilt in 16 % am Tag und 37 % in der Nacht.

Die Öffnung der Grenzen in Europa und die EU-Osterweiterung haben eine Intensivierung der wirtschaftlichen Beziehungen und damit eine Erhöhung des Güterverkehrs auf den Fernstraßen zur Folge. Wenn die Lkws die Autobahn nicht mehr verlassen müssen, um in der Umgebung einen geeigneten Rastplatz zu finden, werden auch die umliegenden Gemeinden und das nachgeordnete Straßennetz durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage entlastet.

Die Gesamtschau der oben genannten Gründe, insbesondere die derzeit bereits bestehende Überlastung der Tank- und Rastanlage und die prognostizierte Zunahme des Verkehrs, besonders des Lkw-Verkehrs, ergibt, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können.

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

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Ein Raumordnungsverfahren wurde nicht durchgeführt, da es sich bei dem planfestgestellten Bauvorhaben nicht um ein solches von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit handelt.

Mit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord wird dem ständig wachsenden Verkehrsaufkommen Rechnung getragen. Damit entspricht das Vorhaben den raumordnerischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung vorhandener und geplanter Tank- und Rastanlagen.

Nach Teil B, Ziffer V.1.1.10 des Landesentwicklungsprogrammes (LEP) vom 01.04.2003 sollen beim Aus- und Neubau von Verkehrswegen und bei der Verkehrsbedienung insbesondere Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des technischen Umweltschutzes berücksichtigt werden. Der Flächenverbrauch durch den Verkehrsausbau, der einen wesentlichen Teil der Grund und Boden in Anspruch nehmenden Maßnahmen darstellt, soll möglichst gering gehalten werden.

Der bestandsorientierte Ausbau der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord trägt insoweit diesen Zielen des LEP Rechnung.

Nach dem Grundsatz des Regionalplans für die Region Südostbayern (RP 18) B VII.4.8 G sollen an geeigneten Stellen erforderlichenfalls (weitere) Autohöfe errichtet werden. Geeignet bedeutet, dass ... eine kurze und wenig lärmbelastende Zufahrt zu leistungsfähigen Verkehrswegen und eine ausreichende landschaftliche Einbindung gegeben sein muss (Begründung zu B VII.4.8 G).

Die höhere Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern hat sich – gerade auch vor dem Hintergrund der Vorprüfung alternativer Standorte – ausdrücklich für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord ausgesprochen, da auf diese Weise schwerwiegende Eingriffe an anderen Standorten vermieden werden können.

3.3.2 Planungsvarianten

Wie oben unter Ziffer C 2.1.5 im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits ausgeführt, wurden folgende sieben Standortvarianten für den für den Neubau einer Tank- und Rastanlage westlich der Anschlussstelle Bad Reichenhall untersucht:

3.3.2.1 Anger West, km 116,8

Dieser Standort befindet sich am Fuße des Teisenberges. Die durchgehende Strecke der A 8 weist hier Längsneigungen zwischen 3,5 % und 5,5 % auf und liegt auf einem bis zu 10 m hohen Damm. Um die vorhandenen Höhendifferenzen auszugleichen, wären umfangreiche Erdarbeiten erforderlich geworden. Auch innerhalb der Tank- und Rastanlage wären die enormen Höhendifferenzen verkehrstechnisch kaum zu bewältigen gewesen, um ebene Tank- und Parkbereiche entstehen zu lassen.

Auf der Nordseite wäre in erster Linie intensiv genutztes Grün- und Ackerland überbaut worden, auf der Südseite hätte die Tank- und Rastanlage dagegen bis an die steilen und bewaldeten Moränenhänge, die den Talraum der Stoißer Ache begrenzen, herangereicht. Diese Moränenhänge hätten teilweise angeschnitten und durch Stützmauern entsprechend gesichert werden müssen.

Entscheidend gegen diesen Standort hat jedoch gesprochen, dass die Tank- und Rastanlage nur 300 m vom Ortskern der Gemeinde Anger entfernt gewesen wäre, so dass dieser Standort nicht weiter verfolgt wurde.

3.3.2.2 Anger Ost, km 117,4

Dieser Standort befindet sich östlich der bestehenden Behelfsanschlussstelle Anger (km 117,0). An dieser Stelle ist die Gradienten der A 8 dem natürlichen Geländeverlauf angepasst und fällt nur mehr mit 2,3 % bis 3,0 % von West nach Ost ab. Umfangreiche Erdarbeiten wie beim Standort Anger West wären hier zwar nicht erforderlich gewesen. Auch hätte der Bau der Tank- und Rastanlage an dieser Stelle keine gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge gehabt, da ausschließlich landwirtschaftliche Nutzflächen für den Bau benötigt worden wären.

Allerdings hätte sich auch hier die Tank- und Rastanlage in der Nähe zum Ortskern Anger in einer Entfernung von ca. 600 m befunden, so dass auch dieser Standort nicht weiter verfolgt wurde.

3.3.2.3 Aufham West, km 118,4

Bei Verwirklichung dieses Standortes wäre die Tank- und Rastanlage zwar ebenfalls vorwiegend auf landwirtschaftlich intensiv genutzter Fläche errichtet worden. Allerdings hätte hier die Verlegung des entlang der A 8 fließenden Schrattenbaches erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht.

Gegen diesen Standort sprach zudem das in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Schwimmbad der Gemeinde Aufham.

3.3.2.4 Aufham Ost, km 119,4

Auch hier wären Eingriffe in ökologisch wertvolle Bereiche nicht erforderlich geworden, da die für das Vorhaben benötigten Flächen intensiv landwirtschaftlich genutzt werden.

Die Probleme des Standortes Aufham Ost ergaben sich jedoch zum einen aus der Nähe zu den Ortsbereichen von Aufham (ca. 250 m entfernt) und Jechling (ca. 400 m entfernt), zum anderen insbesondere aber aus der Lage unmittelbar neben dem Wasserschutzgebiet Jechling. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein sowie das ehemalige Landesamt für Wasserversorgung und Gewässerschutz befürchteten eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch die eingelagerten Kraftstoffbehälter und den Tankbetrieb. Da zudem die Fließrichtung des Grundwasserstromes von Westen nach Osten verläuft, war das Risiko einer Verschmutzung der Brunnenanlage

Jechling nicht vollständig auszuschließen, weshalb dieser Standort ebenfalls negativ beurteilt wurde.

3.3.2.5 Piding, km 121,6

Dieser Variantenstandort hat sich in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle Bad Reichenhall befunden und wurde deshalb seitens des Vorhabensträgers im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und -leichtigkeit als problematisch eingestuft. Baugrunduntersuchungen zeigten zudem, dass wegen großer Mengen anstehender unbrauchbarer Böden in großem Umfang Boden hätte ausgetauscht werden müssen, was deutlich höhere Baukosten zur Folge gehabt hätte. Auch hatte das Wasserwirtschaftsamt Traunstein gegen diesen Standort Bedenken, da die Stoißer Ache auf der Nordseite und der Leitenbach auf der Südseite der Autobahn hätten ver- und tiefer gelegt werden müssen.

Diese Nachteile haben den Ausschlag dafür gegeben, auch diesen Standort nicht weiter zu verfolgen, auch wenn ihm vom Landratsamt Berchtesgadener Land, vom Kreisheimatpfleger des Bezirks Oberbayern und der Höheren Naturschutzbehörde der Vorzug vor den weiter westlich gelegenen Standorten gegeben wurde.

3.3.2.6 Jechling, km 120,5

Dieser Standort wurde vom Landratsamt Berchtesgadener Land, der Gemeinde Anger und den Wasserwirtschaftsbehörden wegen der Gefährdung des Wasserschutzgebietes, dem Verlust des überwiegenden Teils des als Landschaftsbestandteil ausgewiesenen kartierten Feuchtbiotops, der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der nachteiligen Veränderung der Abflussverhältnisse der Stoißer Ache abgelehnt.

Auch die Höhere Naturschutzbehörde äußerte wegen der teilweisen Zerstörung ausgewiesener Biotopflächen erhebliche Bedenken. Nachdem die Landesplanungsbehörde der Regierung von Oberbayern im Dezember 1988 zu dem Ergebnis kam, dass „... das Vorhaben ... in erheblichem Konflikt zu den Zielen des Landschaftsschutzes, des Siedlungswesens und insbesondere der Wasserwirtschaft steht (und) mit den Erfordernissen der Raumordnung nicht mehr in Einklang gebracht werden kann“, wurde auch dieser Standort nicht weiter verfolgt.

3.3.2.7 Neukirchen, km 105, 3 (Nordseite) bzw. km 106,1 (Südseite)

Der Neubau der Tank- und Rastanlage an diesem Standort sollte in Gestalt einer beidseitigen Anlage erfolgen. Gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben wären bei diesem Vorhaben die Eingriffe in ökologisch wertvolle Flächen jedoch erheblich größer gewesen. Zahlreiche Einzelanwesen hätten sich in der näheren Umgebung befunden und das Landschaftsbild wäre durch das Bauvorhaben wesentlich stärker beeinträchtigt worden.

Wie bei der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits ausgeführt, ist allen Varianten gemeinsam, dass jeweils auf noch nicht versiegelten unverbrauchten Böden eine neue Tank- und Rastanlage gebaut und erschlossen hätte werden müssen. Dem planfestgestellten Vorhaben, das sich am Bestand der bestehenden Tank- und Rastanlage orientiert und lediglich den Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgebaut wird, ist demzufolge der Vorzug zu geben.

Mit einem Verzicht auf die Erweiterung der Tank- und Rastanlage, der sog. Nullvariante, wird den Aufgaben der Straßenbaulast nicht Genüge geleistet. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, als dass dieser Nullvariante der Vorzug hätte gegeben werden müssen.

Dass einer Nullvariante der Vorzug hätte gegeben werden müssen oder dass ein anderer Standort insgesamt geeigneter und mit geringeren Eingriffen verbunden gewesen wäre, ist nicht ersichtlich und wurde im Übrigen im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auch nicht vorgetragen.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, nachgeordnetes Straßennetz)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange.

Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS“ und den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“, Ausgabe 1999. Der Umbau der Anschlussstelle Bergen (Nordseite) erfolgt nach den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – Teil Knotenpunkte (RAL-K-2), Ausgabe 1982“, bzw. den „Aktuellen Hinweisen zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete – Ergänzungen zu den RAL-K-2 (AH-RAL-K-2), Ausgabe 1993“. Der Oberbau der Verkehrsflächen wird nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, RStO 2001“ dimensioniert. Die Böschungen werden nach den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, RAS-Q 96“ mit einer Regelböschungseigung von 1:1,5 ausgeführt.

Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbauliche Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Wie bereits oben ausgeführt orientiert sich die Erweiterung der Tank- und Rastanlage an der bereits existierenden Tank- und Rastanlage. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft und in landwirtschaftliche Belange werden durch diesen bestandsorientierten Neubau weitgehend reduziert.

Die Höhenlage und die Querneigung der neuen Verkehrsflächen wurden so ausgestaltet, dass die Veränderungen des Geländes und damit die Erdarbeiten gering gehalten werden können, die Verkehrsfunktionen aber trotzdem optimal erfüllt werden. Schwerverkehr und Pkw-Verkehr werden durch entsprechende Beschilderung und Markierung vor der Tankstelle getrennt und nach den Parkplätzen wieder zusammengeführt. Die Pkw-Parkplätze und die Stellplätze für die Busse befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Rasthaus, damit möglichst wenig Fahrgassen gekreuzt werden müssen. Die Stellplätze für Pkw mit Anhänger liegen unmittelbar bei den Erholungsflächen und sind deshalb vom Rasthaus etwas weiter entfernt. Die Lkw-Parkplätze sind in einer Harfe längs der Autobahn angelegt und können alle von der Lkw-Durchfahrt angefahren werden. Bei knapp der Hälfte der Lkw-Stellplätze ist – für die Ruhepausen des Fahrpersonals – das Führerhaus des Lkw von der Autobahn abgewandt. Die Tankflächen sowie die Stellplätze für Lkw, Busse und Großraumfahrzeuge werden in Betonbauweise (Bauklasse III), die Verkehrsflächen für Pkw (auch mit Anhänger) in Asphaltbauweise ausgeführt. Die Stellplätze für Pkw werden gepflastert, für die Gehwege ist ein Plattenbelag vorgesehen.

Wegen des geringen Abstands zwischen der Einfahrt in die Autobahn bei der Anschlussstelle Bergen und der Ausfahrt in die Tank- und Rastanlage ist auf einer Länge von 260 m eine Verteilerfahrbahn erforderlich (BWV-Nr. 21, Unterlage 7.2). Die Einfahrt von der Tank- und Rastanlage in die Autobahn erfolgt in Verlängerung der Lkw-Durchfahrt über eine einstreifige Rampe, die wegen der großen Längsneigung der Autobahn von ca. 5,2 % fast 0,3 km lang sein muss, um den Höhenunterschied zwischen der Tank- und Rastanlage und der Autobahn zu überwinden. Die Querschnitte der Anschlussstellenrampen und der Verteilerfahrbahn richten sich nach den AH-RAL-K-2: die einspurige Rampe = (Q 1) hat eine Fahrbahnbreite von 5,50 m, die Fahrbahnbreite der Rampe mit Gegenverkehr = (Q 4) und der Verteilerfahrbahn = (Q 2) beträgt jeweils 7,50 m. In

den Gesamtbreiten sind jeweils 0,25 m breite Randstreifen enthalten. Der Seitenstreifen wird aus bindigen standfesten Kiesmaterial erstellt und mit einer 15 cm starken Schottertragschicht überbaut. Er wird nach RAS-Q ausgeführt, ist in Dammlage 1,50 m und im Einschnittsbereich 1,0 m breit und erhält eine 2,00 m breite Entwässerungsmulde.

Die Rücklaufstraße, d.h. die Zufahrt zum Rasthaus vom untergeordneten Straßennetz (BWV-Nr. 7 mit Anschluss an den öffentlichen Feld- und Waldweg, BWV-Nr. 22, Unterlage 7.2 der Planunterlagen), erhält - entsprechend der Vereinbarung mit der Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG (siehe hierzu auch die Ausführungen unter C 3.4.2) - eine Fahrbahnbreite von 4,5 m, der unbefestigte Seitenstreifen ist 1,00 m/1,50 m breit. Im Einschnitt wird neben dem Bankett eine 2,00 m breite Entwässerungsmulde angelegt.

Die bestehende Kreisstraße TS 3, deren beabsichtigte Verlegung auf die Nordseite der A 8 derzeit noch nicht abzusehen ist, wird unverändert mit dem Bauwerk 157 unter der Autobahn unterführt (BWV-Nr. 3). Hierzu muss das bestehende Bauwerk abgebrochen und mit geänderten Abmessungen neu erstellt werden, da die neu zu errichtende Einfahrt von der Tank- und Rastanlage in die A 8 mit überführt werden muss (BWV-Nr. 8). Eine Verbreiterung ohne vorherigen Abbruch kommt aufgrund der geringen Tragfähigkeit der Brücke und der technischen Schwierigkeiten beim Anbau eines Verbreiterungsteiles auf der Nordseite nicht in Betracht. Darauf, ob die Unterführung auch nach einer Verlegung der Kreisstraße erforderlich ist, kommt es vorliegend somit nicht an.

Der bestehende Straßenzug Staatsstraße St 2095/Kreisstraße TS 6 wird unverändert mit dem Bauwerk 159 unter der Autobahn durchgeführt (BWV-Nr. 6). Da die neue Verteilerfahrbahn mit überführt werden muss, wird das bestehende Bauwerk 159 entsprechend verbreitert (BWV-Nr. 10).

Der ausgebaute öffentliche Feld- und Waldweg, Fl.-Nr. 286, wird durch das Bauvorhaben teilweise überbaut und im Bereich zwischen dem öffentlichen Feld- und Waldweg, Fl.-Nr. 287, und der Abfahrt der Tank- und Rastanlage entsiegelt und renaturiert (BWV-Nr. 4). Der öffentliche Feld- und Waldweg, Fl.-Nr. 392, wird ebenfalls durch die Baumaßnahme auf einer Länge von ca. 250 m überbaut. Der nördlich der Erweiterung der Tank- und Rastanlage verbleibende Wegteil wird künftig an die vorgesehene verlegte Kreisstraße TS 3 angeschlossen (BWV-Nr. 5). Damit entfällt auch die bisher bestehende Überführung dieses Weges im überbauten Bereich, das entsprechende Bauwerk 158 wird ersatzlos beseitigt (BWV-Nr. 9). Dieses Bauwerk diente bislang der Überfahrt zur Bewirtschaftung der nördlich der A 8 im direkten Bereich der Tank- und Rastanlage gelegenen Felder. Nachdem diese künftig nach der Erweiterung Teil der Tank- und Rastanlage werden, kann auf das Bauwerk somit verzichtet werden. Zudem ist es aufgrund der Geländeabsenkung nicht mehr möglich, die Brücke über eine Rampe zu erreichen. Es müssten also die Lkw-Stellplätze um mehrere Meter angehoben werden, was eine Zerschneidung des Landschaftsbildes zur Folge hätte. Auch im Hinblick auf die Belange der Feuerwehr und der Polizei muss das Bauwerk 158 nicht aufrecht erhalten werden (siehe hierzu auch die Ausführungen unter Ziffer C 3.3.10).

Bei der Anordnung der Tank- und Rastanlage wurde ein eventueller sechsstreifiger Ausbau der A 8 berücksichtigt. Für diesen Fall müssen nur noch die Zu- und Abfahrten angeglichen werden.

3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

Es wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung des Planvorhabens, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann unter Beachtung der bestehenden Verkehrsbedürfnisse bei gleicher Erfüllung der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie nachfolgend dargelegt wird:

3.3.4.1 Lärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§§ 41 bis 43 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 Abs. 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten etc.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die planfestgestellte Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Bei Planung des Bauvorhabens wurde darauf geachtet, dass durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage keine vermeidbare Immissionsbelastung im Sinne von § 50 BImSchG entsteht. Durch einen Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung der Tank- und Rastanlage an einen anderen Standort wird, wie oben bei der Variantenabwägung bereits ausgeführt wurde, den Aufgaben der Straßenbaulast nicht Genüge geleistet.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von §§ 41 bis 43 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Die Verkehrslärmschutzverordnung ist gemäß §§ 41 - 43 BImSchG die gesetzliche Beurteilungsvorschrift für gewidmete Fernstraßen und Autobahnen einschließlich deren Nebenanlagen nach § 1 Abs. 4 Nrn. 4 und 5 i. V. mit § 15 Abs. 1 FStrG. Sie findet deshalb auf alle gewidmeten Autobahnflächen einschließlich der Autobahnparkplätze Anwendung (BayVGH, Urteil vom 18.02.2004, DÖV 2004, 926-928).

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, DVBl. 1996, 916 ff). Sofern die Straße allerdings dazu führt, dass eine bereits vorhandene Lärmbelastung so weit erhöht wird, dass

Gesundheitsbeeinträchtigungen bei den Betroffenen entstehen können, muss das Problem in der Planfeststellung bewältigt werden.

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

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

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

3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Der Prognosewert für das Jahr 2015, also die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), beträgt nach dem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 14.02.2002 für beide Richtungsfahrbahnen 54.000 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil ist mit 17,2 % prognostiziert, aufgeteilt in 16 % am Tag und 37 % in der Nacht. Der Lärmschutz im Straßenbau hat sich dabei grundsätzlich nicht an möglichen Spitzenbelastungen, sondern nur an der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung auszurichten (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1006 ff).

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

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen. 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 bisher vorhandene Beurteilungspegel am jeweiligen Immissionsort 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 bisher vorhandene Beurteilungspegel am jeweiligen Immissionsort von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in

der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Bei dem vorliegenden Planvorhaben handelt es sich um den Umbau einer bestehenden Anschlussstelle sowie um den Neubau einer Tank- und Rastanlage. Beides sind erhebliche bauliche Eingriffe, weil sie in die bauliche Substanz und in die Funktion der A 8 als Verkehrsweg eingreifen.

Die Hangbebauung des Ortsteils Enthal der Gemeinde Bergen, die im Südosten der Tank- und Rastanlage bis auf 50 m an den Fahrbahnrand der A 8 heranreicht, ist im Flächennutzungsplan als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Bei einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße wären damit am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A) als Immissionsgrenzwerte einschlägig.

Die Ermittlung der Lärmpegelanteile aus der Verkehrsbelastung von 54.000 Kfz/24 h nach der Prognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak für 2015 hat jedoch ergeben, dass der von der Tank- und Rastanlage ausgehende Lärm, der zwischen 8,8 dB(A) und 38,0 dB(A) am Tag und zwischen 6,0 dB(A) und 35,3 dB(A) in der Nacht liegt, im Vergleich zum Lärm der Autobahn, der sich im Bereich der Bebauung tagsüber im Rahmen von 47,9 dB(A) bis 68,3 dB(A) und nachts im Rahmen von 43,2 dB(A) bis 63,6 bewegt, als nachrangig zu betrachten ist.

Durch den Umbau der Anschlussstelle und den Ausbau der Tank- und Rastanlage ändern sich somit weder die Verkehrsbelastung noch die Beurteilungspegel. Eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im oben genannten Sinne, die zu einer Verkehrslärmvorsorgepflicht führen würde, entsteht durch das planfestgestellte Bauvorhaben nicht. Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Verkehrslärmvorsorge sind somit für die südöstliche Hangbebauung nicht vorzusehen. Das hat das Bayerische Landesamt für Umweltschutz in seiner Stellungnahme vom 21.01.2003 auch so bestätigt.

Ob davon unabhängig ein Anspruch auf Lärmsanierung als freiwillige Leistung der Autobahndirektion Südbayern besteht, ist im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht zu untersuchen und zu entscheiden. Gleiches gilt für die Frage, ob – wie vom Bürgermeister der Gemeinde Bergen im Erörterungstermin gefordert – von der Tank- und Rastanlage bis zur Anschlussstelle Grabenstätt/Übersee eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h einzurichten ist. Ein entsprechender Antrag ist ggf. außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bei der Autobahndirektion zu stellen.

Da für die der A 8 und der Tank- und Rastanlage nächstgelegenen Anwesen des Ortsteils Enthal keine Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind, ist bei den weiter entfernt liegenden Anwesen des Ortsteils Holzhausen sowie bei den Anwesen Einharting erst recht keine Lärmpegelerhöhung zu erwarten. Im Übrigen müsste der von der Gemeinde Vachendorf für das Anwesen Einharting vorgeschlagene dichte Grüngürtel zur wirksamen Abschirmung vor dem von der A 8 ausgehenden Lärm mehr als 50 m breit sein, mit der Folge, dass der Grundeigentümer das gesamte Grundstück verlieren würde. Auch würde eine dichtere Bepflanzung zur Ortschaft Einharting dem landschaftspflegerischen Gestaltungskonzept zur Einbindung der Tank- und Rastanlage widersprechen, wonach die Sichtbezüge zu markanten Aussichtspunkten in der umgebenden Landschaft, hier die Ortschaft Einharting, erhalten bleiben sollen.

Nachdem bei den schalltechnischen Berechnungen von einer Straßenoberfläche mit einem Lärm mindernden Belag, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht, ausgegangen wurde, wurde die Verwendung eines derartigen Belages in Ziffer A 3.4.1 als Auflage angeordnet (siehe hierzu die Berechnung der Emissionspegel in der Unterlage 11.1 der Planunterlagen).

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

3.3.4.2.1 Allgemeines

Nach § 50 BImSchG sind, wie oben hinsichtlich des Verkehrslärmes bereits ausgeführt, bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich 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).

Normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe.

Ausschlaggebend für die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung ist die auf der Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG erlassene 22. BImSchV, also die Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft. In dieser Verordnung wurden die aufgrund der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) beschlossenen Tochtrichtlinien 1999/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und 2000/69/EG vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft in deutsches Recht umgesetzt.

Die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV stellt jedoch keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens dar (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 (Az.: 9 A 6.03)). Die 22. BImSchV sieht als Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen durch die zuständigen Behörden vor. Diese Aufgabe richtet sich nicht unmittelbar an die Straßenbaubehörden. Zuständig hierfür ist in Bayern nach Art. 8 BayImSchG das Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (ehemals Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen).

Dem für das Planfeststellungsverfahren geltenden Grundsatz der Problembewältigung wird über diese Luftreinhalteplanung Rechnung getragen. Allerdings dürfen mit dem Planfeststellungsbeschluss keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die mit den Luftreinhalteplänen nicht mehr beseitigt werden können (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 (Az.: 9 A 6.03)).

3.3.4.2.2 Prüfung der Schadstoffbelastung

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-02“ (Version 5.0) vorgenommen. Unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen sind demnach an allen betroffenen Anwesen die Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten.

Jedoch ist davon auszugehen, dass an der Tank- und Rastanlage und am Kiosk die nach § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV zulässige Überschreitungshäufigkeit des Tagesmittelwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} von 35mal im Jahr nicht einzuhalten ist. PM_{10} beschreibt eine feine Fraktion des Schwebstaubgehaltes der Luft mit Partikelgrößen bis zu einem aerodynamischen Durchmesser von $10 \mu\text{m}$.

Gleichwohl sehen wir keinen Anlass für die Anordnung von Schutzauflagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG. Die Planfeststellungsbehörde kann einem Vorhabensträger nämlich nur dann Auflagen erteilen, wenn sie durch die

planfestgestellte Baumaßnahme erforderlich werden. Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage führt hinsichtlich der Schadstoffbelastung aber nicht zu einer Verschlechterung der bestehenden und der ohne Ausbau zu erwartenden Situation.

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

3.3.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten 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.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote/Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Streng geschützte Arten im Sinne von Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG und Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Art. 13 b BayNatSchG sind durch das planfestgestellte Vorhaben nicht betroffen. Schutzgebiete und -objekte nach Art. 7 bis 12 BayNatSchG, also Naturschutzgebiete, Nationalparks, Naturdenkmäler, Landschaftsschutzgebiete, Naturparks oder geschützte Landschaftsbestandteile und Grünbestände werden durch das Vorhaben nicht berührt. Das Vorhaben hat auch keine Auswirkungen auf gemeldete FFH-Gebiete nach der Richtlinie 92/43/EWG oder Vogelschutzgebiete nach der Richtlinie 79/409/EWG.

Aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen haben wir in Ziffer A 3.3.1 die Ausnahme vom Verbot des Art. 13d BayNatSchG für die Überbauung bzw. Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0 T der Planunterlagen) beschriebenen Biotope zugelassen. Ebenso haben wir für die Beseitigung von Hecken gemäß Art. 13e BayNatSchG nach Art. 49 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls und mangels Alternativen Befreiung erteilt (siehe oben A 3.3.1). Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

Zur Minimierung der durch den Baubetrieb bedingten Beeinträchtigungen wurde unter A 3.3.2 allerdings angeordnet, dass alle Rodungsarbeiten an Gehölzen und Wald nur außerhalb der in Art. 13 e BayNatSchG festgesetzten Laich-, Brut- und Vegetationszeit (01. März bis 30. September) durchgeführt werden dürfen. Diese Anordnung war erforderlich, um den Konfliktpunkten K1, K2 und K4 (siehe hierzu auch im Folgenden die Ausführungen unter C 3.3.5.2.3) Rechnung zu tragen und ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan als Schutzmaßnahme S 4 vorgesehen.

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan und in der landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplänen (Unterlagen 12.0 T, 12.2, Bl.-Nr. 1 und Bl.-Nr. 1a der Planunterlagen) beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.0 T und oben im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Ziffer C 2.1.4 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.2.1 Eingriffsregelung allgemein

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

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

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

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

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

3.3.5.2.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen

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

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 12.0 T) und die Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlagen 16) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen, die bereits im Rahmen der UVP unter Ziffer C 2.4.1 dargestellt wurden.

3.3.5.2.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie in den Unterlagen 12.0 T (dort insbesondere auf der Seite 33) und 12.2 dargestellt ist, verbleiben folgende unvermeidbare erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken (sog. Konfliktschwerpunkte):

Der erste Konfliktschwerpunkt K1 befindet sich im Bereich der Anschlussstelle Bergen bei der Abfahrt von der A 8 zur Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord. Durch die Baumaßnahme wird das Landschaftsbild durch den tiefen Anschnitt des Moränenwalles nördlich der Anschlussstelle Bergen und durch die Beseitigung prägender Waldränder beeinträchtigt. Zudem gehen Waldbiotope durch Rodung, Versiegelung, Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme verloren bzw. werden beeinträchtigt. Betroffen ist hiervon eine Fläche von 3,44 ha.

Die Versiegelung von Flächen nordwestlich der bestehenden Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord durch Gebäude wie das Restaurant und den Kiosk und durch die rückwärtige Erschließung stellen den zweiten Konfliktschwerpunkt K2 dar. Zwar wurde – wie oben bereits ausgeführt – durch kompakte Planung der Tank- und Rastanlage versucht, diese Beeinträchtigung so weit wie möglich zu minimieren. Durch die Erweiterung der Anlage insbesondere nach Nordwesten, um den notwendigen sechsspürigen Ausbau der A 8 mit zu berücksichtigen, ließ sich eine Beeinträchtigung jedoch nicht gänzlich vermeiden, wobei die betroffene Fläche von 0,49 ha relativ gering ist.

Gleiches gilt für die Versiegelung und Überbauung von westlich der bestehenden Tank- und Rastanlage liegenden Flächen durch Stellplätze, Erschließungsstraßen und die neu zu errichtende Versickeranlage, die den Konfliktschwerpunkt K 3 darstellt und eine Fläche von 3,75 ha umfasst.

Den vierten und letzten Konfliktschwerpunkt K 4 stellen, spiegelbildlich zum Konfliktschwerpunkt K 1, der tiefe Anschnitt eines Moränenwalles nördlich der Einfahrtsrampe von der Tank- und Rastanlage zur A 8 und auch hier die Beseitigung prägender Waldränder dar, die das Landschaftsbild beeinträchtigen. Wie bei K 1 gehen auch in diesem Bereich Waldbiotope durch Rodung, Versiegelung, Überbauung und vorübergehende Flächeninanspruchnahme verloren bzw. werden

beeinträchtigt. Zudem wird die Trennwirkung der Tank- und Rastanlage durch diese Maßnahmen an dieser Stelle verstärkt. Betroffen ist hiervon eine Fläche von 1,36 ha.

Die Gesamtsumme der von den Konfliktschwerpunkten betroffenen Fläche beträgt somit 9,04 ha.

3.3.5.2.4 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung, Ersatzmaßnahmen

Wie oben allgemein bereits dargelegt, sind unvermeidbare verbleibende Beeinträchtigungen auszugleichen.

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 Satz 1, Alt. 1 BNatSchG bzw. Art. 6 a Abs. 1 Satz 1, Alt. 2 BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Die bayerischen Rechtsvorschriften wurden bislang der geänderten bundesrechtlichen Regelung noch nicht angepasst.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen, die für dort wild wachsende Pflanzen und wild lebende Tieren der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, "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 sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Er wurde vorliegend im landschaftspflegerischen Begleitplan mit 1,977 ha ermittelt.

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.

Die Ausgleichsmaßnahmen mit dem Schwerpunkt Naturhaushalt N 1 bis N 4 und die Ausgleichsmaßnahme L1 mit dem Schwerpunkt Landschaftsbild wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.1.4 bereits dargelegt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierauf Bezug genommen.

Bei den beeinträchtigten bzw. gerodeten Biotopen handelt es sich nicht um solche, die für dort wild wachsende Pflanzen und wild lebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, so dass Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG vorliegend nicht zum Tragen kommt.

Das Ausgleichskonzept wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Traunstein und dem Forstamt Traunstein abgestimmt und hat deren Zustimmung erfahren. Auch der Bund Naturschutz in Bayern e.V., der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., der Landesjagdverband Bayern e.V. und der Landesfischereiverband Bayern e.V. haben gegen das Vorhaben keine Einwände erhoben.

Die Flächen für die Ausgleichsmaßnahmen N 1 bis N 4 stehen bereits im Eigentum des Vorhabensträger, lediglich 0,028 ha für die Ausgleichsmaßnahme L 1 sind noch zu erwerben.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Da der Eingriff durch die oben angeführten Ausgleichsmaßnahmen ausgleichbar ist, sind Ersatzmaßnahmen nicht erforderlich.

3.3.6 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das in den Dammbereichen der Anschlussstelle, der Verteilerfahrbahn und der Zu- und Abfahrt zur Tank- und Rastanlage anfallende Oberflächenwasser breitflächig über die belebte Bodenzone von Bankett und Böschung versickern zu lassen. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen.

In den Einschnitten fließt das Wasser von Fahrbahn und Böschung den Straßen begleitenden Mulden zu, wo es versickert und verdunstet. Um ausreichend Speichervolumen zu schaffen, werden erforderlichenfalls überströmbare Erdschwellen eingebaut.

Darüber hinaus sind gezielte Einleitungen in das Grundwasser bzw. in Oberflächengewässer notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Das im Tankstellen- und Pkw-Bereich anfallende Oberflächenwasser wird in das bei BAB-km 95,130 auf der Nordseite der Tank- und Rastanlage zu errichtende Versickerungsbecken mit Absetzbecken (BWV-Nr. 11, Unterlage Nr.7.2) eingeleitet. Die Einleitung des im Lkw-Bereich (Lkw-Parkplätze und -zufahrten) anfallenden Oberflächenwassers erfolgt in das bei BAB-km 94,720 bestehende und zu erweiternde Rückhaltebecken (BWV-Nr. 17, Unterlage Nr. 7.2) und von dort nach erfolgter Reinigung über die Oberflächenbeschickung und eine Tauchwand in den Entwässerungskanal.

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

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 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 Wasserrechtsbehörde hat im Erörterungstermin das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erteilt. Die vom Wasserwirtschaftsamt geforderten Auflagen wurden unter Ziffer A 4.3 dieses Beschlusses aufgenommen (§ 4 WHG). Die vom Wasserwirtschaftsamt zunächst geforderte Mindesttiefe von 1,5 m der Tauchwände am Auslauf der Absetzanlagen zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten kann nicht eingehalten werden, da das bestehende Becken nur erweitert wird und keine Tieferlegung vorgesehen ist. Der Vertreter des Wasserwirtschaftsamtes hat sich im Erörterungstermin damit einverstanden erklärt.

Bei der Berechnung des Rückhaltebeckens wurde im Übrigen auch der Entwässerungskanal berücksichtigt. Es werden maximal 10 l/s eingeleitet, d.h., dass

gegenüber dem Bestand – trotz Vergrößerung des Rückhaltebeckens – keine Erhöhung der Einleitungsmenge erfolgt. Mit Bescheid vom 27.04.1993 wurde dem Vorhabensträger diese Einleitungsmenge vom Landratsamt Traunstein genehmigt. Da keine Änderung gegenüber dem Bestand erfolgt, besteht auch keine Veranlassung, die Kostenteilung zwischen Autobahndirektion und Gemeinde Bergen hinsichtlich des Unterhalts des Entwässerungskanals und des Absetzbeckens zu überdenken.

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden insgesamt 12,11 ha Fläche benötigt. Davon entfallen auf das Bauvorhaben 9,23 ha und auf die Ausgleichsflächen 2,88 ha. Neben Fläche der bestehenden Tank- und Rastanlagen von 2,41 ha werden 8,97 ha Landwirtschaftsfläche und 0,73 ha Waldfläche beansprucht. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht erkennbar und wurden auch nicht vorgetragen. Das Grundstück, das im Rahmen der ursprünglichen Planung als Ausgleichsfläche vorgesehen war und deren Eigentümer für ihren Betrieb Existenzgefährdung geltend gemacht haben, wurde in der 1. Tektur vom 31.03.2004 aus der Planung herausgenommen.

Zur Verminderung und Vermeidung einer Verschmutzung der an die erweiterte Tank- und Rastanlage angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen wird diese eingezäunt. Eine Einzäunung ist nach den Planunterlagen bereits vorgesehen (BWV-Nr. 19, Unterlage 7.2 der Planunterlagen) und wurde vom Vorhabensträger im Erörterungstermin auch nochmals ausdrücklich zugesagt.

3.3.8 Forstwirtschaft/Wald

3.3.8.1 Allgemeines

Nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart, also die Rodung, der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst, durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss also ersetzt. Dabei ist der Grundsatz, dass die Erlaubnis zu erteilen ist, sofern insbesondere keine Versagungsgründe vorliegen, sinngemäß auch im Planfeststellungsverfahren anzuwenden (Art. 9 Abs. 8 i. V. mit Abs. 3 bis 7 BayWaldG).

Auch die Aufforstung nicht forstlich genutzter Grundstücke mit Waldbäumen durch Saat oder Pflanzung bedarf gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayWaldG der Erlaubnis.

Eine Ersatzaufforstung auf bislang nicht forstlich genutzten Flächen, die in einer Rodungserlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG oder in einer Satzung, Planfeststellung, Genehmigung und sonstigen behördlichen Gestattung auf Grund anderer Gesetze als Auflage vorgesehen ist, bedarf keiner gesonderten Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG. Im Rahmen dieser Verfahren ist jedoch zu prüfen, ob die materiell rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG gegeben sind.

3.3.8.2 Prüfung im Rahmen der Konzentrationswirkung

Wie oben bei der Beschreibung des Vorhabens und im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits ausgeführt, werden für das planfestgestellte Bauvorhaben 0,73 ha Wald dauerhaft und 0,13 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Nach der fachlichen Stellungnahme der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben vom 06.03.2003 handelt es sich bei dem zu rodenden Wald um Sturmschutzwald im Sinne von Art. 10 Abs. 2 BayWaldG.

Nach Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 BayWaldG ist die Erlaubnis (zum Roden) zu versagen, wenn es sich u. a. um Schutzwald handelt, allerdings unbeschadet des Absatzes 6 dieses Artikels. Nach Art. 9 Abs. 6 Nr. 1 BayWaldG ist die Erlaubnis zur Rodung von Schutzwald zu erteilen, sofern Nachteile für die Schutzfunktion des Waldes nicht zu befürchten sind.

Allgemeine Aussagen darüber, wann von Nachteilen für die Schutzfunktion gesprochen werden kann, sind nicht möglich. Mit Rücksicht darauf, dass im Sturmschutzwald Rodung und Kahlhieb (aufgrund ihrer Wirkung) praktisch gleich zu beurteilen sind, sind die Vorschriften über den Kahlhieb im Schutzwald (Art. 14 Abs. 4 und Abs. 5 BayWaldG) in die Betrachtungen einzubeziehen (vgl. hierzu Zerle/Hein/Brinkmann/Foerst/Stöckel, in Kommentar zum Forstrecht in Bayern, Stand: Mai 2003, Erl. 21 zu Art 9). Nach Art. 14 Abs. 4 BayWaldG ist die Erlaubnis (zum Kahlhieb im Schutzwald) zu erteilen, sofern sich aus Absatz 5 nichts anderes ergibt. Nach Art. 14 Abs. 5 Nr. 2 wiederum ist die Erlaubnis zu versagen, wenn und soweit ein unverhältnismäßiger Nachteil für benachbarte Waldbestände zu befürchten ist.

Der etwaige Nachteil für benachbarte Waldbestände ist somit mit dem öffentlichen Interesse an der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord in der planfestgestellten Form abzuwägen. Wie oben im Rahmen der Planrechtfertigung bereits ausgeführt wurde, ist das Vorhaben erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Die Untersuchung der verschiedenen Planungsvarianten mit den jeweiligen Vor- und Nachteile (siehe hierzu C 2.1.5) hat ergeben, dass der bestandsorientierte Ausbau der Tank- und Rastanlage den geringsten Eingriff darstellt. Die anderen Varianten hätten zum Teil erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft und Gefährdungen für die Wasserwirtschaft zur Folge gehabt.

Zur Stabilisierung der aufgerissenen und Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter Waldflächen ist mit der Schutzmaßnahme S 3 eine Waldmantel-Unterpflanzung in einer durchschnittlichen Breite von 10 m vorgesehen. Da die Realisierung der Verlegung der Kreisstraße TS 3 noch nicht absehbar ist, muss der Schutz der aufgerissenen Waldränder auf jeden Fall erfolgen, auch wenn diese Pflanzungen zumindest teilweise gemeinsam mit den im Trassenbereich der geplanten TS 3 vorhandenen Bäume wieder entfernt werden müssen.

Bei Abwägung aller Umstände kommen wir zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall das öffentliche Interesse an der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord die Nachteile für die benachbarten Waldbestände durch Kahlhieb bzw. Rodung des Schutzwaldes überwiegt. Dieser Auffassung hat sich auch die Forstdirektion Oberbayern-Schwaben angeschlossen.

Der Verlust bzw. die Beeinträchtigung von prägenden Waldrändern stellt allerdings als Konfliktschwerpunkt K1 und K4 eine unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung dar. Um diese Verluste auszugleichen, wird als Ausgleichsmaßnahme N2 südlich der A 8 Mischwald mit Waldmantel-Vorpflanzung aus standortheimischen Baum- und Straucharten neu gegründet; auf der Nordostseite dieser Ausgleichsfläche werden zudem zwei Einzelbäume gepflanzt. Ebenso wird als Ausgleichsmaßnahme N4 Mischwald mit standortheimischen Baum- und Straucharten mit einem hohen Anteil von Hainbuche und Vogelkirsche neu gegründet und ein vielstufiger Waldmantel mit vorgelagerten Waldsäumen aufgebaut. Als Ausgleichsmaßnahme L1 werden – zur landschaftlichen Einbindung der Einfahrtsrampe von der Tank- und Rastanlage zur A 8 – Bäume und Gehölz gepflanzt.

Vom Flächenumfang entsprechen die Neuaufforstung und die Wiederherstellung vorübergehend in Anspruch genommener Flächen jeweils dem Verlust bzw. der Beeinträchtigung. Die Waldflächenbilanz ist damit ausgeglichen. Die ursprünglich von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald erhobene Forderung nach Ersatzaufforstung in doppelter Größe, die nicht näher begründet wurde, wurde nicht mehr aufrechterhalten.

Die für die Ersatzaufforstungen vorgesehenen Flächen wurden vom Forstamt Traunstein als geeignet für Ersatzaufforstungen angesehen. Zwar liegt gerade der neu anzupflanzende Mischwald N 4 in einiger Entfernung (BAB-km 96,79) von der erweiterten Tank- und Rastanlage (BAB-km 95,2) und schließt auch nicht an eine bestehende Waldfläche an. Aufgrund der Flächengröße von 0,489 ha ist diese Maßnahme jedoch auch ohne diese Anbindung als ökologisch sinnvoll anzusehen.

Eine Verschattung der angrenzenden Wiesenfläche mit der Fl.-Nr. 208 wird dadurch vermieden, dass die Bäume ausreichend (mindestens 6 m) Abstand zur Grundstücksgrenze einhalten. Die Einhaltung der in der Erstaufforstungsrichtlinie empfohlenen sowie der nach dem AGBGB erforderlichen Grenzabstände wurde vom Vorhabensträger zugesagt (siehe auch die Auflage Ziffer A 3.5.3).

Die Forderung nach Beteiligung des Forstamtes Traunstein bei der Umsetzung der Ersatzaufforstungen wurde unter A 3.5.4 aufgenommen. Da die zeitnahe Umsetzung der Ersatzaufforstungen, die vom Vorhabensträger angestrebt wird, von der Verfügbarkeit geeigneter Grundstücke abhängt, wurde die Forderung nach dem Nachweis der Ersatzaufforstung auf möglichst spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme festgelegt. Nachdem insbesondere die Ausgleichsfläche N4 bereits von der Autobahndirektion erworben wurde, dürfte der Zeitrahmen jedoch einzuhalten sein.

Als Ausgleich für den gerodeten Wald kommt im Übrigen nur Wald im Sinne von Art. 2 BayWaldG in Betracht. Demzufolge konnte dem Vorschlag der Gemeinde Siegsdorf, anstelle des geplanten Mischwaldes Feldhecken bzw. Feldgehölze anzulegen, nicht nachgekommen werden. Der Vertreter der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben hat im Erörterungstermin auch nochmals betont, dass aus forstwirtschaftlicher Sicht sichergestellt sein muss, dass bei den zugesagten Ersatzaufforstungen auch tatsächlich Wald im Sinne des BayWaldG entstehen wird. Allerdings kommt die Planung der Vorstellung der Gemeinde bereits sehr entgegen, da die Ausgleichsmaßnahmen N2 und N4 infolge Lage, Zuschnitt und Bestandsaufbau einen sehr hohen Anteil an vielstufigem Waldmantel und ökologisch wertvoller Saumvegetation aufweisen. Das geplante Wäldchen N 4 wird dem Landschaftscharakter außerdem in seiner Gehölzartenzusammensetzung mit vorwiegender Hainbuche und Vogelkirsche mit entsprechender Strauchschicht gerecht. Durch seine Lage auf der Geländekante im Südtail der Fl.-Nrn. 213 und 214 wird es den typischen Gehölzstrukturen entsprechen, die die in dieser Landschaft zahlreich vorhandenen Terrassenkanten nachzeichnen und betonen. Es wird die bäuerliche Kulturlandschaft strukturell bereichern, insbesondere, da diese derzeit mangels Straßen begleitender Wiesensäume an dieser Stelle etwas strukturarm wirkt und durch die Gemeindeverbindungsstraße nach Hasperring und die nahe

Autobahn technisch überprägt ist. Durch seine Lage wird es außerdem eine gewisse landschaftliche Einbindung und optische Abschirmung der Ortschaft Hasperting gegenüber der Autobahn bewirken.

Nach alledem liegen auch für die Ersatzaufforstungen keine Versagungsgründe nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit zu überprüfen sind, vor. Mit der Auflage hinsichtlich der Abstandsflächen sollen erhebliche Nachteile für die umliegenden Grundstücke vermieden werden.

3.3.9 Denkmalpflege

Den Ausführungen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (Landesamt) zufolge befinden sich das Planungsgebiet im Bereich von zwei römischen Brandgräberfeldern: Im Schmidholz, etwa 150m nördlich des planfestgestellten Bauvorhabens, wurden bereits im 19. Jahrhundert römische Gräber entdeckt. Südlich der A 8 wurden beim Bau der Tank- und Rastanlage Hochfelln Süd 1967 mehrere Gräber zerstört.

Wegen der siedlungstopografischen günstigen Lage auf einer nach Süden gerichteten Terrasse mit Blick in das Tal der Weißen Ache ist - nach den Ausführungen des Landesamtes - im Plangebiet mit weiteren römischen Grab- oder Siedlungsresten zu rechnen, vielleicht sogar mit der zu den Gräbern gehörigen römischen Villa Rustica.

Um dem Landesamt die Möglichkeit zu geben, die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten zu können, wurde in Ziffer A 3.1.3 eine möglichst frühzeitige Unterrichtung des Landesamtes vom Zeitpunkt des Baubeginns festgelegt. Ein Vertreter des Vorhabensträgers hat der Planfeststellungsbehörde darüber hinaus telefonisch Anfang Januar 2005 in Aussicht gestellt, dass dem Landesamt bereits vor Baubeginn die Möglichkeit zu Sondierungsmaßnahmen gegeben wird. Das Landesamt hat demnach – auch bereits aufgrund der gesetzlichen Regelung in Art. 8 DSchG (Verpflichtung zur Anzeige und Baueinstellung, siehe Ziffer A 3.1.3) – Gelegenheit zur Freilegung, Dokumentation und Bergung eventueller Bodendenkmäler.

Weitergehende Auflagen wurden aus folgenden Gründen nicht angeordnet:

Nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 DSchG bedarf u. a. derjenige eine Erlaubnis, „der ... Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß oder vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden“. Angesichts der vom Landesamt dargelegten Funde nördlich und südlich des planfestgestellten Bauvorhabens kann zumindest vermutet werden, dass sich auch im Bereich der erweiterten Tank- und Rastanlage Bodendenkmäler befinden. Auf diese Erlaubnis hat der Vorhabensträger grundsätzlich einen Rechtsanspruch, sofern keine Versagungsgründe vorliegen. Sie kann jedoch versagt werden, soweit dies zum Schutz der Bodendenkmäler erforderlich ist.

Wir verkennen nicht, dass es sich bei den eventuell vorhandenen römischen Grab- und Siedlungsresten und bei der zu den Gräbern gehörigen römischen Villa Rustica, deren Vorhandensein allerdings nur sehr vage vermutet wird, um wichtige Bodendenkmäler handeln kann. Bei Abwägung aller Umstände kommen wir jedoch zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall das öffentliche Interesse an der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord die Belange der Bodendenkmalpflege überwiegt. Wie oben im Rahmen der Planrechtfertigung bereits ausgeführt wurde, ist das Vorhaben erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Die Untersuchung der verschiedenen Planungsvarianten mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen (siehe hierzu unter Ziffer C 2.1.5) hat ergeben, dass der bestandsorientierte Ausbau der Tank- und Rastanlage den geringsten Eingriff darstellt. Auch bei einer anderen Planungsvariante wäre im Übrigen nicht

auszuschließen, dass nicht auch dort römische Grab- und Siedlungsreste zu vermuten sind.

Die Durchführung einer sachgerechten archäologischen Sondierung und Ausgrabung oder die Übernahme oder Beteiligung an deren Finanzierung wurden dem Vorhabensträger nicht zur Auflage gemacht. Das Bayerische Denkmalschutzgesetz enthält hierfür keine Rechtsgrundlage. Art. 8 Abs. 4 DSchG verpflichtet den Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigten nur, entsprechende Grabungsmaßnahmen zu dulden, nicht jedoch, diese selbst durchzuführen. Im Übrigen greift diese Vorschrift erst ein, wenn tatsächlich Bodendenkmäler gefunden wurden.

Eine Rechtsgrundlage ergibt sich auch nicht aus der Bayerischen Verfassung (BV). Die Bestimmungen der Art. 3 Abs. 2 und 141 Abs. 2 BV verpflichten den Gesetzgeber und die Verwaltung zum Denkmalschutz. Es handelt sich dabei um objektives Recht, aus dem der Einzelne keine Ansprüche geltend machen kann. Der Landesgesetzgeber ist seiner Verpflichtung durch den Erlass des DSchG nachgekommen. Das Gewicht, das dem Staatsziel Denkmalschutz durch die Verfassung beigemessen wird, ist von der Verwaltung im Rahmen der Ermessensentscheidung nach Art. 7 Abs. 1 DSchG zu berücksichtigen. Der Belang des Denkmalschutzes fließt mit entsprechendem Gewicht in die fachplanerische Abwägung ein, ist aber, wie oben dargelegt, nicht unüberwindbar.

Gleichfalls ergibt sich keine Rechtsgrundlage aus dem Europäischen Übereinkommen zum Schutz des archäologischen Erbes vom 09.10.2002. Diese Übereinkommen verpflichtet die Mitgliedsstaaten lediglich, entsprechende Maßnahmen, d. h. rechtliche Grundlagen zum Schutz archäologischer Funde zu treffen, und ist nicht unmittelbar anwendbar. Entsprechende Rechtsgrundlagen wurden bislang nicht geschaffen. Auch das Deutsche Zustimmungsgesetz (BGBl II 2002, S. 2709 ff.) normiert keine Verpflichtungen in diesem Sinne.

Den vom Landesamt für Denkmalpflege angeführten Urteilen des VG München vom 14.09.2000 bzw. des BayVGH vom 04.06.2003, BayVBl. 2004, 310 lag die Frage eines Erstattungsanspruchs für die von einer bauleitplanenden Gemeinde bereits gezahlten Grabungskosten zugrunde. Im vorliegenden Fall ist der Vorhabensträger aber keine kommunale Gebietskörperschaft, so dass sich eine Kostenpflicht nicht aus Art. 22 Abs. 2 DSchG herleiten lässt.

3.3.10 Feuerwehr und Polizei

Die Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord ist – wie auch die Anlage Hochfelln Süd, die aber nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist – sowohl von der A 8 über die Anschlussstelle Bergen als auch über die rückwärtige Anbindung an das Straßennetz für Feuerwehr und Polizei zu erreichen. Die Einsatzwege sind somit gesichert. Die bisherige Überführung der A 8, Bauwerk 158 (BWV-Nr. 9), die die beiden Tank- und Rastanlagen miteinander verbunden hat und die ersatzlos beseitigt wird, ist hierfür nicht erforderlich.

Die Versorgung mit Löschwasser sowohl der Nord- als auch der Südseite erfolgt bislang über einen unterirdischen Löschwassertank auf der Nordseite. Dieser wird durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage überbaut und innerhalb der Anlage verlegt. Die bisher praktizierte und im Erörterungstermin auch nochmals dargelegte Vorgehensweise, im Brandfall im Bereich der Tank- und Rastanlage Hochfelln Süd über das Bauwerk 158 die Schlauchleitungen zu verlegen, ist nach dem Wegfall dieses Bauwerks zwar nicht mehr möglich, jedoch wird mittels Durchpressung unter der Autobahn eine neue Leitungsverbindung zur Südseite hergestellt, so dass der Zugriff der Südseite auf den Löschwassertank der Nordseite weiterhin möglich ist.

Die vom Bürgermeister der Gemeinde Bergen im Erörterungstermin angeregten Abstimmungsgespräche mit dem Kreisbrandrat wurden vom Vorhabensträger zugesagt.

3.3.11 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten.

Die Frage, ob die Leitungen der Deutschen Telekom ober- oder unterirdisch verlegt werden sollen, ist einvernehmlich zwischen dem Vorhabensträger, der Autobahn Tank und Rast GmbH und der Deutschen Telekom zu regeln.

Die Berücksichtigung der fehlenden Mittelspannungskabel der E.ON Bayern AG bei der Bauausführung wurde vom Vorhabensträger zugesagt.

Auf die Regelungen in Ziffer A 3.1 wird verwiesen.

3.3.12 Hochbauten

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind, da vom Vorhabensträger nicht (mehr) beantragt, nicht die Baumaßnahmen der Autobahn Tank- und Rast GmbH & Co. KG, also die Hochbauten wie das Raststättengebäude und die Tankstelle. Einwendungen, die sich auf diese bezogen haben, werden demzufolge im vorliegenden Verfahren nicht berücksichtigt.

Für diese Baumaßnahmen wird ein gesondertes Verfahren gemäß § 17 FStrG durchgeführt, in dem die Rechte Dritter zu beachten sind.

Gegen diese Vorgehensweise bestehen keine Bedenken, da Rechte Dritter dadurch nicht beeinträchtigt werden, auch wenn ein einheitliches Verfahren für alle Verfahrensbeteiligten sicherlich ökonomischer wäre.

3.4 Private Einwendungen

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

Für das Bauvorhaben selbst werden noch ca. 4370 m² Fläche aus Privateigentum benötigt.

Da die ursprünglich für die Ausgleichsmaßnahmen N1 und N2 (alt) vorgesehenen Grundstücksflächen nicht freihändig erworben werden konnten und von einem Grundstückseigentümer Existenzgefährdung geltend gemacht wurde, wurden vom Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 31.03.2004 die beiden Ausgleichsflächen N1 und N2 (alt) auf die Ausgleichsflächen N1 bis N4 (neu) aufgeteilt. Diese Flächen wurden von der Bundesrepublik Deutschland bereits erworben.

Die durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage an sich entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bereits eingegangen.

Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme der Grundstücke sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulasträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, zu regeln. Dies gilt auch für die Frage der Bereitstellung von Ersatzland und Tauschgrundstücken.

Soweit es im Rahmen dieser Grunderwerbsverhandlungen nicht zu einer Einigung kommen sollte, ist für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust etc., gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und den §§ 19 FStrG i. V. mit dem BayEG das Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

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

3.4.2 Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG

Festlegungen zur Kostenaufteilung zwischen dem Vorhabensträger und der Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern haben außerhalb dieses Verfahrens, ggf. in einer Bauvereinbarung, zu erfolgen.

Dies gilt insbesondere für die Kostenbeteiligung der Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG an den Bau- und Unterhaltskosten der nördlich der Tank- und Rastanlage neu zu errichtenden Versickerungsanlage mit Absetzbecken (BWV-Nr. 11 der Planunterlagen) und der Kostenbeteiligung an Grunderwerb, Herstellung, Entwicklung und Unterhalt von Ausgleichsflächen bzw. –maßnahmen.

Mit der Forderung der Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG, den öffentlichen Feld- und Waldweg Nr. 397 der Gemarkung Holzhausen (BWV-Nr. 22) und die Privatstraße (BWV-Nr. 7) nicht, wie vorgesehen, auf 6,0 m, sondern lediglich auf 4,50 m auszubauen, hat sich der Vorhabensträger einverstanden erklärt. Dagegen bestehen auch keine Bedenken.

Der Ausbau des öffentlichen Feld- und Waldweges in diesem Teilbereich „als Privatstraße“, mit dem sich der Vorhabensträger ebenfalls einverstanden erklärt hat, ist jedoch rechtlich nicht zulässig, da dies eine Einziehung des gewidmeten öffentlichen Feld- und Waldweges bedeuten würde, die nach Art. 8 Abs. 1 BayStrWG nur möglich ist, wenn die Straße jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls hierfür vorliegen. Davon ist vorliegend jedoch nicht auszugehen.

Straßenbaulastträger bleibt somit weiterhin die Gemeinde Bergen (Art. 54 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG). Dieser sind die Kosten für den Ausbau und die Mehrkosten für die Unterhaltung nach Art. 14 Abs. 4 Satz 1 BayStrWG zu vergüten, da der öffentliche Feld- und Waldweg wegen der Art des Gebrauchs als Anbindung an die rückwärtige Erschließungsstraße aufwändiger ausgebaut werden muss. Die Kostenaufteilung zwischen dem Vorhabensträger und der Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG ist – wie eingangs schon erwähnt – nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

3.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hochfelln Nord und der damit zusammenhängende Umbau der Anschlussstelle Bergen auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Planvorhabens ungünstiger beurteilt.

3.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Widmung bzw. Einziehung von Teilen der Bundesfernstraße richtet sich nach § 2 Abs. 6 a FStrG. Nach dieser Vorschrift gilt, wenn eine Bundesfernstraße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt wird, der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Widmungsvoraussetzungen nach § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Wird in diesem Zusammenhang ein Teil der Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen.

Betroffen hiervon sind insbesondere die zwischen der Tank- und Rastanlage und der Anschlussstelle Bergen neu zu errichtende Verteilerfahrbahn (BWV-Nr. 21 der Planunterlagen), die in diesem Zusammenhang erforderliche Anpassung der nordöstlichen Anschlussstellenrampen der Anschlussstelle Bergen (BWV-Nr. 2 der Planunterlagen) und die Erweiterung des Nebenbetriebes an sich (BWV-Nr. 1 der Planunterlagen). Da die Erweiterung der Tank- und Rastanlage auf den bestehenden Flächen erfolgt und die Anschlussstelle Bergen lediglich dem neuen Bedarf entsprechend umgebaut wird, wird die förmliche Widmung in diesem Fall durch die Widmungsfiktion ersetzt.

Die in Ziffer A. 5.2 ausgesprochenen Widmungen, Umstufungen und Einziehungen der sonstigen Straßen und Wege beruhen auf Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG. Danach kann bei Straßen, deren Bau in einem Planfeststellungsverfahren geregelt wird, die Widmung in diesem Verfahren mit der Maßgabe verfügt werden, dass sie mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, wenn die Widmungsvoraussetzungen in diesem Zeitpunkt vorliegen. Entsprechendes gilt für die Umstufung, die mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird, und für die Einziehung, die mit der Sperrung wirksam wird. Davon unberührt bleiben die Widmungsfiktionen nach Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG.

3. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in den Gemeinden Bergen, Vachendorf und Siegsdorf zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 28.02.2005
Regierung von Oberbayern

Feichtlbauer
Oberregierungsrätin