

Aktenzeichen: 32-4354.2B388-004



## Regierung von Oberbayern



## Planfeststellungsbeschluss

**B 388a Ismaning – Flughafen München  
Neubau der B 388a zwischen B 388 und FS 44  
Bau-km 0+000 – Bau-km 7+230  
Str.-km 17,800 (B 388) bis Str.-km 0,666 (FS 44)**

München, 27.08.2007

## Inhaltsverzeichnis

### A Entscheidung

1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	9
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	11
3.4 Landwirtschaft	13
3.5 Wald	13
3.6 Fischerei	14
3.7 Lärmschutz	14
3.8 Militärische Belange	14
3.9 Denkmalschutz	14
3.10 Sonstige Nebenbestimmungen	14
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	23
4.1 Gegenstand/Zweck	23
4.2 Plan	23
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	23
5. Straßenrechtliche Verfügungen	24
5.1 FStrG	24
5.2 BayStrWG	24
6. Entscheidungen über Einwendungen	25
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	25
6.2 Zurückweisungen	25
7. Sofortige Vollziehbarkeit	25
8. Kostenentscheidung	25

### B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens	26
2. Vorgängige Planungsstufen	26
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	26
2.4 Sonstiges: Regionalplan, Aktionsplan	26
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	27

## C Entscheidungsgründe

<b>1. Verfahrensrechtliche Bewertung</b>	<b>30</b>
1.1 <b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)</b>	<b>30</b>
1.2 <b>Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit</b>	<b>30</b>
1.3 <b>Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG</b>	<b>31</b>
1.4 <b>Verfahrensrechtliche Rügen</b>	<b>35</b>
<b>2. Umweltverträglichkeitsprüfung/Verträglichkeitsprüfung</b>	<b>35</b>
2.1 <b>Beschreibung des Vorhabens</b>	<b>35</b>
2.2 <b>Beschreibung der Umwelt</b>	<b>35</b>
2.3 <b>Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe</b>	<b>37</b>
2.4 <b>Bedarf an Grund und Boden sowie sonstige erhebliche Projektwirkungen</b>	<b>44</b>
2.5 <b>Auswirkungen der Wahllinie 1 auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen</b>	<b>45</b>
2.6 <b>Schutz-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen</b>	<b>47</b>
2.7 <b>Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)</b>	<b>49</b>
<b>3. Materiell-rechtliche Würdigung</b>	<b>49</b>
3.1 <b>Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b>	<b>49</b>
3.2 <b>Abschnittsbildung</b>	<b>49</b>
3.3 <b>Planrechtfertigung</b>	<b>50</b>
3.3.1 <b>Planrechtfertigung</b>	<b>50</b>
3.3.1.1 <b>Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)</b>	<b>50</b>
3.3.1.2 <b>Planungsziel</b>	<b>50</b>
3.3.1.3 <b>Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse</b>	<b>50</b>
3.3.1.3 <b>Zukünftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse</b>	<b>51</b>
3.3.1.3 <b>Sonstiges (z. B. Projektalternativen zur Erreichung des Planungszieles)</b>	<b>51</b>
3.4 <b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b>	<b>52</b>
3.4.1 <b>Raumordnung, Landes- und Regionalplanung</b>	<b>52</b>
3.4.2 <b>Planungsvarianten</b>	<b>52</b>
3.4.3 <b>Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)</b>	<b>52</b>
3.4.4 <b>Immissionsschutz/Bodenschutz</b>	<b>61</b>
3.4.4.1 <b>Verkehrslärmschutz</b>	<b>61</b>
3.4.4.2 <b>Schadstoffbelastung</b>	<b>67</b>
3.4.4.3 <b>Bodenschutz</b>	<b>67</b>
3.4.5 <b>Naturschutz- und Landschaftspflege</b>	<b>67</b>
3.4.6 <b>Gewässerschutz</b>	<b>99</b>
3.4.7 <b>Landwirtschaft als öffentlicher Belang</b>	<b>101</b>
3.4.8 <b>Sonstige öffentliche Belange</b>	<b>102</b>
3.4.8.1 <b>Träger von Versorgungsleitungen</b>	<b>102</b>
3.4.8.2 <b>Wald</b>	<b>102</b>

3.4.8.3 Jagd _____	103
3.4.8.4 Fischerei _____	103
3.4.8.5 Denkmalpflege _____	103
3.4.8.5 Belange der Deutschen Bahn _____	105
3.4.8.5 Belange der Gemeinde Ismaning _____	106
3.4.8.5 Belange der Landeshauptstadt München _____	107
<b>3.5 Private Einwendungen _____</b>	<b>107</b>
3.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden _____	107
3.5.2 Einzelne Einwender _____	110
<b>3.6 Gesamtergebnis _____</b>	<b>117</b>
<b>3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen _____</b>	<b>117</b>
<b>4. Sofortige Vollziehbarkeit _____</b>	<b>119</b>
<b>5. Kostenentscheidung _____</b>	<b>119</b>
<b>Rechtsbehelfsbelehrung _____</b>	<b>119</b>
<b>Hinweise zur Planauslegung _____</b>	<b>120</b>

### Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
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
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.2B388-004

**Vollzug des FStrG;  
B 388a Ismaning – Flughafen München  
Neubau der B 388a zwischen der B 388 und der FS 44  
Bau-km 0+000 – Bau-km 7+230  
Str.-km 17,800 (B 388) bis Str.-km 0,666 (FS 44)**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

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

Der Plan für den Neubau der Bundesstraße B 388a Ismaning – Flughafen München zwischen der Bundesstraße B 388 und der Kreisstraße FS 44 von Str.-km 17,800 bis Str.-km 0,666 mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses und den aus den Rot-eintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

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

2.1 Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht, Bl. 1 - 61	
2	Übersichtskarte, Bl. 1	1:25.000
	Umstufungsplan, Bl. 2	1:50.000
3	Übersichtslagepläne, Bl. 1 - 2	1:5.000
4	Übersichtshöhenpläne, Bl. 1 - 2	1:5.000/500
5	Straßenquerschnitt	1:50
6.1	Lagepläne zum Bauwerksverzeichnis, Bl. 1 - 7	1:1.000
6.2	Bauwerksverzeichnis, Bl. 1- 115	
7	Höhenpläne, Bl. 1 - 9	1:2.000/200
8.1	Textteil zum landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Bl. 1 - 81	
8.2	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne, Bl. 1 - 7	1:1.000

	Legende, Bl. 8	
8.3	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Bl. 1 - 7 Legende, Bl. 8	1: 1.000
8.4	Fachbeitrag zum speziellen Artenschutz, Bl. 1 - 67	
9.1	Grunderwerbspläne, Bl. 1 - 7	1:1.000
9.2	Grunderwerbsverzeichnis, Bl. 1 - 16	
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Bl. 1 -6	
11.2	Isophonenpläne (Tag), Bl. 1a - 2a und Isophonenpläne (Nacht), Bl. 1b - 2b	1:5.000
12.1	Entwässerungsplan-Längsschnitt Kanal, Bl. A1	1:250/25

2.2 Den Planunterlagen sind folgende Anlagen nachrichtlich beigelegt:

- Verkehrsuntersuchung (Beilage 1 zum Erläuterungsbericht, Unterlage Nr. 1)
- Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Beilage 2 zum Erläuterungsbericht, Unterlage Nr. 1, Bl. 1 - 37)
- Bauwerksskizzen (Unterlage Nr. 10, Bl. 1 - 11)
- Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen (Unterlage 12.1, Bl. 1 - 12)

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

#### 3.1 **Unterrichtungspflichten**

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, PTI 25 BBB, Blütenburgstraße 1, 80636 München, schriftlich 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 Unterschleißheim, Lise-Meitner-Straße 2, 85716, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen (0,4-KV-Kabel, 20 kV-Kabel) und Straßenbeleuchtungskabel mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

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

spannungsleitungen schnellen können.

- 3.1.3 Dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd, Dietersheimer Str. 56, 85375 Neufahrn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Wasserversorgungsleitungen (DN 350 AZ, DN 50 PVC) mit den Straßenbauarbeiten und der erforderlichen Mineralölferrnleitungsverlegung abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Der E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachtstraße 40, 85221 Dachau, zwei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen (380/220/110-kV Hochspannungsfreileitung) und dem Fernmeldekupferpapierkabel (EC 01501) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Der Stromversorgung Ismaning GmbH, Mayerbacherstr. 42, 85737 Ismaning, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen (20-kV-Kabel, 0,4-kV-Kabel) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.6 Der E.ON Netz GmbH, TK-Service München, Denisstraße 3 a, 80335 München, zwei Wochen vor Baubeginn zur genauen Ortung des Fernmelde- und Signalkabels.
- 3.1.7 Den Gemeindewerken Ismaning, Mayerbacherstr. 42, 85737 Ismaning, damit die erforderlichen Anpassungs- und Schutzarbeiten an der betroffenen Wasserleitung (DN 400 GGG) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.8 Der OMV Deutschland GmbH, Haimingerstraße 1, 84489 Burghausen, mindestens zwei Wochen vor Baubeginn, um mit dem Beauftragten der OMV Deutschland GmbH im Rahmen einer Baustellenbegehung den Bauablauf und mit dem von der OMV Deutschland GmbH beauftragten Ingenieurbüro Gemmer und Leber die Vermessung abzustimmen.
- 3.1.9 Der Deutschen Bahn Netz AG, 1. Bezirksleiter Fahrbahn Netzbezirk München Ost, sechs Wochen vor Baubeginn, um mit diesem die Sicherung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse abzustimmen.
- 3.1.10 Dem Eisenbahn-Bundesamt, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, soweit sich im Rahmen der Erarbeitung der Bauausführungsplanung oder im Zuge der durchzuführenden Bauarbeiten die Notwendigkeit einer vorübergehenden oder dauerhaften Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes ergeben sollte, damit die notwendigen Prüfungen und Baufreigaben rechtzeitig vorgenommen werden können. Ferner ist das Eisenbahn-Bundesamt über die zu treffenden Sicherungsmaßnahmen zur Verhinderung und zur Vorbeugung einer Gefährdung des Schienenverkehrs durch das Abkommen von Straßenfahrzeugen und die Maßnahmen zum Blendschutz rechtzeitig zu unterrichten.
- 3.1.11 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.
- 3.1.12 Dem Wasserwirtschaftsamt München, Praterinsel 2, 80538 München.
- 3.1.13 Dem Bayerischen Landesamt für Umwelt, Bürgermeister-Ulrich-Straße 160, 86179 Augsburg.
- 3.1.14 Dem TÜV Süd Industrie Service GmbH, Westendstraße 199, 80686 München.
- 3.1.15 Den Fischereiberechtigten in den betroffenen Gewässerabschnitten mindestens drei Wochen vor Baubeginn. Diesen ist auch das Bauende anzuzeigen.



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

#### **3.2.1 Trinkwasserschutz**

- 3.2.1.1 Der Vorhabensträger hat zum Schutz des geplanten Wasserschutzgebietes „Im Eichel“ die Anforderungen der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002) im Hinblick auf die bautechnische Gestaltung, die Baustelleneinrichtung, den Baustellenbetrieb, die Baudurchführung, die Straßenunterhaltung sowie die Sicherung des späteren Verkehrs zu beachten. Insbesondere ist für ein Auffangen und Ableiten des Niederschlagswassers aus dem Schutzgebiet im Straßenbereich zwischen Bau-km 3,570 und Bau-km 4,745 zu sorgen. Wegen der empfindlichen hydrogeologischen Verhältnisse - es liegt keine durchgehend hydraulisch wirksame Deckschicht über dem genutzten Grundwasserleiter vor - sind die Schutzeinrichtungen gemäß Ziff 6.3 der RiStWag auszuführen (Aufhaltestufe H2).
- 3.2.1.2 Der Vorhabensträger hat einen Verantwortlichen für das Vorhaben zu benennen, der den Vollzug der geltenden Auflagen während der Bauphase sicherstellt. Der Verantwortliche hat im Falle von Schadensfällen, Bodenverunreinigungen etc. umgehend für Abhilfemaßnahmen und Information der Betroffenen zu sorgen. Dazu ist ein Alarmplan aufzustellen, der vor Baubeginn mit dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd (WVU) abzustimmen ist.
- 3.2.1.3 Die festgesetzte Wasserschutzgebietsverordnung bzw. der begutachtete Entwurf mit Lageplänen und Auflagenkatalog sowie die Auflagen der Ausnahmegenehmigung sind vor Ort bei der Bauleitung aufzulegen.
- 3.2.1.4 Der Beginn und das Ende der Arbeiten im Verlauf des Wasserschutzgebietes „Im Eichel“ sind dem Wasserwirtschaftsamt München und dem WVU mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen.
- 3.2.1.5 Das anfallende Niederschlagswasser ist zu sammeln und nach Norden aus dem Trinkwasserschutzgebiet herauszuleiten.
- 3.2.1.6 Die Fahrbahnen im gesamten Bereich des geplanten Wasserschutzgebietes sind durch bauliche Schutzeinrichtungen so zu sichern, dass Fahrzeuge auch bei Unfällen die Fahrbahn unter keinen Umständen verlassen können. Entsprechend fortgeschriebene Planungen für die bauliche Sicherung sind dem Wasserwirtschaftsamt München und dem WVU zur Abstimmung vorzulegen.
- 3.2.1.7 Zur qualitativen und quantitativen Beweissicherung gegenüber der öffentlichen Wasserversorgung ist vor Beginn der Arbeiten zwischen dem Brunnenfeld und der Baumaßnahme eine Grundwassermessstelle bis zur Quartärbasis abzuteufen. Die Messstelle ist nach den Mindestanforderungen des Wasserwirtschaftsamtes München zu errichten (<http://www.bayern.de/wwafs/service/Antragsunterlagen/MindestkriterienGwM.htm>). Die genaue Lage und der Ausbau der Messstelle sowie Umfang und Häufigkeit von Messungen und Analysen sind mit Wasserwirtschaftsamt München vorher abzustimmen. Die Planunterlagen gemäß Mindestanforderungen sind unmittelbar nach Bauausführung dem Wasserwirtschaftsamt München und dem WVU zu übermitteln.
- 3.2.1.8 Während der Bauphase ist sorgfältig darauf zu achten, dass der Umgang, das Lagern und Abfüllen von Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln und sonstigen wassergefährdenden Stoffen beim Bau zuverlässig zu keiner Verunreinigung des Bodens, des Grundwassers oder eines Gewässers führt. Bindemittel ist in ausreichender Menge auf der Baustelle vorzuhalten. Tritt wider Erwarten dennoch ein Schaden auf, so sind umgehend wirksame Abhilfemaßnahmen einzuleiten und die Betroffenen gemäß Alarmplan zu informieren.
- 3.2.1.9 Bei der Ausführung dürfen nur Baustoffe, Materialien und Hilfsmittel verwendet werden, die umweltverträglich sind und keine wassergefährdenden auslaug- oder auswaschbaren Anteile enthalten.

- 3.2.1.10 Bodeneingriffe sind zu minimieren und so zügig wie möglich wieder zu verfüllen. Das Hinterfüllen darf nur mit natürlich anstehenden, nicht verunreinigten mineralischen Böden und Gesteinen erfolgen.
- 3.2.1.11 Die Baumaschinen und Kraftfahrzeuge, die im Schutzgebiet zum Einsatz kommen, sind - soweit technisch möglich - mit Kraftstoffen, Schmierstoffen und Hydrauliköl auf Rapsölbasis zu betreiben.
- 3.2.1.12 Außerhalb der Arbeitszeiten dürfen Maschinen und Fahrzeuge nur außerhalb des Wasserschutzgebietes und auf befestigten Wegen abgestellt oder gelagert werden. Baustofflager dürfen ebenfalls nur außerhalb der Wasserschutzgebiete eingerichtet werden.
- 3.2.1.13 Betanken, Wartungsarbeiten und Reparaturen an Fahrzeugen und Maschinen dürfen nicht innerhalb des Wasserschutzgebietes durchgeführt werden.
- 3.2.1.14 Nach Fertigstellung der Maßnahme ist dem Wasserwirtschaftsamt München ein Schlussbericht mit Angaben über die Bestandspläne der baulichen Anlagen einschließlich der Schutz- und Entwässerungseinrichtungen und eine Auswertung und Beurteilung der Beweissicherung in textlicher und grafischer Form vorzulegen.
- 3.2.2 Gewässerschutz
  - 3.2.2.1 Bei der Erstellung der Lärmschutzwälle dürfen grundsätzlich nur gewässerunschädliche Materialien verwendet werden. Sollte der Einbau von anderem Material vorgesehen werden, dann ist dies vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt München abzustimmen.
  - 3.2.2.2 Bei den Erdarbeiten am Schwaigbach ist darauf zu achten, dass möglichst wenig Schwebstoffe in den Schwaigbach gelangen. Zur Wiederverwendung vorgesehene Aushubmaterialien sind so zu lagern, dass bei Regen kein Erdreich in Gewässer geschwemmt wird. Baumaterialreste dürfen nicht im Gewässer gelagert werden.
  - 3.2.2.3 Baumaterialien und Fahrzeuge sind so zu lagern bzw. abzustellen, dass im Hochwasserfall keine Beeinträchtigungen des Wasserablaufes stattfinden.
  - 3.2.2.4 Beginn und Vollendung der Bauarbeiten sind den Unterhaltsverpflichteten für den Schwaigbach, den Aufhüttenbach und den Pförreraugraben mindestens zwei Wochen vor Beginn bzw. nach Beendigung der Maßnahme schriftlich anzuzeigen.
  - 3.2.2.5 Die Standsicherheit der Böschungen, die sich im Einflussbereich von Gewässern befinden, ist zu gewährleisten. Sicherungen, die sich erst während oder nach Baudurchführung als erforderlich erweisen, sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt München durchzuführen.
  - 3.2.2.6 Der freie Querschnitt der Brücke ist so zu dimensionieren, dass gegenüber der bestehenden Brücke weder oberstromig ein erhöhter Aufstau bei Hochwasser noch unterstromig eine Abflussverschärfung auftritt. Die Brücke über den Schwaigbach ist so zu gestalten, dass die Durchgängigkeit des Schwaigbaches nicht beeinträchtigt wird.
  - 3.2.2.7 Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung der Verlegung des Aufhüttenbaches und Pförreraugrabens vor Baubeginn mit dem Wasserwirtschaftsamt München abzustimmen.
  - 3.2.2.8 Der neue Gewässerabschnitt des Aufhüttenbaches und des Pförreraugrabens ist naturnah zu gestalten. Eine abwechselnde Ufergestaltung mit wechselnden Böschungsneigungen ist herzustellen.

- 3.2.2.9 Auf eine ausreichende Abdichtung des Aufhüttenbaches und des Pfürreraugrabens gegenüber dem gut durchlässigen Untergrund ist zu achten. Kunststoffdichtungsbahnen sind für eine Abdichtung nicht geeignet.
- 3.2.2.10 Die Übergänge alter/neuer Pfürreraugraben und Aufhüttenbach sind ohne Schwelle zu gestalten. Die Durchgängigkeit des Aufhüttenbaches und des Pfürreraugrabens ist sicher zu stellen.
- 3.2.2.11 In Überschwemmungsgebieten dürfen grundsätzlich keine Baumaterialien, Treibstoffe oder Schmieröle gelagert werden. Rohrgrabenaushub darf nur so zwischengelagert werden, dass der Hochwasserabfluss nicht behindert wird; er darf dort nicht endgültig verteilt werden.

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

- 3.3.1 Verlegung und Querung von Gewässern (Verlegung des Aufhüttenbaches und Pfürreraugrabens nördlich Schlossgut Erching)
  - 3.3.1.1 Die Eingriffe bei der Verlegung und Querung von Gewässern sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.
  - 3.3.1.2 Die baulich bedingte Flächennutzung ist möglichst gering zu halten. Schützenswerte Flächen sind von der Nutzung auszuschließen.
  - 3.3.1.3 Beeinträchtigte Flächen sind nach dem Abschluss der Bauarbeiten wieder herzustellen.
  - 3.3.1.4 Die Baumaßnahmen sind mit natur- und umweltverträglichen Verfahren durchzuführen.
  - 3.3.1.5 Im Brückenraum ist der natürlich anstehende Boden ohne Befestigung oder Versiegelung zu erhalten.
  - 3.3.1.6 Eine Versiegelung oder Verbauung der Gewässersohle ist unzulässig.
  - 3.3.1.7 Eine Errichtung von Gefällstufen oder Wehren, die eine Barriere darstellen ist unzulässig.
  - 3.3.1.8 Nach Abschluss der Bauarbeiten hat der Vorhabensträger eine gemeinsame Begehung mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden durchzuführen.
  - 3.3.1.9 Für die Verlegung des Aufhüttenbaches und des Pfürreraugrabens sind landschaftspflegerische Ausführungspläne zu erstellen. Diese sind mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden und dem Wasserwirtschaftsamt München abzustimmen.
  - 3.3.1.10 Bei der Verlegung des Pfürreraugrabens und des Aufhüttenbaches sind die neuen Gewässerstrecken naturnah auszugestalten. Insbesondere ist auf wechselnde Böschungsneigungen, wechselnde Abflussquerschnitte und eine strukturreiche Gewässersohle zu achten.
  - 3.3.1.11 Sämtliche Arbeiten an den Gewässern sind in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Mai durchzuführen.
  - 3.3.1.12 Erforderliche Beseitigungsmaßnahmen für Gehölze sind in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar durchzuführen.
- 3.3.2 Minimierung von Trenn- und Zerschneidungseffekten
  - 3.3.2.1 Der Vorhabensträger hat den Bau der Grünbrücke an der vorgesehenen Stelle, einschließlich aller für die Grünverbindung vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen bis zur Fertigstellung der B 388a zu realisieren.
  - 3.3.2.2 Die Ausgestaltung der Brückenoberfläche für die verschiedenen Tiergruppen ist vor Ort vom Vorhabensträger zu lenken und zu überwachen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die vorgesehene Erdüberdeckung des Brückenbauwerkes von insgesamt 1,0 m nicht unterschritten wird.

- 3.3.2.3 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Durchlässe unter Straßen und Feldwegen etc. sind entsprechend dem Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen (MAms) in der aktuellen Fassung zu realisieren und deren Durchgängigkeit im Rahmen der technischen Möglichkeiten sicherzustellen.
- 3.3.2.4 Zur Hinführung der Tiere zu den Durchlässen sind entsprechende Leiteinrichtungen und geeignete Strukturen vorzusehen, damit eine optimale Annahme der Durchlässe erreicht wird.
- 3.3.3 Sonstige Nebenbestimmungen
  - 3.3.3.1 Die in der Planunterlage 8.3 dargestellten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sollen möglichst zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt, Außenstelle Kulmbach, ein Verzeichnis in aufbereiteter Form (A/E-Flächenerhebungsbogen) für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln. Den zuständigen unteren Naturschutzbehörden ist eine Ablichtung des A/E-Flächenerhebungsbogens zu übersenden.
  - 3.3.3.2 Die Landratsämter München und Freising, untere Naturschutzbehörden, sind frühzeitig über Beginn und Ende der Baumaßnahmen zu informieren. Nach Beendigung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist eine gemeinsame Schlussbegehung durch den Vorhabensträger unter Beteiligung der zuständigen unteren Naturschutzbehörden durchzuführen.
  - 3.3.3.3 Die Durchführung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen hat der Vorhabensträger während der gesamten Bauzeit durch eine ökologisch geschulte Bauleitung sicherzustellen. Die verantwortliche ökologische Bauleitung ist mindestens vier Wochen vor Baubeginn den Landratsämtern München und Freising, untere Naturschutzbehörden, schriftlich mitzuteilen.
  - 3.3.3.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
  - 3.3.3.5 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Für Baustellenzufahrten, Sozialeinrichtungen, Lagerplätze und sonstige Baustelleneinrichtungen benötigte Flächen sind im Rahmen der ökologischen Bauleitung festzulegen.
  - 3.3.3.6 Sollten sich bei der Bauausführung Umstände ergeben, die doch Eingriffe in zu schützende und zu erhaltende Strukturen erforderlich machen, sind diese durch die ökologische Bauleitung zu erfassen, zu bewerten und zu dokumentieren. Sollte sich aus der Dokumentation der ökologischen Bauleitung ein weiterer Kompensationsbedarf ergeben, behält sich die Planfeststellungsbehörde die nachträgliche Festsetzung entsprechender Maßnahmen vor. In diesem Fall hat der Vorhabensträger nach Vorliegen der Dokumentation ausreichende Planunterlagen vorzulegen. Ein erforderlicher Rückschnitt von Gehölzen ist fachgerecht durchzuführen.
  - 3.3.3.7 Sämtliche erforderlichen Beseitigungen von Hecken, Feldgehölzen o. ä. sind in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar durchzuführen. Zum Schutz der Bäume, Gehölze und Vegetationsflächen sind die Vorschriften der DIN 18 920 zu berücksichtigen. Dabei ist auf die Fauna Rücksicht zu nehmen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
  - 3.3.3.8 Der Vorhabensträger hat bei dem geplanten Versickerbecken nördlich vom Schwaigbach auf eine möglichst naturnahe Ausbildung zu achten.
  - 3.3.3.9 Vorgesehene Neu- und Nachpflanzungen sind innerhalb der Pflanzperiode (15. Oktober bis 30. April) durchzuführen. Pflanzungen sind fachgerecht zu erstellen, bis zu ihrer Bestandssicherung entsprechend zu pflegen und gegebenenfalls gegen

Wildschäden zu schützen. Ausfälle sind umgehend zu ersetzen. Bei Neupflanzungen und für die Ansaaten ist, soweit es dem Vorhabensträger genügend zur Verfügung steht, autochthones Pflanzmaterial bzw. Saatgut zu verwenden.

- 3.3.3.10 Aufkommende Neophyten wie z. B. Goldrute (*Solidago spec.*), Riesenbärenklau (*Heracleum mantegazzianum*), Indisches Springkraut (*Impatiens glandulifera*) etc. sind durch geeignete Pflegemaßnahmen im Rahmen der regulären Pflegeintervalle (2 x Mahd/Jahr) zu bekämpfen.
- 3.3.3.11 Im Bereich der vorgesehenen Sukzessionsmaßnahmen ist eine Initialansaat vorzusehen und eine gelenkte Entwicklung zur Erreichung des Zieles vorzunehmen.
- 3.3.3.12 Drei Jahre nach Herstellung und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen ist vom Vorhabensträger eine Erfolgs- bzw. Effizienzkontrolle durchzuführen, um zu prüfen, ob die Zielvorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes erreicht wurden.

### **3.4 Landwirtschaft**

- 3.4.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.4.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.4.3 Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.4.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.4.5 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden (Arbeitstreifen, Bauzwischenlager, Deponien etc.) müssen nach Abschluss der Bauarbeiten so rekultiviert werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung in der ursprünglichen Ertragslage erfolgen kann.

### **3.5 Wald**

- 3.5.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ersatzaufforstungen sind im Einvernehmen mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Freising möglichst rasch und zielführend durchzuführen. Die Ersatzaufforstungen müssen dazu dem Waldbegriff i. S. des Art. 2 BayWaldG entsprechen und die in Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG genannten Voraussetzungen erfüllen.
- 3.5.2 Die Ersatzaufforstungen sind zur Sicherstellung einer standortgerechten Baumartenzusammensetzung sowie geeigneter Kulturgrundrisse und Pflanzenherkünfte im Einvernehmen mit dem zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten Freising mit standortgerechten Baumarten vorzunehmen.
- 3.5.3 Die Ersatzaufforstungen sind bis spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahmen nachzuweisen. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn vom Amt für Landwirtschaft und Forsten Freising im Rahmen einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstungen gesichert sind.

### **3.6 Fischerei**

- 3.6.1 Der Vorhabensträger hat während der gesamten Bauzeit geeignete Sicherheitsvorkehrungen zu ergreifen, um Schäden für Fische und Fischnährtiere an den vom Straßenbau betroffenen Gewässern nach Möglichkeit zu vermeiden.
- 3.6.2 Der Vorhabensträger hat das zuständige Wasserwirtschaftsamt München und die Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässerabschnitte sofort zu verständigen, wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser in die Gewässer gelangt.

### **3.7 Lärmschutz**

- 3.7.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{StrO}}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.7.2 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen bis zur Inbetriebnahme der B 388a zu errichten und auf Dauer zu unterhalten.
- 3.7.3 Der Eigentümer des in der Gemeinde Ismaning, Ortsteil Fischerhäuser im Außenbereich liegenden Anwesens „Erdinger Straße 19a“ hat gegen den Vorhabensträger grundsätzlich einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen (vgl. Unterlagen 11.1, 11.2). Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Der betroffene Eigentümer ist vom Vorhabensträger nachweisbar auf seine Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

### **3.8 Militärische Belange**

Der Vorhabensträger hat bei den Baumaßnahmen das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 vom BMVBW "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS)" zu beachten.

### **3.9 Denkmalschutz**

Der Vorhabensträger hat vor dem eigentlichen Baubeginn nach Abschiebung des Oberbodens dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege die Erkundung etwaiger Fundstellen nach Maßgabe von Art. 8 Abs. 2 BayDSchG zu ermöglichen.

### **3.10 Sonstige Nebenbestimmungen**

- 3.10.1 Belange der E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachtstr. 40, 85221 Dachau
- 3.10.1.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt wird und die gemäß DIN VDE 0210 erforderlichen Abstände zwischen den Leiterseilen und der Fahrbahn eingehalten werden.
- 3.10.1.2 Der Vorhabensträger hat vor Baubeginn Kreuzungshefte mit numerischem Abstandsnachweis durch eine qualifizierte Leitungsbaufirma in Abstimmung mit der E.ON Netz GmbH erstellen zu lassen. Nach der Bauausführung sind diese Kreuzungshefte auf der Grundlage der tatsächlichen Gegebenheiten ggf. zu revidieren.

- 3.10.2 Belange der Mineralölfernleitung der OMV Deutschland GmbH (OMV D), Haimingerstraße 1, 84489 Burghausen
- 3.10.2.1 Allgemeine Bestimmungen
- 3.10.2.1.1 Die Ausführung der Baumaßnahmen im Bereich des Schutzstreifens der Mineralölfernleitung hat entsprechend den Antragsunterlagen und den anerkannten Regeln der Technik, insbesondere der „Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten (RFF)“ bzw. der Bekanntmachung der Technischen Regel für Rohrfernleitungen nach § 9 Abs. 5 der Rohrfernleitungsverordnung (TRFL), sowie unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaften und der sonstigen einschlägigen Regeln zu erfolgen.
- 3.10.2.1.2 Während der Baumaßnahme ist sicherzustellen, dass eventueller Baustellenverkehr im Schutzstreifenbereich der Fernleitung nur im Bereich gesicherter Überfahrten die Pipelinetrasse kreuzt. Auf der Leitungssachse ist ein Bauzaun zu errichten, welcher verhindert, dass Baufahrzeuge außerhalb der gesicherten Überfahrten die Pipelinetrasse kreuzen.
- 3.10.2.1.3 Vor Baubeginn sind den Sachverständigen (Sachverständige nach Wasserrecht: Bayer. Landesamt für Umwelt, Technische Sachverständiger: die anerkannten Sachverständigen der TÜV Süd Industrie Service GmbH) rechtzeitig Detailunterlagen (Lage- und Höhenpläne) über die Trassenführung sowie Kreuzungen mit anderen Leitungen zur Prüfung vorzulegen.
- 3.10.2.1.4 Weitere Einzelheiten bezüglich der durchzuführenden Maßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn mit den Sachverständigen abzustimmen. Ggf. werden ergänzende Auflagen hierzu vorbehalten. Die jeweiligen Bauausführungspläne sind den Sachverständigen vor Baubeginn zur Zustimmung vorzulegen. Insbesondere sind Maßnahmen und Werkstoffe vor der Verlegung im Detail mit dem technischen Sachverständigen abzustimmen, zu überwachen und die Übereinstimmung bestätigen zu lassen. Der Vorhabensträger darf mit der Baumaßnahme im Bereich des Schutzstreifens der Mineralölfernleitung erst nach Vorliegen der rechtsverbindlich unterschriebenen Kreuzungsvereinbarung mit der OMV D und der Zustimmung der Sachverständigen zur Bauausführungsplanung beginnen.
- 3.10.2.1.5 Während der Bauphase hat der Vorhabensträger darauf zu achten, dass Boden und Grundwasser nicht kontaminiert werden.
- 3.10.2.1.6 Im Bereich des Schutzstreifens der Mineralölfernleitung (gemessen von der Leitungssachse jeweils 3,0 m nach rechts und nach links) dürfen keine Gebäude errichtet, keine Bäume oder tiefwurzelnden Gehölze oder Sträucher gepflanzt oder sonstige Einwirkungen, die den Betrieb der Pipeline gefährden, durch den Vorhabensträger vorgenommen werden.
- 3.10.2.1.7 Arbeiten im Schutzstreifenbereich der Mineralölfernleitung dürfen nur unter Anwesenheit eines OMV D-Beauftragten durchgeführt werden. Den Anweisungen des Beauftragten ist unbedingt Folge zu leisten, um Schäden an der OMV D-Anlage zu vermeiden.
- 3.10.2.1.8 Die Mineralölfernleitung und der Schutzstreifen (6,0 m) sind vor Baubeginn von einem Beauftragten der OMV D im Gelände abzustecken. Die Standorte und Abstände der Markierungszeichen sind so zu wählen, dass der Trassenverlauf in den erforderlichen Einzelheiten ausreichend erkannt werden kann. Darüber hinaus ist beim Verfüllen des Rohrgrabens mindestens 30 cm über dem Rohrscheitel ein gut erkennbares Trassenwarnband zu verlegen.
- 3.10.2.1.9 Das Befahren des Schutzstreifens mit schweren Baumaschinen außerhalb befestigter Verkehrsflächen ist nur mit geeigneten Schutzmaßnahmen (Baggermatratzen) und nach Absprache mit der OMV-D gestattet.
- 3.10.2.1.10 Werden zu irgendeinem Zeitpunkt Arbeiten an der OMV D-Anlage erforderlich, ist der OMV D der Zutritt zu ihren Anlagen unter angemessener Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers zu ermöglichen.

- 3.10.2.1.11 Von etwaigen Schäden ist unverzüglich die OMV-Betriebsstelle Burghausen zu verständigen. Die Arbeiten im Leitungsbereich sind in einem solchen Fall sofort einzustellen.
- 3.10.2.1.12 Beginn und Ende der Bauarbeiten sind den Sachverständigen mitzuteilen.
- 3.10.2.2 Arbeiten im Kreuzungsbereich der Produktenfernleitung Burghausen – Erding
- 3.10.2.2.1 Vor Aufnahme der Bauarbeiten ist die genaue Lage der Fernleitung und des Steuerkabels durch Ortung oder Suchschlitze zu ermitteln und für den Zeitraum der Bauarbeiten dauerhaft zu markieren.
- 3.10.2.2.2 Eventuell notwendige Grabarbeiten im Schutzstreifenbereich der Fernleitung sind in Handschachtung vorzunehmen. Abweichungen hiervon, z.B. Einsatz von Maschinen, sind nur mit Zustimmung und in Anwesenheit des Beauftragten der OMV Deutschland GmbH zulässig. Die Leitung ist dazu genau auszupflocken.
- 3.10.2.2.3 Im Schutzstreifenbereich der Mineralölferrnleitung dürfen zum Verdichten nur Rüttelgewichte mit einem zulässigen, maximalen (statisch und dynamisch) Rüttelgewicht von 1 t eingesetzt werden. Im Bereich des Schutzstreifens darf kein Aushubmaterial gelagert werden.
- 3.10.2.2.4 Um die Überbauung des Schutzstreifens zu reduzieren, sind die Kreuzungen möglichst rechtwinklig auszuführen.
- 3.10.2.2.5 Die im Zuge der Suchschlitze freigelegten Leitungsbereiche müssen vor dem Wiederverfüllen mit steinfreiem Material mittels Hochspannungsprüfgerät mit einer Prüfspannung von 20 kV auf Unversehrtheit der Isolierung überprüft werden.
- 3.10.2.2.6 Der aktive Kathodenschutz der Pipeline darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.
- 3.10.2.2.7 Der Vorhabensträger hat den Kreuzungsbereich vermessungstechnisch zu erfassen. Dabei sind als Leistungen die tachymetrische Bestandserfassung des Kreuzungsbereiches (Topografie incl. aller Fremdleitungen), die Einpassung auf das Landkoordinatensystem (12 Grad Gauß-Krüger-System), die Einpassung auf das Landhöhen-system (NN), die Erstellung einer ASCII-Koordinatendatei (Format: Pkt.-Nummer Punktcode Rechtswert Hochwert NN-Höhe Bemerkung), die Erstellung eines digitalen Bestandslageplanes im Autocad-Format (DWG-File), alternativ DFX\_Format und die Übergabe der Unterlagen in digitaler und analoger Form an die OMV D zu erbringen.
- 3.10.2.2.8 Eine Berechnung der eingeerdeten Rohrleitung im Rampenbereich nach dem VdTÜV-Merkblatt 1063 – Rohrfernleitungen zeigt für das Rohr 219,1 x 5,6 bei einer vorhandenen Überdeckungshöhe von 7,2 m und gleichzeitig auftretender Verkehrslast (SLW 60), dass die relative Durchmesseränderung und der Ausnutzungsgrad der zulässigen Spannungen im zulässigen Bereich liegen.
- 3.10.2.2.9 Das Überfahren der Rohrleitung außerhalb bestehender Wege ist nur mit Zustimmung des Beauftragten der OMV Deutschland zulässig und bedarf einer zusätzlichen Absicherung. Diese ist so auszuführen, dass zusätzliche Kräfte auf die Rohrleitung sicher verhindert werden.
- 3.10.2.2.10 Zum Aufbau des Straßenunterbaus dürfen im Bereich des Schutzstreifens der Fernleitung ab einer Überdeckung von mind. 1m ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen Walzentypen eingesetzt werden, deren maximales Betriebsgewicht 27 t nicht überschreitet, wobei sich die Hauptlasten auf mind. eine durchgehende Bandage verteilen muss sowie die Ersatzflächenlast in Abhängigkeit der Abmessungen des Walzentyps max. 17 kN/m<sup>2</sup> betragen darf. Werden Vibrationswalzen eingesetzt ist die Vibration der Walze im Schutzstreifenbereich Ihrer Leitung auszuschalten.
- 3.10.2.2.11 Für das Aufstellen von Schildermasten, Leitplanken oder sonstiger Bauwerke im Schutzstreifen, die tiefer als 0,3 m im Erdreich gegründet werden, sind die



erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Mineralölfernleitung mit den Sachverständigen abzustimmen.

- 3.10.2.3 Umverlegung der Produktenfernleitung Burghausen – Erding
- 3.10.2.3.1 Die Umlegung der Rohrleitung im Bereich des Bau-km 6+470 bis 7+200 ist vor dem Neubau der Bundesstraße B 388a auszuführen.
- 3.10.2.3.2 Zum Schutz der Fernleitung vor von der Fahrbahn abkommende Fahrzeugen sind im Bereich der Bundesstraße (Kreuzungen und Parallelführung) bis zu einem Abstand von 15,0 m senkrecht zur Fahrbahn bzw. zum Böschungsfuß, gemessen von der Fahrbahnkante, bei Straßenführung im Damm Betonfertigteile (z.B. Betonhalbschalen oder Betonplatten) oder ähnliche Schutzeinrichtungen über der Rohrleitung zu verlegen.
- 3.10.2.3.3 Durch geeignete Quereinbauten im Rohrgraben ist eine erhöhte Grundwasserströmung in Richtung und parallel zur Rohrleitung zu verhindern.
- 3.10.2.3.4 Der neu erstellte Leitungsabschnitt ist einer Druck- und Festigkeitsprüfung nach dem Druck- / Volumenmessverfahren entsprechend dem VdTÜV-Merkblatt Rohrleitungen 1060 (Stresstest) zu unterziehen. Die Höhe des Prüfdrucks wird vom Sachverständigen in Abhängigkeit von den Festigkeitskennwerten der tatsächlich eingebauten Rohrleitungsteile festgelegt.
- 3.10.2.3.5 Bei der Verlegung des neuen Leitungsabschnittes ist die Auftriebssicherheit und Standsicherheit gegenüber dem TÜV-Sachverständigen nachzuweisen.
- 3.10.2.3.6 Für alle Bauteile ist der Nachweis zu erbringen, dass sie für die Verwendung am Einbauort ausreichend dimensioniert sind. Für den Leitungsabschnitt wird durchgehend ein Sicherheitsbeiwert von  $S = 2,0$  zugrunde gelegt.
- 3.10.2.3.7 Sämtliche Rohre und Rohrleitungsteile sind durch den Sachverständigen zu besichtigen und freizugeben. Bevor ein Rohr oder sonstiges Bauteil verwendet wird, sind seine wesentlichen Daten wie Hersteller, Rohr, Prüf-, Schmelzen- und Herstellungsnummer, Werkstoff, Abmessungen, Druckstufe und Prüfstempel in einer Isometrie zu erfassen.
- 3.10.2.3.8 Das Herstellen kaltgebogener Rohre und die Prüfung dieser Rohrbögen muss unter Beachtung des VdTÜV Merkblattes „Rohrleitungen 1054“ erfolgen. Die Herstellung und Prüfung warmgebogener Rohre hat unter Beachtung des VdTÜV Merkblattes „Rohrleitungen 1062“ zu erfolgen.
- 3.10.2.3.9 Für alle Rohre und Rohrleitungsteile sind dem Sachverständigen im Zuge des Baufortschrittes möglichst frühzeitig, spätestens jedoch vor der Druckprüfung, die Abnahmeprüfzeugnisse vorzulegen.
- 3.10.2.3.10 Die KKS-Anlage für den neuen Leitungsabschnitt muss der TRbF 521 sowie den geltenden VDE-Bestimmungen und AfK-Empfehlungen Nr. 1, 2, 3 und 5 entsprechen und ist in das bestehende System des Kathodischen Korrosionsschutzes einzubeziehen.
- 3.10.2.3.11 Werden Rohre oder Rohrleitungsteile geschnitten, müssen die Schnittkanten auf einer Breite von mindestens 25 mm nach DIN EN 10246-17 mittels Ultraschall auf innen liegende Fehler überprüft werden.
- 3.10.2.3.12 Die auf der Baustelle anzuwendenden Schweißverfahren einschließlich der Reparaturverfahren sind unter Nennung der Schweißzusatzwerkstoffe schriftlich festzulegen und bedürfen der Zustimmung des Sachverständigen.
- 3.10.2.3.13 Für jedes zur Anwendung kommende Schweißverfahren müssen die eingesetzten Schweißer im Besitz gültiger und zutreffender Schweißerzeugnisse sein. Die Schweißaufsicht ist durch einen Schweißfachingenieur oder einen Schweißfachmann wahrzunehmen.
- 3.10.2.3.14 Die Verfahrensprüfungen, Originale der Schweißerzeugnisse sowie Schweißspezifikationen für die unterschiedlichen Schweißpositionen sowie

Reparaturschweißungen und Garantienähte sind dem Sachverständigen vor Schweißbeginn vorzulegen.

- 3.10.2.3.15 Sämtliche Schweißnähte sind einer 100%igen Durchstrahlungsprüfung zu unterziehen. Als Prüfverfahren ist die Durchstrahlungstechnik mittels Röntgenröhre vorzusehen. Das für das Verfahren eingesetzte Prüfpersonal muss gültige Zeugnisse einer anerkannten Ausbildungsstätte besitzen. Die Durchstrahlungsaufnahmen werden vom Sachverständigen ausgewertet.
- 3.10.2.3.16 Garantienähte sind mittels Durchstrahlung und einem weiteren Prüfverfahren, das mit dem Sachverständigen abzustimmen ist, zu prüfen.
- 3.10.2.3.17 Die Nachumhüllung der Schweißnähte und eventueller Fehler in der Außenisolierung muss den Anforderungen der DIN 30670 entsprechen und ist durch Umhüller aufzubringen, welche nach dem DVGW- Merkblatt GW 15 geprüft sind. Die Eignung des angewandten Nachumhüllungs-Systems ist dem Sachverständigen mittels DVGW-Zulassung nachzuweisen. Der Leitungsstrang darf erst dann in den Graben gehoben werden, wenn nach Prüfung der Rundnähte und Kontrolle der Isolierung mittels Hochspannungsprüfgerät die Freigabe durch den Sachverständigen erfolgt ist.
- 3.10.2.3.18 Das Verlegen des Rohrstranges hat möglichst spannungsfrei zu erfolgen. Dazu muss sichergestellt sein, dass der Rohrstrang durchgehend gleichmäßig auf der Grabensohle aufliegt. Bei elastischer Verlegung ist darauf zu achten, dass der Biegeradius von 250 m nicht unterschritten wird.
- 3.10.2.3.19 Die Mineralölferrleitung muss auf steinfreiem Untergrund verlegt und wieder ringsum bis 30 cm über dem Rohrscheitel mit steinfreiem Material verfüllt werden. Beim Verdichten ist darauf zu achten, dass die Rohrisolierung nicht beschädigt wird. Der Rohrgraben ist wieder ordnungsgemäß zu verfüllen und zu verdichten.
- 3.10.2.3.20 Die Rohrleitung muss in einer Schichtdicke von mind. 10 cm allseitig um das Rohr mit Bodenmaterial umgeben sein, dessen Korngrößenzusammensetzung im Hinblick auf die chemische Widerstandsfähigkeit geeignet ist. Werden Betonreiter als Schutzabdeckung oberhalb der Leitung verlegt, ist diese zusätzlich mittels Feldschutzmatten zu schützen.
- 3.10.2.3.21 Die Garantienähte zum Einbinden des Rohrstranges in die bestehende Leitung sind unter Aufsicht des Sachverständigen herzustellen.
- 3.10.2.3.22 Die für die Einbindung erforderlichen Aufschweißungen am ölgefüllten Leitungsrohr müssen nach einer zutreffenden und gültigen Verfahrensprüfung der OMV oder der Verlegefirma erfolgen. Vor dem Aufschweißen ist die Rohrleitung hinsichtlich Dopplungen zu prüfen. Die Aufschweißungen sind vor dem Durchbohren unter Aufsicht des Sachverständigen einer Wasserdruckprüfung, 2x schwellend in Anlehnung an das VdTÜV Merkblatt „1051 - Rohrleitungen“, zu unterziehen.
- 3.10.2.3.23 Der Ablauf der Einbindung selbst und die näheren Einzelheiten über die dabei zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen sind vor Beginn des Einbindevorganges mit dem Sachverständigen im Detail abzustimmen.
- 3.10.2.3.24 Nach Einbindung und Wiederbefüllung der Rohrleitung müssen die Garantienähte mit dem höchstmöglichen Betriebsdruck auf Dichtheit geprüft werden.
- 3.10.2.3.25 Alle Bauarbeiten dürfen nur unter Aufsicht eines Beauftragten der OMV Deutschland GmbH oder des mit der Bauleitung beauftragten Ingenieurbüros stattfinden. Das Bauvorhaben ist in direkter Abstimmung mit dem Sachverständigen durchzuführen welcher die Bau- und Wasserdruckprüfung vornimmt. Die Prüftermine sind jeweils rechtzeitig bekannt zu geben.
- 3.10.2.3.26 Für den betroffenen Abschnitt der Leitung im Bereich des Bau-km 6+470 bis 7+200 (Leitungs-km 57,1 – 57,8) ist ein Entleer- und Befüllprogramm zu erstellen und mit dem Sachverständigen abzustimmen.
- 3.10.2.3.27 Das Rohrbuch ist entsprechend des umgelegten Abschnittes zu aktualisieren und dem Sachverständigen vorzulegen.

- 3.10.2.3.28 Der neue Leitungsabschnitt wird nach Höhe und Lage exakt eingemessen und in die Bestandspläne der OMV-D eingearbeitet. Die Bestandunterlagen werden hinsichtlich der sich ergebenden neuen Leitungskilometrierung geändert. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind den Gemeinden Ismaning und Hallbergmoos, den Landratsämtern München und Freising, dem Wasserwirtschaftsamt München und den Sachverständigen die gemäß A.3.10.2.2.7 erhobenen Daten zur Lage der Fernleitung vorzulegen.
- 3.10.2.4 Stilllegung der alten Rohrleitungstrasse (Abtrennung, Reinigung, Verfüllung mit Dämmmaterial und Belassung im Erdreich oder Rückbau)
- 3.10.2.4.1 Der Vorhabensträger hat den Sachverständigen für die Stilllegung des Leitungsabschnittes vor der Ausführung ein Arbeitsprogramm vorzulegen. Dieses soll zur ausführlichen Beschreibung der Arbeitsschritte mindestens die Entleerung der Leitung, die Reinigung mit Angabe der Reinigungsmittel und Verdämmung der Leitung oder deren Rückbau beinhalten.
- 3.10.2.4.2 Sollten Rohrleitungsteile im Erdreich verbleiben, hat der Vorhabensträger die ausreichende Reinheit der Rohrwand nach dem Reinigungsvorgang gegenüber dem Sachverständigen nach Wasserrecht nachzuweisen. Die Art des Nachweises ist vor der Ausführung der Maßnahme mit dem Sachverständigen abzustimmen.
- 3.10.2.4.3 Der Vorhabensträger hat das verwendete Reinigungsmittel und das verunreinigte Wasser nach Gebrauch durch eine Fachfirma ordnungsgemäß entsorgen zu lassen.
- 3.10.2.4.4 Der Vorhabensträger hat die Umwelt- und insbesondere die Gewässerverträglichkeit des Dämmstoffes vor der Ausführung der Maßnahme gegenüber dem Sachverständigen nach Wasserrecht nachzuweisen, sofern kein Rückbau erfolgt.
- 3.10.2.4.5 Der Vorhabensträger hat den genauen Zeitpunkt der Durchführung der Stilllegungsmaßnahmen den Sachverständigen rechtzeitig mitzuteilen.
- 3.10.2.4.6 Mit dem Sachverständigen ist ein Säuberungsprogramm des stillzulegenden Leitungsabschnittes abzustimmen aus dem ersichtlich ist, dass keine Gefährdung von dem Leitungsabschnitt beim Schneiden sowie bei der Bergung ausgeht (Explosions- und Gewässerschutz).
- 3.10.3 Belange des Zweckverbandes Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd, Dietersheimer Str. 56, 85375 Neufahrn
- 3.10.3.1 Die im Bereich von ca. Bau-km 6+100 bis Bauende berührten Trinkwasserleitungen (DN 350 AZ und DN 50 PE) sind in Stahlschutzrohren in offener Bauweise zu verlegen. Die Leitung DN 350 AZ ist außerhalb des Rampenbereichs von Bau-km 6+510 bis Bau-km 6+570 re ebenfalls in Stahlschutzrohren in offener Bauweise zu verlegen.
- 3.10.3.2 Für die Leitung DN 350 AZ mit Steuerkabel ist ein Stahlschutzrohr ST 52-3Di650 \* 9,6 = Außendurchmesser 668,2 mm mit Kunststoffumhüllung und Stumpfschweißnahtverbindung einzubauen (bei Bau-km 6+105). Als Produktenleitung ist eine duktile Gusseitung DN 350, schubgesichert, mit Abstandskufen in das Schutzrohr zu verlegen. An einem Ende ist eine aufsteigende Entleerung DN 200 anzubringen. Die Enden sind wasserdicht zu verschließen. Im Zusammenhang mit der ebenfalls geplanten Umlegung der OMV-Leitung, die die DN 350 AZ im bisherigen Verlauf tangiert, muss vor Verlegung der OMV-Leitung bereits die Wasserleitung verlegt worden sein. Der Vorhabensträger hat deshalb eine rechtzeitige Absprache mit dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd vorzunehmen.
- 3.10.3.3 Für die Leitung DN 50 PE (bei Bau-km 6+525) ist ebenfalls eine Unterkreuzung in offener Bauweise mit einem Schutzrohr DN 200 St 52-3, s = 4,5 mm, Ausführung wie bei der Leitung DN 350 zu verlegen. Die Verlegelänge des Schutzrohres ist links und

rechts jeweils mindestens 1 m aus dem Straßengrundstück heraus zu berechnen. Das Steuerkabel ist ebenfalls zu trennen und dann in ein Schutzrohr Pe 100 einzulegen und wieder zu verbinden.

- 3.10.3.4 Im Bereich der Verlegung des Aufhüttenbachs ist rechtzeitig, während der Bauausführung bei Bau-km 6+735 und bei Bau-km 7+060 im Bedarfsfall eine Sicherung der vorhandenen Trinkwasserleitung DN 400 GGG vorzunehmen.
- 3.10.4 Belange der Deutschen Bahn (DB) Netz AG, Immobilienmanagement, Richelstraße 3, 80634 München
- 3.10.4.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKRg sowie eine Baudurchführungsvereinbarung zur Regelung aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen abzuschließen. Falls vor der Baudurchführung zwischen dem Vorhabensträger und der Deutschen Bahn AG keine Kreuzungsvereinbarung über die Regelung aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen) nach dem EKRg zustande kommt, sind die zu treffenden Kreuzungsregelungen einer nachträglichen Planfeststellung vorbehalten.
- 3.10.4.2 Nach Abschluss der Entwurfsplanung hat der Vorhabensträger für die detaillierte technische Ausführungsplanung zu Eisenbahnanlagen rechtzeitig vor Baubeginn beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle München, Sachbereich 2, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, eine "Eisenbahntechnische Prüfung" (§ 3 Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes) zu beantragen.
- 3.10.4.3 Grenzmarkierungen und Kabelmerksteine der DB Netz AG dürfen nicht entfernt, verändert oder verschüttet werden bzw. sind wieder herzustellen.
- 3.10.4.4 Beleuchtungen und Werbeflächen sind so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit sicher ausgeschlossen ist.
- 3.10.4.5 Die Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit zu den Bahnanlagen und Leitungen ist auch während der Bauphase für die DB AG, deren beauftragte Dritte bzw. ggf. deren Rechtsnachfolger unter angemessener Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers zu gewährleisten.
- 3.10.4.6 Der Vorhabensträger hat zur Vermeidung einer Gefährdung des Schienenverkehrs, insbesondere durch das Abkommen von Straßenfahrzeugen, bei Einhaltung von einem Mindestabstand von 10,0 m auf der gesamten Längsführung der Straße bahnseitig Schutzplanken herzustellen. Zum Schutz vor Gefahren, die von der bestehenden 15kV-Oberleitungsspannung ausgehen, sind grundsätzlich die einschlägigen DIN/VDE (57115 Teil 1) Bestimmungen und Konzernrichtlinien der DB Netz AG einzuhalten. Die Standfestigkeit der im betroffenen Bereich befindlichen Oberleitungsmasten darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Der Sicherheitsabstand von 5,0 m (gerechnet ab Fundamentkante) zu den Oberleitungsmasten ist bei Bebauung bzw. Bepflanzung der betroffenen Grundstücke zu berücksichtigen.
- 3.10.4.7 Der Vorhabensträger hat die vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen mit der DB Netz AG abzustimmen und das EBA über die zu treffenden Maßnahmen zu informieren. Für die Einhaltung des Abstandes „Schienenweg - Straße“ wird auf die Beachtung der Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) und das UIC Merkblatt 777-1 hingewiesen.
- 3.10.4.8 Bei den betroffenen Bauwerken sind nach den Konzernrichtlinien "Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom, Richtlinie 997.0101 und 997.0102 Oberleitungsanlagen, Allgemeine Grundsätze und Oberleitungsanlagen planen und errichten, Bekanntgabe 4 vom 03.07.2001", als minimale lichte Höhen auf freier Strecke im Normalbereich der Kettenwerke bei einer Geschwindigkeit von kleiner als 160 km/h 5,70 m und auf freier Strecke im Bereich von Nachspannungen, Streckentrennungen, Streckentrennern und in Bahnhöfen 6,20 m einzuhalten. Die Oberleitungsanlagen sind

gegebenenfalls dementsprechend anzupassen bzw. umzubauen. Dies ist mit der DB Netz AG, Niederlassung Süd, N-S-BI (E/M), abzustimmen.

- 3.10.4.9 Anfallendes Oberflächenwasser darf nicht auf Bahngrund zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten.
- 3.10.4.10 Soweit Arbeiten neben der S-Bahn durchgeführt werden, ist durch den Vorhabensträger ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich der DB Netz AG (5,0 m) entsprechend den örtlichen Gegebenheiten auf Dauer durch geeignete Maßnahmen zu verhindern. Insbesondere sind gegenüber allen stromführenden Teilen Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten bzw. vorzusehen. Metallgegenstände, die weniger als 4,0 m horizontalen Abstand zu spannungsführenden Teilen der Oberleitung haben, müssen bahngeerdet werden. Vor dem Bau von metallenen Zäunen o. ä. in unmittelbarer Nähe zu den Bahnanlagen ist die DB Netz AG einzuschalten.
- 3.10.4.11 Bei Arbeiten in der Nähe des Gefahrenbereiches der Gleise ist eine Sicherungsplanung in Abstimmung mit der DB Netz AG erforderlich. Erforderliche Gleissperrungen sind durch eine Betriebs- und Bauanweisung (Beta) unter Berücksichtigung einer Mindestbestellfrist von sechs Wochen zu beantragen. Der Vorhabensträger hat dafür zu sorgen, dass bahnbetriebliche Einschränkungen durch einen „Bauüberwacher Bahn“ der DB Netz AG vor Ort begleitet werden.
- 3.10.4.12 Baumaschinen und Geräte sind so aufzustellen, dass diese nicht in den Gefahrenbereich der Gleise gelangen können.
- 3.10.4.13 Bei Arbeiten ist auf den Druckbereich aus den Eisenbahnverkehrslasten zu achten. Arbeiten im Druckbereich von Eisenbahnverkehrslasten sowie im Bereich des Bahnbetriebsgeländes sind durch das Eisenbahn-Bundesamt genehmigen zu lassen.
- 3.10.4.14 Es wird darauf hingewiesen, dass Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze zu den Bahnanlagen nur unter Beachtung der Richtlinien 800.0130 „Streckenquerschnitte auf Erdkörper“ und 836 „Erdbauwerke planen...“ zulässig sind. Bei allen Arbeiten im Bereich von planfestgestellten Bahnanlagen ist das bautechnische Regelwerk der DB Netz AG zu beachten. Insbesondere wird im Bereich von Ingenieurbauwerken auf Richtlinie 804 verwiesen.
- 3.10.4.15 Der Vorhabensträger hat die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplante Baumaßnahme und das Betreiben der baulichen Anlage betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn, insbesondere während der Baudurchführung, unter angemessener Berücksichtigung seiner verkehrlichen und betrieblichen Belange zu gewährleisten.
- 3.10.4.16 Abstand und Art der Bepflanzung müssen im Bepflanzungsplan so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichtraumprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,50 m. Bei Oberleitungsanlagen mit Speiseleitungen und anderen Leitungen ist der Abstand auf 5,0 m zu vergrößern, wenn die Bäume über 4,0 m hoch sind. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten.
- 3.10.4.17 Sollte sich ein Kraneinsatz in der Nähe von Bahnanlagen ergeben, wobei Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, so ist mit der DB Netz AG eine Vereinbarung abzuschließen, welche - wenn die Bahnanlagen nicht mit Last überschwenkt werden - mindestens 2 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Wenn das Überschwenken der Bahnanlagen mit Last nicht vermeidbar ist, muss der Antrag zur Kranaufstellung mind. 8 Wochen vor dem Kranaufstellungstermin bei der DB Netz AG eingehen. Generell ist ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

- 3.10.4.18 Bei allen Planungen hat der Vorhabensträger die einschlägigen DIN-Vorschriften in der jeweils neuesten Fassung sowie die besonderen technischen Vorschriften und Richtlinien der DB Netz AG nebst den dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen anzuwenden.
- 3.10.4.19 Gegebenenfalls notwendige Änderungen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes hat der Vorhabensträger dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig mitzuteilen.
- 3.10.4.20 Wegen der den betroffenen Bereich evtl. tangierenden Bahnanlagen und Leitungen sind vor Baubeginn im Rahmen einer "Spartenanfrage" die DB Netz AG, Niederlassung Süd, N.BI-S-L 2 AVI, Richelstraße 3, 80634 München, die DB Telematik GmbH, Region Süd, Landsberger Str. 314, 80687 München, sowie die DB Energie GmbH, D.EBV 3, Niederlassung Süd, Projekte München, Richelstraße 3, 80634 München, abzufragen.
- 3.10.4.21 GSM-R-Anlagen der DB Netz AG
- Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen durch das neue Überführungsbauwerk 4/1 (Grünbrücke) auf die lückenlose Funkversorgung (GSM-R-Funkanlage "Fischerhäuser", Sitenummer 17854, bei Bahnkilometer 18,600 und GSM-R-Funkanlage "Flughafen München ", Sitenummer 18410, bei Bahnkilometer 30,300) zu untersuchen, sobald die genauen Ausführungspläne der Grünbrücke vorliegen. Der Vorhabensträger hat bei ggf. entstehenden Funklücken im digitalen Zugfunknetz GSM-R die Funkversorgung durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.
- 3.10.4.22 Anlagen und Leitungen der DB Telematik GmbH (sowie Arcor AG)
- Es wird darauf hingewiesen, dass Maßnahmen an Telekommunikationsanlagen der Deutschen Bahn AG (F-Kabel und TK-Anlagen) grundsätzlich bei der DB Telematik GmbH zu beauftragen sind. Eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Telematik GmbH ist vor Baubeginn notwendig. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren. Treten während der Baudurchführung unvermutete, in Plänen nicht angegebene Kabel und TK-Leitungen auf, ist die DB Telematik GmbH, Region Süd, Landsbergerstraße 314, 80687 München, umgehend zu informieren. Die Forderungen des Kabelmerkbblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" sind strikt einzuhalten. Die Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Telematik GmbH zu senden. Ohne unterzeichnete Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.
- 3.10.5 Belange der E.ON Bayern AG, Arnulfstr. 203, 80634 München und der Stromversorgung Ismaning GmbH (SVI), Mayerbachstr. 42, 85737 Ismaning
- 3.10.5.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen (20-kV-Kabel, 0,4-kV-Kabel) der E.ON Bayern AG durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden. Auf das Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen wird hingewiesen.
- 3.10.5.2 Der Vorhabensträger hat die Schutzzonenbreite, die für Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse beträgt, zu beachten. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume oder tiefwurzelnden Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,5 m.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand/Zweck**

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Bundesstraße, aus dem Bereich von Lärmschutzeinrichtungen, der Brückenbauwerke, der Mittelstreifenentwässerung, aus den Entwässerungsmulden und des Geländewassers über Versickerungsmulden und Versickerungsbecken in den Untergrund erteilt.

Hinweis:

Es wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger für eventuell notwendige Bauwasserhaltungen, z. B. im Zusammenhang mit der Erstellung von Brückenbauwerken, bei den zuständigen Wasserrechtsbehörden am Landratsamt München und/oder Freising noch gesonderte Anträge auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach Art. 17 BayWG stellen muss.

### **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

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

#### **4.3.1 Rechtsvorschriften**

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

4.3.2 Die Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in den Untergrund darf nur in Bereichen außerhalb von Auffüllungen, in denen nachweislich natürlicher Boden ansteht, erfolgen.

4.3.3 Bodenaushub aus Bereichen mit Auffüllungen (z. B. Ablagerungen zur Wiederverfüllung von ehemaligen Kiesabbauf Flächen) muss deklariert und ordnungsgemäß verwertet werden. Werden im Rahmen der Aushubdeklaration Schadstoffbelastungen über dem Hilfwert 2 nach Slg LfW 3.8.1 (2001) nachgewiesen, so ist das Wasserwirtschaftsamt München umgehend zu informieren und das weitere Vorgehen mit diesem abzustimmen.

4.3.4 In Bereichen mit Bodenauffüllungen muss ein nach § 18 BBodSchG i. V. m. der Verordnung über Sachverständige und Untersuchungsstellen in Bayern (VSU) qualifiziertes Fachbüro alle Bodeneingriffe begleiten. Werden zusätzlich zu den genannten Verdachtsflächen (Fl. Nr. 3099, 3100 und 3102 der Gemarkung Ismaning) weitere Auffüllungskörper vorgefunden, so ist dies zu dokumentieren und den Fachbehörden mitzuteilen.

4.3.5 Dem Wasserwirtschaftsamt München ist nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Bodensachverständigen durch Vorlage einer geeigneten Dokumentation zu bestätigen, dass Anlagen zum Einleiten von Niederschlagswasser in den Untergrund außerhalb von Auffüllungskörpern liegen. Des Weiteren muss der Dokumentation zu entnehmen sein, welche Aushubmassen aus Bereichen mit anthropogenen Auffüllungen angefallen sind, was die Deklarationsergebnisse ergaben und wie diese Aushubmassen verwertet wurden. Es wird dabei darauf hingewiesen, dass Aushub aus allen Bereichen, in denen sich Auffüllungen im Boden befinden, nicht für eine Ablagerung im Bereich der Münchner Schotterebene, beispielsweise zur Wiederverfüllung von Kiesgruben, geeignet sind.

4.3.6 Die Oberbodenschicht der Sickermulden und die Entwässerungsmulden für die Überführungsbauwerke sind mit mindestens 30 cm Humus auszuführen und zu begrünen. Es wird dabei darauf hingewiesen, dass die Versickerungsmulden, um einer Verdich-

tung des Bodens oder Erosionserscheinungen entgegenzuwirken und somit die Versickerungsleistung zu sichern, unbedingt möglichst kurzfristig nach ihrer Herstellung einzusäen sind. Möglich ist auch die Verwendung von Fertiggras.

- 4.3.7 Die Versickerungsanlagen sind entsprechend den vorgelegten Unterlagen und nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen. Insbesondere ist die Versickerungsanlage auf Fl. Nr. 768/4, Gemarkung Hallbergmoos, gemäß ATV-DVWK A 138 zu errichten und zu betreiben.
- 4.3.8 Der Vorhabensträger hat die Funktionsfähigkeit der Sickeranlagen durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung zu gewährleisten.
- 4.3.9 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, so sind unverzüglich die Landratsämter München und Freising und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit den o. g. Behörden durchgeführt werden.

## **5. Straßenrechtliche Verfügungen**

### **5.1 FStrG**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden von den Bundesfernstraßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe nach § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

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

### **5.2 BayStrWG**

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

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

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



**6. Entscheidungen über Einwendungen**

**6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

Der Vorhabensträger hat im Verlauf des vorgesehenen Wildschutzzaunes bei Bau-km 4+850 ein absperrbares Tor vorzusehen.

**6.2 Zurückweisungen**

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

**7. Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG sofort vollziehbar.

**8. Kostenentscheidung**

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

## **B Sachverhalt**

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

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst den Neubau der Bundesstraße B 388a zur Anbindung des Flughafens München an die Landeshauptstadt München. Sie beginnt im Süden an der Bundesstraße B 388 bei Str.-km 17,800 in Ismaning östlich des Ortsteiles Fischerhäuser (Landkreis München), verläuft weitgehend unmittelbar parallel zur Bahnstrecke München - Flughafen (S-Bahnlinie S 8) und endet mit der Einmündung in die Kreisstraße FS 44 bei Str.-km 0,666 nördlich der Kreuzung FS 44 - FS 12 westlich von Hallbergmoos (Landkreis Freising). Die Verknüpfung der B 388a mit der B 388 am südlichen Beginn der Neubaustrecke erfolgt über einen dreiarmligen Knoten in Form einer linksliegenden Trompete. Dabei wird die B 388 über die B 388a geführt. Die für den Zweirichtungsverkehr auszulegende Fahrbahn wird in einer Breite von 8,00 m ausgeführt. Die übrigen Verbindungsrampen werden 5,50 m breit angelegt. Die Verknüpfung der B 388a mit der Kreisstraße FS 12 am nördlichen Bauende der Neubaustrecke erfolgt über einen vierarmigen Knoten in Form einer Raute. Dabei unterquert die B 388a wie die Flughafen-S-Bahn die bestehende Kreisstraße FS 12. Im Zuge des Neubaus der B 388a werden sieben Brückenbauwerke neu errichtet und vier bestehende Wirtschaftswegüberführungen über die S-Bahn verlängert. Die Länge des gesamten Streckenabschnittes beträgt 7,230 km.

Die B 388a stellt den Lückenschluss der sogenannten "Isar-Parallele" als zusätzlicher Flughafenanbindung östlich der Isar dar, mit welcher der Bayerische Ministerrat am 08.11.1988 die Bayerische Straßenbauverwaltung beauftragt hatte. Die Umgehung Fischerhäuser im Zuge der B 388 wurde als Teil dieser Verbindung wegen besonderer Dringlichkeit infolge ausgeprägter Verkehrszunahme nach der Eröffnung des Flughafens München zur Entlastung der Ortsdurchfahrt vorgezogen gebaut und dem Verkehr am 12.05.2000 übergeben.

### **2. Vorgängige Planungsstufen**

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

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der Neubau der B 388a zwischen Ismaning und Flughafen München als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I 2004 Seite 2574ff).

#### **2.2 Raumordnung/Landesplanung**

Im Jahr 1992 wurde für den Neubau der Bundesstraße B 388a ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Nach dem Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung vom 29.12.1992 wurde das Bauvorhaben unter der Berücksichtigung von mehreren Maßgaben für die Belange des Bodenschutzes, der Landwirtschaft, der Wasserwirtschaft, des Immissionsschutzes sowie von Natur und Landschaft positiv beurteilt (vgl. Unterlage 1, S. 7 ff).

#### **2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die planfestgestellte Trasse mit Schreiben S 23/40.25.72.1 388a/92 By 02 vom 20.02.2003 gemäß § 16 FStrG bestätigt.

#### **2.4 Sonstiges: Aktionsprogramm**

Darüber hinaus ist die Baumaßnahme im „Aktionsprogramm zur Verbesserung der straßenmäßigen Erschließung des Flughafens München“ enthalten.

### 3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 28.07.2003 beantragte das Straßenbauamt München (jetzt: Staatliches Bauamt Freising) für den Neubau der Bundesstraße B 388a Ismaning - Flughafen München zwischen der Bundesstraße B 388 und der Kreisstraße FS 44 von Str.-km 17,800 bis Str.-km 0,731 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Gemeinde Ismaning in der Zeit vom 26.09.2003 bis 28.10.2003 und in der Gemeinde Hallbergmoos vom 24.09.2003 bis 27.10.2003 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Ismaning und bei der Gemeinde Hallbergmoos spätestens bis 11.11.2003 oder der Regierung von Oberbayern bis zum genannten Termin schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Ismaning
- Gemeinde Hallbergmoos
- Landratsamt München
- Landratsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Wasserwirtschaftsamt Freising, jetzt: Wasserwirtschaftsamt München, Zweigstelle Freising
- Bayerisches Landesamt für Wasserwirtschaft, jetzt: Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Direktion für ländliche Entwicklung München
- Bayerisches Geologisches Landesamt, jetzt: Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, jetzt: Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerische Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau
- Bayerischer Bauernverband
- Forstdirektion Oberbayern-Schwaben (inzwischen aufgelöst)
- Bayerisches Forstamt München, jetzt: Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Landwirtschaftsamt Ebersberg/München, jetzt: Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Landwirtschaftsamt Erding/Moosburg, jetzt: Amt für Landwirtschaft und Forsten Erding
- Vermessungsamt München
- Vermessungsamt Freising
- Eisenbahn Bundesamt
- Polizeipräsidium München
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Flughafen München GmbH
- Münchener Verkehrsgesellschaft mbH

- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- E. ON Bayern AG
- E. ON Netz GmbH
- Deutsche Telekom AG
- DB Services Immobilien GmbH
- OMV Deutschland GmbH
- Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd
- Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei
- Sachgebiet 24.2 der Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde
- Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
- Landesverband Bayern der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e. V.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 16.11. und 17.11.2005 in der Gemeinde Hallbergmoos erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, anerkannten Vereine sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Die Ergebnisse der Erörterungstermine sind in Niederschriften festgehalten.

Die in den Erörterungsterminen mit den Verfahrensbeteiligten vereinbarten Änderungen wurden in den Planunterlagen als 1. Tektur vom 15.11.2006 eingearbeitet.

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Änderungen:

- möglichst weit gehende Bündelung der B 388a mit der S-Bahn
- Verringerung der Durchschneidung von landwirtschaftlichen Flächen
- weitere Verminderung des Flächenverbrauchs
- durchgehende Abstufung der St 2053 zur Gemeindeverbindungsstraße und Verzicht auf den Rückbau eines Teilstücks der St 2053 zum öffentlichen Feld- und Waldweg
- leichtere Unterhaltung des östlichen Wildschutzzauns durch zusätzliche parallele Wirtschaftswege
- Ergänzung der Unterlagen mit einem Fachbeitrag zum speziellen Artenschutz
- Versickerung des Oberflächenwassers nördlich des Wasserschutzgebiets Eichert
- Verbesserung des Schallschutzes für Fischerhäuser
- Optimierung der Leistungsfähigkeit des Knotens B 388a/B 388
- Umplanung des Knotens B 388a/FS 12 zur besseren Busanbindung der S-Bahnstation Hallbergmoos

Wir haben den von den Planänderungen betroffenen Verfahrensbeteiligten noch einmal Gelegenheit zu einer Stellungnahme gegeben (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG). Dazu wurden folgenden Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Vereinen un-

ter Zusendung der Planunterlagen Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen Stellung zu nehmen:

- Gemeinde Ismaning
- Gemeinde Hallbergmoos
- Landratsamt München
- Landratsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Bayerisches Landesamt für Wasserwirtschaft, jetzt: Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerischer Bauernverband
- Eisenbahn Bundesamt, Außenstelle München
- Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei
- DB Services Immobilien GmbH
- E. ON Bayern AG
- E. ON Netz GmbH
- Stromversorgung Ismaning GmbH
- Deutsche Telekom AG
- OMV Deutschland GmbH
- Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.

Die von der Planänderung betroffenen Privatpersonen wurden durch schriftliche Mitteilung auf die Planänderung und die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Planunterlagen bei den Gemeinden Ismaning und Hallbergmoos hingewiesen, um Ihnen Gelegenheit zu geben zu den Planänderungen bis spätestens zum 02.02.2007 bei der Gemeinde Ismaning, der Gemeinde Hallbergmoos oder der Regierung von Oberbayern Einwendungen zu erheben.

Die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen zur Planänderung wurden bei der Entscheidung berücksichtigt. Ein weiterer Erörterungstermin hat nicht stattgefunden.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

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

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

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

Weil die Planänderungen hauptsächlich aufgrund von Forderungen der Verfahrensbeteiligten vorgenommen wurden, haben wir von einem erneuten Erörterungstermin gemäß § 17a Nr. 6 Satz 2 FStrG abgesehen.

#### **1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Nach § 3c Abs. 1 Satz 1 und 5 i. V. m. § 3b Abs. 3 UVPG war in einer Vorprüfung für den Einzelfall festzustellen, ob für den Neubau der Bundesstraße B 388a eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war. Die zuständige Behörde hat demnach in einer überschlägigen Prüfung festzustellen, ob das Bauvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verursachen kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. In dieser Prüfung kamen wir zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war. Es konnte nicht im voraus ausgeschlossen werden, dass von dem Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen ausgehen. Die Bundesstraße B 388a soll zwischen der Bundesstraße B 388 und der Kreisstraße FS 44 mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von ca. 20.000 Kfz/24h neu gebaut werden. Im Planungsraum liegen als Lebensräume von besonderer naturschutzfachlicher Bedeutung die Isar-Auen und Lebensräume im Erdinger Moos. Die Umweltverträglichkeitsprüfung kann nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

### 1.3 **Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG**

Ausgangspunkt für die Frage einer Verträglichkeitsuntersuchung in diesem Verfahren sind § 34 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG, wonach ein Projekt grundsätzlich unzulässig ist, wenn es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den schutzzweckmäßigen Bestandteilen führen kann. Abweichend davon kann ein Projekt nur nach § 34 Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG unter den dort genannten Voraussetzungen zugelassen werden. Das Verschlechterungsverbot des § 34 BNatSchG gilt gemäß § 33 Abs. 5 i. V. m. § 10 Abs. 6 Nr. 1 BNatSchG ab Bekanntmachung der zum europäischen Netz "Natura 2000" gehörenden Gebiete im Bundesanzeiger durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Da nach Art. 4 Abs. 2 Satz 3 der FFH-RL die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung mit Bekanntmachung durch die Kommission feststehen, kommt es davon abweichend auf diese Bekanntmachung an. Die für diese Bekanntmachung erforderliche Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeografischen Region nach 92/43 EWG ist erst teilweise erstellt (Entscheidung der EU-Kommission vom 07.12.2004, Az. 2004/798/EU). Ende 2004 hat die Bundesrepublik Deutschland weitere Gebiete zur Aufnahme in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nachgemeldet. Die vollständige Gebietsliste liegt damit noch nicht vor. Nach Nr. 3.2 der gemeinsamen Bekanntmachung der Bayer. Staatsministerien des Innern, für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 04.08.2000 AIIIMBI, S. 544ff gilt auch für gemeldete Gebiete das Verschlechterungsverbot des § 13c BayNatSchG, damit die durch die Rechtsprechung aufgrund der Vorwirkung der FFH-RL aufgestellte Verpflichtung beachtet wird, die gemeldeten Gebiete nicht zu zerstören oder anderweitig so nachhaltig zu beeinträchtigen, dass sie für das Netz Natura 2000 nicht mehr in Betracht kommen. Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist die Zulässigkeit von Vorhaben, bei dem sich nach seiner Meldung eine Aufnahme in die Gemeinschaftsliste aufdrängt, unmittelbar an den Anforderungen des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL zu messen. Nach dem Urteil des EuGH vom 13.01.2005, C-117/03, sind für nur gemeldete, aber noch nicht eingetragene Gebiete, anderweitige Schutzmaßnahmen zu ergreifen, die nicht näher präzisiert werden.

Aufgrund von möglichen Beeinträchtigungen wurden im Folgenden das bereits in die EU-Liste für die kontinentale biogeografische Region aufgenommene FFH-Gebiet DE 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" und der FFH-Gebietsvorschlag DE 7736-371 "Gräben und Niedermoorreste im Erdinger Moos" der bayerischen Nachmeldung 2004 untersucht. Der Vorhabensträger hat zur Abschätzung der Auswirkungen des Projekts eine Studie zur FFH-Vorprüfung erstellen lassen (vgl. Unterlage 8.1 und Studie zur FFH-Vorprüfung des Landschaftsarchitekturbüros Dr. Schober vom November 2006). Der westliche Rand des Untersuchungsgebietes berührt das FFH-Gebiet "Isarauen von Unterföhring bis Landshut". Im Standarddatenbogen sind für das FFH-Gebiet als Lebensraumtypen (LRT) 3240 (Alpine Flüsse mit Ufergehölzen von *Salix elaeagnos*), 5130 (Formationen von *Juniperus communis* auf Kalkheiden und -rasen), 6410 (Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden), 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe), 6510 (Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)) und 91F0 (Hartholz-Auenwälder mit *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* oder *Fraxinus angustifolia* (*Ulmion minoris*)) enthalten. Prioritäre Lebensraumtypen im Gebiet sind naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (\*6210), Schlucht- und Hangmischwälder (\*9180) und Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*,\*91E0). Es ist keine prioritäre Art des Anhangs II der FFH-RL im Gebiet nachgewiesen. Der Isar-Auwald ist als "sehr hoch" bedeutsamer Lebensraum

eingestuft. Er ist laut ABSP überregional bis landesweit als Lebensraum zahlreicher und seltener Tier- und Pflanzenarten und als Schwerpunktgebiet für den Naturschutz von Bedeutung.

Der gemeldete FFH-Gebietsvorschlag DE 7736-371 "Gräben und Niedermoorreste im Erdinger Moos" befindet sich östlich von Ismaning, nördlich des Ismaninger Speichersees. Er enthält die FFH-LRT 3150 (Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions), 6410 (Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (*Molinion caeruleae*), 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe) und 7230 (Kalkreiche Niedermoore). Prioritäre Lebensraumtypen im Gebiet sind Kalkreiche Sümpfe mit *Cladium mariscus* und Arten des *Caricion davallianae* (\*7210). Es ist keine prioritäre Art des Anhangs II der FFH-RL im Gebiet nachgewiesen.

Die neue Bundesstraße verläuft in deutlichem Abstand zu den beschriebenen FFH-Gebieten. Der Minimalabstand zum FFH-Gebiet "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" beträgt über 350 m (bei Erching) und zum FFH-Gebietsvorschlag "Gräben und Niedermoorreste im Erdinger Moos" ca. 500 m (bei Fischerhäuser). Dadurch sind dauerhafte und vorübergehende Flächeninanspruchnahmen ausgeschlossen. Relevante Immissionen (Stoffeinträge, Lärm, Licht) der FFH-Gebiete können aufgrund des Abstandes ebenfalls ausgeschlossen werden.

Die Reichweite der bau- und betriebsbedingten Emissionen gasförmiger, flüssiger und fester Stoffe über den Luftweg ist deutlich geringer als der Abstand der Gebiete zur Neubaustrecke. Einträge von Stoffen über Gewässer (Wasserpfad) in die Gebiete finden nicht statt, da eine vollständige Versickerung der Straßenabwässer in ausreichend dimensionierten Entwässerungsanlagen vorgesehen ist (s. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in Unterlage 8.1) und zudem das FFH-Gebiet "Gräben und Niedermoorreste im Erdinger Moos" oberstrom des Vorhabens liegt. Bau- und betriebsbedingte Lärm- und Lichtemissionen erhöhen die bereits bestehende Belastung in den Gebieten nicht, da einerseits die bestehende B 388 bei Fischerhäuser die dominierende Beeinträchtigung für das Gebiet "Gräben und Niedermoorreste im Erdinger Moos" darstellt und andererseits die Immissionen in das Gebiet "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" aufgrund des Abstandes nicht in einem höheren Maße wirksam sind als die durch die bestehende St 2053. Hier erfolgt vielmehr eine Abnahme der Belastung durch die Verlagerung des Verkehrs weg von der unmittelbar am Gebiet vorbeiführenden St 2053 auf die Neubaustrecke der B 388a.

Somit waren als einzig denkbare Auswirkungen des Vorhabens eine mögliche Verstärkung von Zerschneidungs- und Trenneffekten für Tierarten (Arten des Anhangs II und charakteristische Tierarten der Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL) zwischen den FFH-Gebieten und dem Umfeld in Bezug auf die Erhaltungsziele zu untersuchen.

Funktionsbeziehungen charakteristischer Tierarten der Lebensraumtypen erfolgen in erster Linie innerhalb des FFH-Gebiets "Isarauen" selbst, was aufgrund seiner Flächengröße und Vielfältigkeit sowie angesichts der umliegenden, meist intensiv genutzten Agrarlandschaft erklärbar ist. Nur für wenige, mobile Arten wie Säugetiere, Vögel, Amphibien, Fische oder Schmetterlinge sind Wechselbeziehungen zu Bereichen im Wirkraum des Vorhabens vorstellbar, etwa zur ehemaligen Abbaustelle "Bergergrube", entlang des Bachsystems "Schwaigbach/Pförreraugraben" oder zu Waldgebieten östlich der Trasse. Dies betrifft charakteristische Arten der Lebensraumtypen der Auenwälder (LRT \*91E0 und 91F0; z. B. Fledermäuse mit großflächigen Jagdarealen) und der feuchten Hochstaudenfluren (LRT 6430; z. B. Schmetterlingsarten), da für charakteristische Arten der übrigen Lebensraumtypen mangels geeigneter Habitats außerhalb des Gebiets keine Wechselbeziehungen angenommen werden. Durch das Vorhaben kommt es durch den gebietsparallelen Verlauf (in deutlichem Abstand zum Gebiet) einerseits zu einer Verstärkung der Barrierewirkung und zu einer möglichen Erhöhung der betriebsbedingten Kollisionsgefahr auf der neu gebauten Straße, andererseits zu einer Verringerung der



Barrierewirkung und einer Reduzierung der Kollisionsgefahr auf der bestehenden St 2053 durch die erhebliche Reduzierung der Verkehrsdichte auf dieser sehr gebietsnahen Straße. Durch die vorgesehenen Maßnahmen (Grünbrücke, Leiteinrichtungen, Durchlässe) werden Barrierewirkung und Kollisionsgefährdung durch die neue Straße weiter minimiert, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele gegenüber der derzeitigen Situation ausgeschlossen werden können. Für die charakteristischen Arten der Lebensraumtypen des FFH-Gebiets "Gräben und Niedermoorreste im Erdinger Moos" stellt die bestehende B 388 die entscheidende Barriere für Funktionsbeziehungen dar, die vom Gebiet aus in Richtung Norden erfolgen. Durch das Vorhaben sind keine weiteren potenziellen Leitlinien oder Biotopstrukturen betroffen, die für die in Frage kommenden charakteristischen Arten relevant sein könnten. Damit sind keine Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele der Lebensraumtypen des FFH-Gebiets durch das Vorhaben zu erwarten.

Im Wirkraum des Vorhabens außerhalb der FFH-Gebiete ist keine der genannten Arten des Anhangs II der FFH-RL nachgewiesen. Ein Vorkommen (zeitweise oder bei Wanderungen in oder entlang von Leitlinien/-strukturen) wurde aber für einige Arten zunächst nicht ausgeschlossen. Insbesondere wurden auch Auswirkungen auf die Groppe (1163 *Cottus gobio*) und den Biber (1337 *Castor fiber*) untersucht und ein potentiell Vorkommen unterstellt.

Die Groppe ist im Standarddatenbogen (SDB) für das FFH-Gebiet "Isarauen zwischen Unterföhring und Landshut" genannt und u. a. im Unterlauf des Pförreraugrabens nahe Freising (Savoyer Au; innerhalb des FFH-Gebiets) nachgewiesen (KMBS 2006). Ein Vorkommen der Groppe im Wirkraum des Vorhabens, speziell im Schwaigbach ist aufgrund der Gewässerstruktur möglich, aber derzeit wegen der Einträge von landwirtschaftlichen Flächen und der im Gewässersystem vorhandenen Barrieren unwahrscheinlich. Eine Bedeutung eines möglichen Groppenbestandes für den Erhalt der Population innerhalb des FFH-Gebiets ist wegen der fehlenden Anbindung daher derzeit auszuschließen, eine Beeinträchtigung des Erhaltungsziels durch das Vorhaben ist damit nicht gegeben.

Der Biber ist für beide FFH-Gebiete im SDB genannt. Das Vorkommen des Bibers an der Isar ist Teil des geschlossenen Verbreitungsgebietes entlang der Isar und ihren Nebenbächen. Nach interner Anmerkung in der gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele für das Gebiet "Gräben und Niedermoorreste im Erdinger Moos" (Stand Juni 2006) nutzt der Biber dort nur noch gelegentlich das Gebiet und ist vielmehr im Ismaninger Speichersee selbst ansässig. In dem zwischen den beiden Gebieten vermittelnden Gewässersystem Goldach/Schwaigbach/Pförreraugraben ist bisher kein Nachweis bekannt. Eine künftige Nutzung durch den Biber i. S. einer Vernetzung beider Vorkommen ist jedoch nicht ausgeschlossen. Eine Beeinträchtigung durch das Vorhaben kann jedoch ausgeschlossen werden, da der vom Vorhaben betroffene Schwaigbach durch ein ausreichend dimensioniertes Brückenbauwerk, das vom Biber problemlos unterquert werden kann, überspannt wird und eine Kollisionsgefährdung auszuschließen ist, da durch die Wildschutzzäune eine Überschreitung der Fahrbahn verhindert wird. Das Gewässersystem wird ansonsten umgestaltet, bleibt aber in seiner derzeitigen Ausdehnung und Durchlässigkeit erhalten bzw. wird optimiert. Es ist folglich keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele dieser Art festzustellen.

Der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (1061 *Glaucopsyche [Maculinea] nausithous*) wurde östlich der Trasse in Staudenfluren am Schwaigbach nachgewiesen. Das Vorkommen ist als Ausläufer der Metapopulation im Erdinger Moos und damit auch des FFH-Gebietsvorschlages "Gräben und Niedermoorreste im Erdinger Moos" aufzufassen. Eine Vernetzung des Vorkommens kann über die Bach- und Grabenränder nach Süden/Südosten konstruiert werden, entsprechende Leitstrukturen nach Westen in den Bereich der Trasse sind nach der derzeitigen Ausstattung des Raumes (Fehlen geeigneter Habitats mit Vorkommen des Großen Wiesenknopfes - *Sanguisorba officinalis*) nicht vorhanden. Ein Einfluss des

Vorhabens auf die Erhaltungsziele ist damit nicht gegeben.

Das bisher nicht im Standarddatenbogen aufgeführte, aber intern bei den Naturschutzbehörden vermerkte Große Mausohr (1324 *Myotis myotis*) wurde innerhalb der FFH-Gebiets nachgewiesen (möglicherweise Einzeltiere in Nistkästen oder Einzelbeobachtung fliegender Tiere). Das nächstgelegene Wochenstubenquartier der Art befindet sich in Langenbach in ca. 18 km Entfernung zum Vorhaben und das Vorhaben liegt damit außerhalb des regelmäßig bejagten Gebietes dieser Kolonie (10 - 15 km). Somit ist nur eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit gegeben, dass Tiere aus dieser Kolonie oder aus dem FFH-Gebiet "Isarauen" in den Gefahrenbereich der neuen Trasse einfliegen, zumal sich keine bevorzugten Jagdgebiete im Umfeld befinden (unterwuchsarme Wälder). Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos ist nicht zu erwarten, da eine Entlastung der bestehenden St 2053, die wegen ihres Verlaufs entlang des Isar-Auwaldes eher kollisionsträchtig ist, eintritt. Eine Beeinträchtigung des Erhaltungsziels ist daher auszuschließen.

Das Landratsamt Freising, untere Naturschutzbehörde, hat im Verfahren noch Untersuchungen zu im Bereich der Bachverlegungen möglicherweise vorkommenden und nach FFH-Recht geschützten Libellenarten angeregt. Der Vorhabensträger hat dazu ein Fachgutachten durch das Landschaftsarchitekturbüro Schober vom Juli 2007 anfertigen lassen. Das Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bzgl. der vorkommenden Libellenarten des Anhangs II der FFH-RL Vogel-Azurjungfer (*Coenagrion ornatum*) und Helm-Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*) ebenfalls keine Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels festzustellen ist. Der Fundort ist nicht Bestandteil des FFH-Gebiets DE 7736-371 "Gräben und Niedermoorreste im Erdinger Moos". Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehen keine funktionalen Bezüge zwischen dem Vorkommen und dem FFH-Gebietsvorschlag DE 7736-371. Die zwischen dem Vorkommen und dem FFH-Gebietsvorschlag DE 7736-371 liegenden Lebensräume sind weitgehend ungeeignet und die Gewässer zu kalt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population der untersuchten Arten bleibt im FFH-Gebiet "Gräben und Niedermoorreste im Erdinger Moos" erhalten.

Ferner sind auch Beeinträchtigungen weiterer gemeldeter NATURA 2000-Gebiete auszuschließen. Im weiteren Umfeld des geplanten Neubaus der B 388a zwischen Ismaning und dem Flughafen München liegen die Gebiete DE 7736-471 "Ismaninger Speichersee und Fischteiche" (Europäisches Vogelschutzgebiet), DE 7736-372 "NSG südlich der Ismaninger Fischteiche" (FFH-Gebietsvorschlag), DE 7636-471 "Freisinger Moos" (Europäisches Vogelschutzgebiet), DE 7735-371 "Heideflächen und Lohwälder nördlich von München" (FFH-Gebiet), DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" (FFH-Gebiet). Die Teilflächen der genannten Gebiete liegen 5 bis über 10 km vom Vorhaben entfernt und damit außerhalb denkbarer Wirkungen. Die drei letztgenannten Gebiete liegen zudem westlich der Isar so dass mögliche Wechselwirkungen mit den hier behandelten NATURA 2000-Gebieten auszuschließen sind.

Aufgrund dieser überschlägigen Vorabschätzung hinsichtlich der Erheblichkeit der Auswirkungen des Projekts auf die Schutzgebiete und auf deren Erhaltungsziele bestehen zusammenfassend mit Sicherheit keine Anhaltspunkte für erhebliche oder zumindest in ihren Auswirkungen ohne nähere Prüfung nicht abschätzbare Beeinträchtigungen potentiell vorhandener Arten und Lebensraumtypen. Daher war im Verfahren eine gesonderte Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens nach der FFH-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen und ihren Umsetzungsgesetzen für dieses Gebiet nicht erforderlich. Das FFH-Gebiet "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" wird aufgrund der Verkehrsverlagerung von der unmittelbar am Auwaldrand verlaufenden Staatsstraße St 2053 auf die B 388a von Schadstoffeintrag über die Luft sowie akustischen und optischen Störungen deutlich entlastet werden.

## **1.4 Verfahrensrechtliche Rügen**

Die Forderung auf Durchführung einer Einzelerörterung für einen Einwendungsführer aufgrund der Behauptung einer besonderen Betroffenheit seiner landwirtschaftlichen Sonderkulturen (Gemüse, Gewürze) und seiner Erschließungssituation durch das Bauvorhaben haben wir abgelehnt. Zur Durchführung von Einzelterminen ist die Planfeststellungsbehörde aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, Beschleunigung und Vereinfachung des Verfahrens generell nicht verpflichtet, sondern Ablauf und Gliederung des Erörterungstermins liegen im Organisationsermessen der Planfeststellungsbehörde. Ausnahmsweise kommt eine Einzelerörterung aber dann in Betracht, falls ein besonderes Interesse an der Geheimhaltung persönlicher Verhältnisse oder an der Wahrung von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen glaubhaft gemacht wird. Ein solches wurde von dem Einwendungsführer im Verfahren aber nicht geltend gemacht und war aus der Einwendung auch nicht ersichtlich. Im Erörterungstermin wurde diese Vorgehensweise auch nicht gerügt.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung/Verträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Beschreibung des Vorhabens**

Das Vorhaben ist oben unter B.1 und im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) näher beschrieben. Hierauf wird verwiesen.

### **2.2 Beschreibung der Umwelt**

Das Untersuchungsgebiet liegt in der naturräumlichen Haupteinheit "Münchener Ebene". Es ist von Süd nach Nord leicht abfallend und umfasst Teile der Untereinheit "Terrassen der Münchener Schotterebene". Die Böden bestehen aus Braunerde aus Flussmergel und Rendzina, Auenrendzina und grundwassernaher Gleye, Anmoore und Niedermoore.

Als potentiell natürliche Vegetation würde sich in diesem Gebiet ein entwässertes Niedermoor, Pfeifengras-Kiefernwald, Erlen-Eschen-Auwald, Grauerlen-Auwald und Schwarzerlen-Auwald entwickeln.

Derzeit wird die reale Vegetation vorwiegend durch intensive landwirtschaftliche Nutzung bestimmt. Der überwiegende Teil der Flächen wird ackerbaulich genutzt, zudem wird Gemüseanbau intensiv betrieben. Im Nordosten erstreckt sich großflächig Grünland. Im übrigen Plangebiet liegen kleine Grünlandflächen verstreut im Ackerland. Neben dem Isar-Auwald im Westen, der an wenigen Stellen ins Plangebiet reicht, gibt es in der südlichen Hälfte nur wenige sehr kleine Waldbereiche. In der nördlichen Hälfte des Plangebietes liegen mit dem "Eichet" ein Lohwaldrest/Mischwald und nördlich davon ein Streifen Laubmischwald. Insgesamt ist die Landschaft östlich des Isarauwaldes ausgesprochen waldarm. Es gibt einige kleine fischereilich genutzte Teiche.

An naturnahen Lebensraumtypen sind ein Auwald im Bereich der Isaraue, naturnahe Ufergehölze und Hochstaudenfluren sowie Röhrichte entlang von Bächen und Gräben sowie Feldgehölze anzutreffen. Man findet naturnahe Hecken entlang von Wegen und Straßen, initiale Gehölze und Gebüsche, Sukzessionsstadien (vorw. Gehölze) auf aufgelassener Auskiesung südlich des Zwillingshofes (Bergergrube) und Stillgewässer an der ehemaligen Abbaustelle nordöstlich von Fischerhäuser und in der "Bergergrube" wie auch extensive Mähwiesen, Feuchtgebüsche und Land- und Großröhricht.

Im Süden reicht der Ortsteil Fischerhäuser der Gemeinde Ismaning mit Wohn- und Gewerbeflächen in das Plangebiet. Im übrigen Plangebiet liegen verstreut Einzelhöfe. Westlich der Bahntrasse liegt das Wasserschloss Erching. Die Bundesstraße B 388 von Ismaning nach Erding quert den Südteil des Plangebietes. Die Kreisstraße FS 44, von Norden von Freising kommend, führt den Verkehr am Flughafen vorbei auf die Kreisstraße FS 12 nach Hallbergmoos bzw. in Richtung der Bundesstraße B 11 nach Westen und auf die Staatsstraße St 2053 Richtung München zur B 388 im

Süden. Die S-Bahn von München zum Flughafen München liegt nahezu mittig im Plangebiet.

Die Schotter der Kiesterrassen wurden und werden vor allem in der südlichen Hälfte des Plangebietes abgebaut. Aufgelassene Kiesgruben finden sich unmittelbar nördlich der B 388 zu beiden Seiten der S-Bahn-Trasse und in der sog. "Berger-Grube" südlich vom Zwillingshof. Eine geplante Abbaustelle liegt nördlich im Anschluss an den Golfplatz bei Ismaning.

Die Auenlandschaft der Isar ist die am häufigsten zu Erholungszwecken aufgesuchte Landschaftsstruktur im Raum und mit Rad- und Fußwegen und Parkplätzen bestens erschlossen. Sie stellt mit ihrer Strukturvielfalt und Großräumigkeit ein äußerst attraktives Erholungsziel dar. Die ebene Ackerlandschaft des größten Teiles des Plangebietes bietet als optisch attraktive Strukturen das Wasserschloss Erching, den Wald "Eichet" und seine Umgebung sowie Bäche, Hecken, Baumreihen, Feldgehölze und ist lokal bedeutsam. Die Vernetzung dieser beiden Erholungsbereiche erhöht den Wert der Erholungsfunktionen beider Gebiete.

Das Fließgewässersystem ist auf die von Süd nach Nord fließende Isar ausgerichtet. Der Schwaigbach, der Pförreraugraben, der Aufhüttenbach und die Gräben im Plangebiet fließen nach Norden. Sie weisen im Plangebiet meist einen geraden Verlauf auf, haben in der Regel schmale Uferzonen mit naturnahen Gehölzen und/oder nährstoffreichen Hochstaudenfluren. Die Sohle ist kiesig und stellenweise mit mesotrophen Wechselwasserröhrichten bewachsen. Die Gewässer sind alle reguliert und beziehen ihr Wasser aus dem Gebiet des Ismaninger Speichersees.

Das Landschaftsbild wird durch die ebene Mooslandschaft mit vorwiegender Ackernutzung und wenigen Gehölzstrukturen geprägt. Der südliche Bereich des Planungsgebietes wirkt stark ausgeräumt, hingegen machen im nördlichen Teil der Waldrest "Eichet", Anpflanzungen auf Ausgleichsflächen, Gehölzufersäume, Hecken, Bäume und die Umgebung des Wasserschlosses Erching sowie Wiesen die Landschaft struktur- und abwechslungsreicher.

Die Isarauen von Unterföhring bis Landshut sind unter der Gebietsnummer 7537-301 in Zusammenhang mit der Richtlinie 92/43/EWG vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (Natura 2000-Gebiet) nach Art. 13b BayNatSchG besonders geschützt. Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige streng geschützte Arten nach § 20a Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG (Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97, des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG und der Anlage 1, Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung (BartSchV) vom 14.10.1999).

Naturschutzgebiete nach Art. 7 BayNatSchG sind im Plangebiet nicht ausgewiesen. Im östlich angrenzenden Erdinger Moos liegen die Naturschutzgebiete Oberdinger-, Notzinger- und Zenger-Moos und Gfällach. Diese stehen untereinander und mit dem regional bis landesweit bedeutsamen Lebensraumkomplex Isaraue in ökologischer Beziehung. Da diese Funktionsbeziehungen das Planungsgebiet queren, sind diese Gebiete in die Betrachtung des Untersuchungsraumes mit einbezogen worden.

Die "Bergergrube", eine aufgelassene Kiesgrube südlich des Zwillingshofs, stellt einen strukturreichen Lebensraum von hoher Standortvielfalt nach dar und ist von besonderer Bedeutung als Rückzugsgebiet für die in der landwirtschaftlichen Flur bedrohte Tier- und Pflanzenwelt. Zusammen mit einer Schlosslinde in Erching ist sie als Naturdenkmal nach Art. 9 BayNatSchG geschützt.

Die beiden Landschaftsschutzgebiete "Isartal im Landkreis München" und "Isartal im Landkreis Freising" tangieren das Plangebiet im Westen und umfassen den Isarauwald und angrenzende Flächen in den beiden Landkreisen. Schutzzweck ist der Erhalt der auwaldtypischen Flora und Fauna sowie die Eignung als Naherholungsgebiet. Das Landschaftsschutzgebiet "Mooslandschaft südlich Hallbergmoos" umfasst einen großen Teil des nördlichen Plangebietes östlich des

Isarauwaldes. Schutzzweck ist der Erhalt und die Entwicklung der typischen Mooslandschaft.

Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie, für das Landschaftsbild und Erholung mit der Intensitätsstufe I ist nach dem Waldfunktionsplan der Isar-Auwald. Das Eichet und der Wald östlich Erching/Fischerhof haben besondere Bedeutung für Landschaftsbild und regionalen Klimaschutz. Der Isar-Auwald im Landkreis Freising stellt einen Wald mit Erholung der Intensitätsstufe II dar.

Ein Wasserschutzgebiet mit vier Brunnen erstreckt sich zwischen der B 388 und dem Anwesen Gleitner im südöstlichen Plangebiet, wird aber von der Trasse selbst nicht berührt. Im Bereich des Waldgebietes "Eichet" östlich von Erching liegt ein nunmehr ausgewiesenes Wasserschutzgebiet. Die Trasse durchfährt das Wasserschutzgebiet in der weiteren Schutzzone III auf eine Länge von 1180 m. In diesem Bereich ist ein Ausbau nach RiStWag vorgesehen.

Der Natur- und Wasserhaushalt, das Landschaftsbild und die Erholungseignung sind aufgrund der intensiven ackerbaulichen Nutzung im Plangebiet, der Beeinträchtigungen der abiotischen Faktoren durch Müllablagerungen, durch Lärm und Schadstoffe aus dem Straßenverkehr und Flughafen-S-Bahn, durch Flächenverkleinerungen, Zerschneidung, Verinselung und Beseitigung stark vorbelastet.

## **2.3 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe**

### **2.3.1 Vorhabensvarianten**

Neben der Nullvariante wurden insgesamt drei Varianten auf ihre Umweltverträglichkeit untersucht:

Wahllinie 1 (Planfeststellungstrasse):

Die Wahllinie 1 zweigt von der B 388 unmittelbar östlich der Einmündung B 388 alt/Umgehung Fischerhäuser von der bestehenden Bundesstraße in Richtung Norden ab. Sie verläuft sodann auf 4 km Länge parallel zur Bahnlinie. Der Abstand zwischen der nächstgelegenen Gleisachse und dem Fahrbahnrand beträgt 10 m. Ab Bau-km 4+600 schwenkt die Wahllinie 1 von der Bahnlinie nach Osten ab und geht im weiteren Verlauf in die bestehende Kreisstraße FS 44 über. In der Parallel-Lage zur Bahnlinie müssen insgesamt 4 bestehende Wirtschaftswegüberführungen über die Bahnlinie erweitert werden. Die Trassenlänge beträgt 6,10 km.

Die Wahllinie 1 wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens landesplanerisch positiv mit Maßgaben beurteilt.

Variante zur Wahllinie 2:

Die Variante zur Wahllinie 2 beginnt an der B 388 bei der Streusiedlung "Peterhof". Sie zweigt hier von der bestehenden Bundesstraße nach nach Nordosten ab. Westlich der Siedlung Zengermoos wird der Fluss Goldach gequert. Anschließend folgt die Trasse dem Flusslauf auf ca. 1,6 km, verläuft dann nach Nordwesten, um auf Höhe Erching in nördlicher Richtung zu schwenken und anschließend auf die FS 44 zu treffen. Die FS 12 wird im Bereich des Überführungsbauwerkes über die Bahnlinie gequert. Die Trassenlänge beträgt 5,74 km. Die Variante zur Wahllinie 2 wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens positiv mit Maßgaben beurteilt, d.h. um die Zerschneidung des zentralen Bereiches des im Zuge des Flughafenneubaus als Ausgleichs- und Ersatzkonzept geplanten Grünzuges zu vermeiden, wäre die Trasse weiter nach Osten zu verschieben.

Modifizierte Variante zur Wahllinie 2:

Die Variante zur Wahllinie 2 wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens positiv mit Maßgaben beurteilt. Um die Zerschneidung des zentralen Bereiches des für den Flughafen München geplanten Ausgleichs- und Ersatzkonzeptes (Grünzug) zu ver-

meiden, wäre die Trasse weiter nach Osten zu verschieben. Die Variante zur Wahllinie 2 wurde daher im Nachgang des Raumordnungsverfahrens nochmals gemäß der Maßgabe der landesplanerischen Beurteilung modifiziert und der Bauanfang weiter in Richtung Osten verschoben. Sie verläuft ebenfalls zunächst auf der B 388, verlässt diese zwischen Gut Peterhof und Zengermoos, also ca. einen Kilometer weiter östlich als die Variante zur Wahllinie 2, quert die Goldach westlich von Zengermoos und verläuft im Folgenden parallel zur Goldach. Im Unterschied zur Variante zur Wahllinie 2 hält sie einen größeren Abstand zum Fluss ein. Die Trassenlänge der modifizierten Variante beträgt 5,2 km.

Nullvariante:

Die Nullvariante entspricht der derzeitigen Fahrtstrecke zwischen der B 388 bei Fischerhäuser und der FS 44. Von der B 388 führt sie durch den Ort Fischerhäuser hindurch auf die unmittelbar am östlichen Rand der Isaraue verlaufende St 2053. Wie aus den unter C.3.3.1 und C.3.3.2 dargelegten Gründen ersichtlich, wäre mit einem Verzicht auf den Neubau der B 388a den Aufgaben aus der Straßenbaulast zur Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zum Flughafen München aber nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden müsste. Insofern wurde der von einem Einwendungsführer geforderte Ausbau der Freisinger Straße (St 2053) ebenfalls untersucht. Dies wurde aber zum einen wegen deren Lage in den schützenswerten Isarauen wieder verworfen. Das Abrücken der B 388a von den Isarauen und der Bündelung mit der Trasse der S-Bahn ist naturschutzfachlich viel günstiger zu bewerten. Außerdem würden Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch die Lage eines landwirtschaftlichen Betriebs mit Wirtschaftsgebäuden beidseits der St 2053 beeinträchtigt. Wir haben daher die in der Umweltverträglichkeitsstudie enthaltene Nullvariante nicht weiter in den schutzgüterbezogenen Vergleich miteinbezogen, da sie aus anderen gewichtigen Gründen ohnehin nicht weiter zu verfolgen war.

## 2.3.2 Schutzgutbezogener Variantenvergleich

### 2.3.2.1 Schutzgut Menschen

Das Schutzgut Mensch wurde für die Teilbereiche Wohnen und Erholung untersucht. Schutzziel ist zum einen die Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse. Wohngebiete finden sich insbesondere in Fischerhäuser. Die im Umfeld der St 2053 und der B 388 liegenden Wohngebäude sind zum Teil bereits Belastungen durch Verkehrslärm ausgesetzt. Weitere Streusiedlungen, Weiler und Einzelhäuser mit Wohnungen bzw. Wohnhäusern sind über das Planungsgebiet verteilt. Einige Einzelhöfe sind bisher von Verkehrslärm weitgehend unbelastet. Die Ausläufer des Hallbergmooser Ortsteils Goldach liegen nicht mehr im Untersuchungsraum, werden bei der Be- und Entlastungsprognose jedoch mit berücksichtigt. Zum anderen ist Schutzziel der Erhalt von Flächen für Nah- und Ferienerholung und sonstige Freizeitgestaltung. Von dem Straßenprojekt ausgehende Beeinträchtigungen für den Menschen sind hier in erster Linie Lärm- und Abgase oder Störungen bei der Zugänglichkeit von Erholungsflächen. Die vom Straßenverkehr erzeugte Lärmbelastung ist wesentlich vom Kfz-Aufkommen, der Kfz-Geschwindigkeit, dem Lkw-Anteil, dem Straßenbelag und den Steigungsverhältnissen der Straße abhängig.

Eine Veränderung der gesunden Wohnverhältnisse kann durch eine Verstärkung bzw. Abschwächung von Schallimmissionen im Wohnumfeld erfolgen. Die ungestörte Nachtruhe wird von der Bevölkerung als entscheidender Faktor für das allgemeine Wohlbefinden verstanden. Daher werden die nachts auftretenden Schallimmissionen für die Be- und Entlastungsprognose herangezogen. Zur Beurteilung von Grad und Erheblichkeit der Veränderung hinsichtlich Lärmimmissionen wurden die Häuser im Auswirkungsbereich der untersuchten Varianten anhand einer Matrix mit den Schwellenwerten 40, 45, 49, 54, 59 dB(A) (Nachtwerte) bewertet. Bezugsfall war jeweils die Nullvariante, also die derzeitige Verkehrsführung über die St 2053 und die FS 44. Zur Beurteilung von Lärmbelastungen auf Erholungsflächen wurde der

bewertete Bestand mit der 59 dB(A) Isophone (Tagwert) überlagert. Weiterhin wurde beurteilt, inwiefern eine Beeinträchtigung der Erholung durch Lärm mit mehr als 50 dB(A) (Tagwerte) stattfindet. Eine noch weitgehend ungestörte Erholung benötigt Schallpegel unter 50 dB(A). Bei Lärmauswirkungen größer 50 dB(A) besteht bereits eine Beeinträchtigung der Erholung und ist bei über 59 dB(A) stark beeinträchtigt. Wir nehmen Bezug auf die Umweltverträglichkeitsstudie des Landschaftsarchitekturbüros Dr. Schober vom April 2003.

Hinsichtlich des Teilbereiches-Wohnen führen zwar alle Varianten, insbesondere im Ortsteil Fischerhäuser, zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation. Dies betrifft vor allem den Ortskern. Die am Ostrand von Fischerhäuser liegenden Wohngebäude werden zwar ebenfalls teilweise entlastet, verbleiben allerdings bei allen Wahllinien in den Lärmzonen 45 - 49 dB(A) bzw. 49 - 54 dB(A). Durch die Variante zur Wahllinie 2 werden 11 Anwesen neu belastet. Hierbei handelt es sich um 3 Wohnhäuser nordöstlich des Peterhofs, den Hauslerhof, 4 Häuser in den Ausläufern des Hallbergmooser Ortsteils Goldach sowie das Anwesen Brandstadel und ein weiteres Anwesen auf der Ostseite der FS 44. Die Häuser von Goldach und der Hauslerhof kommen in der Zone 40 - 45 dB(A), also in einer vergleichsweise niedrigen Lärmzone, zu liegen. Für die Häuser entlang der Staatsstraße 2053 tritt eine deutliche Entlastung ein. Sie stellt für einige Anwesen eine weitergehende Verbesserung der Situation dar als bei der Wahllinie 1. Mit Ausnahme der genannten Wohnhäuser nordöstlich des Peterhofs ergeben sich für die Wohnhäuser im Umfeld der B 388 (Peterhof, Zengermoos, Bennermühle) keine erheblichen Veränderungen, da die Verkehrsbelastung von und in Richtung Erding nahezu gleich bleibt. Die Auswirkungen der modifizierten Variante zur Wahllinie 2 entsprechen im Wesentlichen denen der Variante zur Wahllinie 2. Die Veränderungen sind nur graduell.

Durch die Wahllinie 1 werden vier Anwesen neu belastet. Hierbei handelt es sich um ein Anwesen nordöstlich von Fischerhäuser, den Gleitnerhof, das Anwesen Brandstadel und ein weiteres Anwesen auf der Ostseite der FS 44. Insbesondere das Wohngebäude im Gleitnerhof wird in der Lärmzone >59dB(A) zu liegen kommen. Bei den beiden erstgenannten Wohnhäusern ist die Neubelastung jedoch etwas zu relativieren, da sie auf der Ostseite nahe an der Bahnlinie liegen. Damit kann von einer gewissen Vorbelastung ausgegangen werden, welche jedoch bei der Isophonenberechnung nicht berücksichtigt wurde. Verbessert wird die Situation für die entlang der Staatsstraße 2053 liegenden Wohnhäuser. Diese werden entlastet, jedoch liegen die meisten aufgrund des verbleibenden Verkehrs auf der Staatsstraße in den Lärmzonen 45 - 49 dB(A) bzw. 49 - 54 dB(A). Für die Wohnhäuser im Umfeld der B 388 (Peterhof, Zengermoos, Brennermühle) ergeben sich ebenfalls keine erheblichen Veränderungen, da die Verkehrsbelastung von und in Richtung Erding nahezu gleich bleibt.

Hinsichtlich des Teilbereiches-Erholung werden durch keine der untersuchten Wahllinien Erholungsgebiete der Wertstufe sehr hoch neu beeinträchtigt. Die Wahllinie 1 verläuft auf weite Strecken im Vorbelastungskorridor der Bahnlinie, daher werden im wesentlichen Erholungsflächen mit mittlerem Wert betroffen. Die Variante zur Wahllinie 2 und die modifizierte Variante zur Wahllinie 2 verlaufen in Gebieten ohne Vorbelastung, es kommt daher bei beiden Linien zu erheblichen Neubelastungen mit mehr als 59 dB(A). Durch die Wahllinie 1 wird der gesamte westliche Teil von störungsarmen Flächen des Erholungsgebiets Hallbergmoos Süd durch Verkehrslärm mit mehr als 50 dB(A) beeinträchtigt, wobei die Bereiche westlich der Bahnlinie derzeit bereits im Beeinträchtigungskorridor der Staatsstraße liegen. In diesem Bereich kommt es also zu keiner erheblichen Veränderung der Situation. In vergleichbarem Maß wird der östliche Teil des Erholungsgebietes Hallbergmoos Süd durch die Variante zur Wahllinie 2 und die modifizierte Variante zur Wahllinie 2 beeinträchtigt. Diese Bereiche sind ohne wesentliche Vorbelastungen. Für die Rad- und Wanderwege ergibt sich kein signifikanter Unterschied. Alle in West-Ost-Richtung verlaufenden Wege müssen die Nord-Süd verlaufenden Trassen queren, die Beeinträchtigungen unterscheiden sich daher kaum.

Durch alle Wahllinien werden insbesondere die Erholungswälder der Isar-Auen entlastet. Dieser Effekt ist bei der Variante zur Wahllinie 2 und der modifizierten Variante zur Wahllinie 2 naturgemäß besonders ausgeprägt. Durch diese Linien wird insbesondere der Bereich der Isar-Auen zwischen Erching und Fischerhäuser nahezu komplett von Verkehrslärm mit mehr als 50 dB(A) entlastet. Nördlich von Erching ergeben sich diesbezüglich keine wesentlichen Veränderungen. Durch die Wahllinie 1 kommt es für weite Flächen der Isar-Auen ebenfalls zu Entlastungen, nur die derzeit in der Zone über 59 dB(A) liegenden östlichen Randbereiche der Wälder liegen noch in der Zone mit mehr als 50 dB(A).

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die modifizierte Variante zur Wahllinie 2 und die Variante zur Wahllinie 2 damit entlang der St 2053 einige Häuser stärker als die Wahllinie 1 entlasten. Durch die Wahllinie 1 werden aber nach der Bewertung der Umweltverträglichkeitsstudie zum einen am wenigsten Wohnhäuser mit Lärm neu belastet und gleichzeitig mehr Wohnhäuser entlastet. Zum anderen ist festzuhalten, dass bezüglich des Teilbereiches "Erholung" der Entlastungseffekt für die sehr hoch bewerteten Isar-Auen dem Grunde nach steigt, je weiter eine Trasse nach Osten verlegt wird. Dies würde zunächst für eine der beiden durch den Osten des Untersuchungsraums verlaufenden Linien sprechen. Andererseits findet jedoch durch diese Linien eine erhebliche Neubelastung von bisher nicht belasteten Erholungsflächen statt, wobei dies bei der Variante zur Wahllinie 2 besonders ausgeprägt ist. Insbesondere unter Berücksichtigung einer Verlärmung mit mehr als 59 dB(A) stellt die Wahllinie 1 einen sinnvollen Kompromiss dar, da hier die Neubelastung im bereits vorbelasteten Korridor der Bahnlinie stattfindet.

Beim Schutzgut Menschen ist die Wahllinie 1 unter Berücksichtigung der beiden Teilbereiche "Wohnen" und "Erholung" im Vergleich daher besser zu bewerten ist als die insofern untereinander gleich zu bewertenden Variante zur Wahllinie 2 und deren modifizierte Variante.

#### 2.3.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Es wird beeinträchtigt durch Überbauung, Funktionsverluste durch Verkleinerung oder Isolation. Mittelbare Beeinträchtigungen entstehen durch Immissionen und Störungen der landschaftlichen Funktionsbeziehungen. Als "sehr hoch" bedeutsamer Lebensraum ist der Isar-Auwald laut Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern (ABSP) als überregionaler bis landesweiter Lebensraum zahlreicher und seltener Tier- und Pflanzenarten und als Schwerpunktgebiet für den Naturschutz eingestuft. Die Isarauen sind ein bereits in die EU-Liste für die kontinentale biogeografische Region aufgenommenes FFH-Gebiet. "Hoch" bedeutsam ist auch nach dem ABSP das Schwerpunktgebiet Naturschutz „Verbundzone zwischen Isar-Auen und Finsinger Moos". Hochbedeutsam sind zudem Biotopflächen v.a. mit Vegetation feuchter Standorte wie unverbauete Fließgewässer, Gewässervegetation, Gewässerbegleit-gehölze, Hochstaudenbestände, Großseggenriede, aber auch größere Feldgehölze. Von mittlerer Bedeutung als Lebensraum sind Hecken, kleinere Feldgehölze und die zahlreichen neu angelegten Landschaftspflegeflächen.

Hinsichtlich der Funktionsbeziehungen verstärkt die Wahllinie 1 infolge der Trassenbündelung mit der Bahn zunächst die Trennwirkung. Gleichzeitig ergeben sich jedoch gerade durch die Trassenbündelung auch günstige Möglichkeiten für eingriffsmindernde Maßnahmen wie den geplanten Bau einer Grünbrücke. Die weitgehende Parallelführung der Wahllinie 1 mit der Bahnlinie, bzw. Trassierung in einem bereits vorbelasteten Korridor bringt damit viel geringere Belastungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen mit sich als bei den anderen Wahllinien.



Die modifizierte Variante zur Wahllinie 2 durchschneidet die Verbundzone zwischen Isarauen und Finsinger Moos in einem bisher unbelasteten Korridor und auf relativ langer Strecke, woraus sich ebenfalls hohe Belastungen ergeben. Bei der Wahllinie 2 und der modifizierten Varianten zur Wahllinie 2 entstünde zusätzlich zur Bahnlinie eine weitere Trennwirkung im Osten. Belastend ist die Trassenführung der Linien insbesondere durch die Parallelführung östlich entlang der Goldach mit der damit verbundenen Beeinträchtigung der Vernetzungsstruktur, wobei hier die Variante zur Wahllinie 2 auf Grund der näher an der Goldach liegenden Trassenführung besonders ungünstig anzusehen ist. Für alle Linien gilt allerdings, dass im Bereich der Leitstrukturen Querungsmöglichkeiten als Minimierungsmaßnahme vorzusehen sind.

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen ergibt sich damit sowohl aus der Betrachtung der erwarteten Beeinträchtigungen für Lebensräume als auch der für Funktionsbeziehungen, dass die Wahllinie 1 die am wenigsten belastende Variante im Vergleich zur modifizierten Variante zur Wahllinie 2 ist. Dahinter folgt die Variante zur Wahllinie 2.

#### 2.3.2.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Als wesentliche Folgen der zu errichtenden Verkehrsflächen sind zu erwarten:

Anlagenbedingte Auswirkungen durch Überbauung und Versiegelung auf die Bodenfunktionen (beschleunigter Oberflächenabfluss, Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaues) und betriebsbedingte Auswirkungen auf die Regelungsfunktion (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion).

In den Bodenbereichen entlang der Straße ergeben sich erhöhte Belastungen durch Schadstoffe, wie z. B. Blei und Kadmium. Die jeweilige Konzentration nimmt jedoch schon nach einigen Metern stark ab und liegt dann im Bereich der sonst üblichen Bodenbelastung. Zusätzliche Gefährdungen für den Boden können durch Unfälle in Zusammenhang mit Gefahrguttransportern entstehen.

Die gewachsenen Böden im Plangebiet sind gegenüber Versiegelung und damit Verlust ihrer Bodenfunktionen im gleichen Maß sehr hoch empfindlich. Gegenüber betriebsbedingtem Schadstoffeintrag durch den Straßenverkehr und Schadstoffanreicherung sind sie auf Grund ihrer mittleren Sorptionskapazität, der hohen Durchlässigkeit und des geringen Filtervermögens nur „gering empfindlich“. Lediglich die Böden im „Eichet“, Braunerde aus Flussmergel, weisen eine „mittlere Empfindlichkeit“ auf.

Da die Wahllinie 1 insgesamt zu mehr Bodenversiegelung führt, ist sie für das Schutzgut Boden ungünstiger zu bewerten als die beiden anderen Trassen. Die modifizierte Variante zur Wahllinie 2 und die Variante zur Wahllinie 2 verlaufen von Süden her zunächst auf der bestehenden B 388. Sie verursachen daher weniger bis gar keine Neuversiegelung.

#### 2.3.2.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Während des Betriebes der Straße werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich der Bankette und Straßenböschungen oder in Versickereinrichtungen. Wesentliche Bereiche für das Grundwasservorkommen sind die Trinkwasserschutzgebiete der Gemeinde Ismaning nordöstlich Fischerhäuser und der Gemeinde Hallbergmoos östlich von Erching. An Oberflächengewässern sind Goldach, Schwaigbach, Aufhüttenbach, Pfürrergraben, weitere Gräben, z.T. periodisch wasserführend, Schlossteich Erching,

Kiesweiher beim Hauslerhof, Teiche in aufgelassenen Kiesgruben, v.a. entlang der Bahnlinie; z.B. Bergergrube zu nennen.

Beim Schutzgut Wasser–Teilbereich Grundwasser stellt die Wahllinie 1 die schlechteste Lösung dar. Die Wahllinie 1 durchfährt auf einer Länge von ca. 1,2 km das neu ausgewiesene Wasserschutzgebiet der Gemeinde Hallbergmoos im Bereich der Schutzzone III. Bei den anderen beiden Varianten lassen sich keine signifikanten Unterschiede im Hinblick auf Belastungen des Grundwassers feststellen.

Beim Schutzgut Wasser–Teilbereich Oberflächengewässer schneidet die modifizierte Variante zur Wahllinie 2 im Vergleich am besten ab. Aufgrund der Anzahl der Fließgewässerquerungen und der langen Führung in unmittelbarer Nähe zur Goldach folgt dahinter die Variante zur Wahllinie 2 und dann die Wahllinie 1.

Insgesamt kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass bezüglich des Schutzgutes Wasser die Varianten zur Wahllinie 2 besser zu bewerten sind als die Wahllinie 1.

#### 2.3.2.5 Schutzgut Klima/Luft

Luftverunreinigungen entstehen an Straßen im wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend im gasförmigen, z. T. auch im festen Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionen der einzelnen Fahrzeuge, von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Blei, Staub und Ruß. Größere Wälder, die als Reinluftentstehungsgebiete und für das Lokalklima Ausgleichsfunktionen erfüllen könnten, sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, der Ackerbau ist vorherrschend. In Folge der geringen Bedeckung mit Wald oder Grünland ist die Luft im Untersuchungsgebiet auf Grund der raschen Erwärmung und des Austrocknens der Niedermoorböden häufig staubbelastet. Luftabflussbahnen sind in der ebenen Landschaft nicht auszumachen. Gebiete mit unterschiedlichen Bewertungen lassen sich nicht abgrenzen. Die Risiken für das Schutzgut Klima/Luft sind durchgehend gering.

Hinsichtlich der Auswirkungen der einzelnen Varianten auf die lufthygienischen Verhältnisse in Siedlungen und das lokale Klima im Untersuchungsgebiet können keine signifikanten Unterschiede zwischen den geprüften Varianten ermittelt werden.

#### 2.3.2.6 Schutzgut Landschaft

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung, Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen, Unterbrechung von Sichtbeziehungen zu optisch wirksamen Leitpunkten. Im einheitlich strukturierten Untersuchungsraum sind Landschaftsbildeinheiten nicht voneinander abzugrenzen. Da die Landschaft eben ist und Ackernutzung vorherrscht, reichen die Blickbeziehungen wie auch die optische Wirkung technischer Bauwerke weit.

Für die drei Varianten wurde jeweils der Neubauabschnitt ausgewertet. Problembereiche sind zum einen die Lage von Dammbauwerken in einer weithin einsehbaren Landschaft, zum anderen die Anschlussstellen im Zuge der B 388. Die Eingriffe in das Landschaftsbild durch die Wahllinie 1 sind gering. Die Dammhöhen bleiben in der Regel unter 2,0 m, die erforderlichen Überführungsbauwerke für querende Wege sind entlang der Bahnlinie bereits vorhanden und somit ist ein neuer Eingriff durch weithin sichtbare technische Bauwerke nicht zu erwarten.

Die Eingriffe in das Landschaftsbild durch die Variante zu Wahllinie 2 sind erheblich. Die Dämme östlich der Goldach mit über 6,0 m und die Dämme östlich von Erching südlich der Kreisstraße FS 12 stellen hier die Eingriffsschwerpunkte dar.

Auch für die modifizierte Variante der Wahllinie 2 sind Dämme mit teilweise über 6,0 m Höhe aus trassierungstechnischen Vorgaben erforderlich, die zu erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild führen. Diese Variante hat bezogen auf das Schutzgut Landschaft die ungünstigste Gradienten.

Insgesamt kommt die Untersuchung daher zu dem Ergebnis, dass bezüglich des Schutzgutes Landschaft die Wahllinie 1 besser zu bewerten ist als die Variante zur Wahllinie 2 und die am ungünstigsten abschneidende modifizierte Variante zur Wahllinie 2.

#### 2.3.2.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter (Landwirtschaft/Forstwirtschaft)

Beim Schutzgut Kulturgüter sind Ziele der Erhalt von Baudenkmalern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie der Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft. An Kulturgütern liegt im nordwestlichen Teil des Untersuchungsraumes das Wasserschloss "Erching", ein ehemaliges Lustschloss der Freisinger Erzbischöfe, erbaut anno 1653, mit einer anno 1672 erbauten Schlosskapelle. Auf der Fl. Nr. 788/3 der Gemarkung Hallbergmoos, Ortsteil Eching, befindet sich ein Bodendenkmal, welches wohl Teile einer ehemaligen Parkanlage des Schlosses darstellt. In der Nähe des Zwillingshofes befinden sich weitere Bodendenkmäler aus Siedlungsspuren unbekannter Zeit, sowie vermutlich aus der römischen Kaiserzeit stammende Altstraßen. Baudenkmalern werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Für das Schutzgut Kulturgüter ergeben sich bei den untersuchten Varianten keine entscheidungserheblichen Unterschiede. Die Wahllinie 1 und die Variante zur Wahllinie 2 durchqueren jeweils Flächen mit Siedlungsspuren unbekannter Zeitstellung im Luftbild.

Schutzziele für sonstige Sachgüter im Untersuchungsgebiet sind die Sicherung einer nachhaltigen Nahrungsproduktion und die Erhaltung des Waldes und Sicherung seiner Funktionen. Standorte für anspruchsvollen Ackerbau mit günstigen Erzeugungsbedingungen liegen vor allem im nordwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes entlang der Isaraue. Im südlichen Teil liegen Standorte für durchschnittlichen Ackerbau mit günstigen Erzeugungsbedingungen, im nordöstlichen und östlichen Bereich kommen sowohl Standorte für Sonderkulturen mit günstigen, als auch für wenigen anspruchsvollen Ackerbau mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen vor. Die wenigen Waldbereiche sind von besonderer Bedeutung für Klima, Immissionsschutz sowie Gesamtökologie und Erholung.

Beim entscheidungserheblichen Schutzgut sonstige Sachgüter Land- und Forstwirtschaft ergeben sich Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzung durch die Länge der neu durchfahrenen landwirtschaftlich genutzten Flächen, den Flächenverbrauch durch Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Flächen und die Durchschneidung von Flurstücken. Die Inanspruchnahme von Wald ist hingegen so gering, dass sich bei der Einschätzung möglicher Belastungen von Wald im Untersuchungsgebiet keine signifikanten Unterschiede der einzelnen Varianten ermitteln lassen. Eine Reihung der Varianten im Schutzgut Sachgüter wird daher aus den Ergebnissen für die Landwirtschaft ermittelt. Die Wahllinie 1 verläuft zwar auf langen Strecken in Ackerbereichen mit anspruchsvollen Erzeugungsbedingungen, schneidet in Anspruch genommene Flurstücke durch ihre parallele Führung entlang der Bahnlinie aber nur an ihrem Rand an und kommt ohne große Dammhöhen (weitgehend Dämme unter 2,0 m) und infolgedessen mit geringerem Flächenverbrauch aus als die anderen beiden Wahllinien. Der erwartete Flächenverbrauch ist bei der modifizierten Variante zur Wahllinie 2 aufgrund der hohen Dämme deutlich am ungünstigsten.

Die Wahllinie 1 schneidet daher im Vergleich deutlich besser als die Variante zur Wahllinie 2 und die dahinter platzierte modifizierte Variante zur Wahllinie 2 ab.

### 2.3.3 Zusammenfassung des schutzgutbezogenen Variantenvergleichs

Bei der Bewertung wurde das Schutzgut Menschen – Wohnen mit der vordringlichsten Bedeutung gewichtet. Dahinter wurden die Schutzgüter Menschen – Erholung, Tiere und Pflanzen, Wasser und Landschaft als weitere wichtige Elemente im Untersuchungsraum gewichtet und dahinter die Schutzgüter Boden und Sachgüter (Landwirtschaft). Die Schutzgüter Klima/Luft, Kulturgüter und der Wald aus dem Schutzgut Sachgüter wurden als nicht entscheidungserheblich in die Abwägung nicht einbezogen. Wir verweisen insofern auf die Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Unterlage 1 und den Angaben in Beilage 2.

Insgesamt kann daher festgestellt werden, dass die Wahllinie 1 im Rahmen einer Gesamtschau der Auswirkungen auf die untersuchten Umweltbelange die vergleichsweise günstigste Lösung ist. Gerade beim hoch zu gewichtenden Schutzgut Menschen schneidet die Wahllinie 1 unter Berücksichtigung der beiden Teilbereiche "Wohnen" und "Erholung" im Vergleich mit den anderen Trassen besser ab. Darüber hinaus werden durch die Wahllinie 1 weniger Wohnhäuser mit Lärm neu belastet. Auch für das Schutzgut Tiere und Pflanzen ergibt sich sowohl aus der Betrachtung der erwarteten Beeinträchtigungen für Lebensräume als auch der für Funktionsbeziehungen, dass die Wahllinie 1 die am wenigsten belastende Variante ist. Dabei wird nicht verkannt, dass sie bei den Schutzgütern Boden, sonstige Sachgüter und insbesondere Wasser (Grundwasser) ungünstiger zu bewerten ist. Eine weitere Variante drängte sich nicht auf.

## 2.4 Bedarf an Grund und Boden sowie sonstige erhebliche Projektwirkungen

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

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

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

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

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

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).

Durch den Straßenausbau werden 9,66 ha Böden neu versiegelt, 14,33 ha bisher nicht versiegelte Flächen überbaut und 10,665 ha für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen benötigt. Es ergeben sich intensiv genutzte Straßenebenenflächen (Bankette, Mulden), die durch Straßenemissionen stark belastet sind.

- 2.5 Auswirkungen der Wahllinie 1 auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen**
- 2.5.1 Schutzgut Mensch
- 2.5.1.1 Wohnen
- 2.5.1.1.1 Belastungen
- Neu belastet werden durch die Wahllinie 1 vier Anwesen nordöstlich von Fischerhäuser. Das bereits durch seine Lage neben der Bahnlinie vorbelastete Wohngebäude im Gleitnerhof wird in der Lärmzone >59dB(A) (Nachtwert) zu liegen kommen. Diese hohe Lärmbelastung wird zwar durch einen 6 m hohen Lärmschutzwall gemindert, doch bleibt es bei einer Restbelastung, weil das durch die Lage neben der Bahnlinie vorbelastete Wohngebäude im Gleitnerhof weiterhin eine Überschreitung der Nachtwerte erfahren wird. Es wird außerdem ein Anwesen nordöstlich von Fischerhäuser in der Lärmzone der B 388 mit 54 - 59 dB(A) sehr, das Anwesen Brandstadel und ein weiteres Anwesen auf der Ostseite der FS 44 mit Wertstufen zwischen 40 und 49 dB(A) hoch belastet.
- 2.5.1.1.2 Entlastungen
- Für die Wohnhäuser im Ortskern von Fischerhäuser sowie die entlang der St 2053 liegenden Wohnhäuser verbessert sich die Lärmsituation. Jedoch liegen die meisten aufgrund des verbleibenden Verkehrs auf der Staatsstraße in den Lärmzonen 45 - 49 dB(A) bzw. 49 - 54 dB(A).
- 2.5.1.2 Erholung
- 2.5.1.2.1 Belastungen
- Der Erholungsbereich der Isarauen wird insbesondere im Bereich zwischen Erching und Fischerhäuser von Verkehrslärm mit deutlich mehr als 50 dB(A) entlastet. Die B 388a durchschneidet und beeinträchtigt den westlichen Teil des Bbauungsplangebietes „Erholungsgebiet Hallbergmoos Süd“. Die Beeinträchtigungen erfolgen jedoch auf weiten Strecken im Vorbelastungskorridor der Bahnlinie.
- 2.5.1.2.2 Entlastungen
- Durch den Neubau der B 388a wird der Erholungsraum der Isar-Auen, insbesondere der Bereich zwischen Erching und Fischerhäuser, von Verkehrslärm deutlich entlastet.
- 2.5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen
- 2.5.2.1 Vorbelastung
- Vorbelastungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind durch die bestehenden Straßen B 388, St 2053, FS 44 und FS 12 sowie die Bahnlinie und durch ausgeräumte und intensiv bewirtschaftete große Ackerbereiche gegeben.
- 2.5.2.2 Neubelastung
- Der Bau der B 388a führt zu Verlusten und hohen Beeinträchtigungen von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen (Flächen der Bayerischen Biotopkartierung und nach Art. 13d BayNatSchG geschützten Teilflächen, teilweise vorbelastet) durch Überbauung ehemaliger Abbaufächen mit kleinteiligem Mosaik von ephemeren Tümpeln, Röhrichtgesellschaften, Seggenriedern, Initialvegetation und Immissionen. Es kommt ferner zu Beeinträchtigungen des Naturdenkmals „Bergergrube“ mit einer besonderen Strukturvielfalt und kleinteiligem Relief mit ephemeren Kleingewässern, Kiesflächen und naturnahen Gehölzen. Lebensräume entlang des Schwaigbaches und des Aufhüttenbaches mit Feuchtwald, Hochstaudenfluren und gewässerbegleitenden Gehölzsäumen werden ebenfalls überbaut und beeinträchtigt.

Mittlere Belastungen entstehen durch Beeinträchtigungen von Gehölzen, Hochstauden- und Altgrasfluren (Konfliktbereich 1 bis 4) und von im Rahmen des Baues der Bahnlinie angelegten Ausgleichsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG.

Der Bau der B 388a führt ferner zu Beeinträchtigungen von Funktionsbeziehungen zwischen Lebensräumen und innerhalb von Lebensräumen sowie zur Betroffenheit von Biotop-Leitlinien. Entsprechend der Bedeutung und Empfindlichkeit dieser Lebensräume und Leitlinien ergeben sich für Tiere und Pflanzen hohe Belastungen wegen der Beeinträchtigung von bedeutsamen Vernetzungsachsen zwischen den Lebensräumen des Erdinger Moores (Finsinger Moos, Naturschutzgebiete Zengermoos, Notzinger Moos, Oberdinger Moos) sowie dem Lohwaldrest „Eichet“ mit der Isarau (teilweise vorbelastet). Mittlere Belastungen ergibt die Beeinträchtigung von Vernetzungen zwischen beiderseits der Bahnlinie liegenden Biotopflächen in ehemaligen Abbaustellen.

#### 2.5.2.3 Entlastungen

Durch die Verlagerung des Verkehrs von der unmittelbar am Auwaldrand verlaufenden St 2053 auf die B 388a wird das gemeldete FFH-Gebiet „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ (Nr. 7537-301) von Schadstoffen über die Luft, sowie akustische und optische Beeinträchtigungen zukünftig entlastet.

#### 2.5.3 Schutzgut Boden

##### 2.5.3.1 Vorbelastung

Vorbelastet sind außer den Waldböden nahezu alle Böden im Untersuchungsgebiet durch intensive ackerbauliche Nutzung, Dünger, Pflanzenschutzmittel, Schadstoffeinträge entlang der Straßen, Bodenschwund durch Humusabbau, Torfmineralisation und Winderosion.

##### 2.5.3.2 Neubelastung

Durch den Straßenneubau entstehen entlang der gesamten Strecke durch Versiegelung oder Überbauung im Bereich der Fahrbahn und der Anwandwege Belastungen gewachsener Böden. Es kommt zu einer Neuversiegelung von 9,66 ha, davon 8,57 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche, von 0,54 ha den Kriterien der Biotopkartierung entsprechender Lebensräume und 0,55 ha sonstiger nicht den Kriterien der Biotopkartierung entsprechender Lebensräume.

Insgesamt werden 14,33 ha bisher nicht versiegelte Flächen überbaut, davon sind 12,33 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen, 0,82 ha den Kriterien der Biotopkartierung entsprechende Lebensräume und 1,19 ha sonstige Lebensräume.

#### 2.5.4 Schutzgut Wasser

##### 2.5.4.1 Grundwasser

Das im Untersuchungsgebiet hoch anstehende Grundwasser ist gegenüber Schadstoffeinträgen empfindlich und daher durch Emissionen und durch Unfallrisiken gefährdet. Das Wasserschutzgebiet „Im Eichet“ der Gemeinde Hallbergmoos mit hoher Empfindlichkeit wird im Einzugsbereich III durchfahren (ca. 1.200 m Länge).

##### 2.5.4.2 Oberflächengewässer

Es werden zwei Kiesweiher nordöstlich von Fischerhäuser überbaut und der Schwaigbach südlich Erching überquert. Es kommt zu Gefährdungen des Schwaigbaches, des Aufhüttenbaches und des Pförreraugrabens durch bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinträge.

#### 2.5.5 Schutzgut Luft und Klima

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat festgestellt, dass eine Überschreitung der lufthygienischen Grenz- und Leitwerte der 22. und 23. BImSchV, der VDI-Richtlinie

2310 sowie in der TA Luft oder den EU-Richtlinien 1999/30EG und 2000/69 EG aufgrund von Kfz-Abgasen nicht zu erwarten ist.

#### 2.5.6 Schutzgut Landschaft

Die Trasse der B 388 a kommt mit geringen Dammhöhen aus, doch führt das Anschlussbauwerk der B 388 mit Dammhöhen bis zu 8,0 m zu weit sichtbaren Veränderungen des Landschaftsbildes.

#### 2.5.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

##### 2.5.7.1 Kulturgüter

Die Trasse durchquert in der Nähe des Zwillingshofes ein Feld mit Siedlungsspuren unbekannter Zeitstellung.

##### 2.5.7.2 Sonstige Sachgüter

Als sonstiges Sachgut werden landwirtschaftlich genutzte Flächen für durchschnittlichen bis anspruchsvollen Ackerbau und Sonderkulturen mit ca. 6,17 ha versiegelt und ca. 9,35 ha überbaut. Die Inanspruchnahme von Wald ist dagegen sehr gering.

#### 2.5.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden bereits bei der Auswahl der Schutzziele bei den einzelnen Untersuchungsgegenständen berücksichtigt. Bei der schutzgutübergreifenden Bewertung werden Synergieeffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern berücksichtigt.

### 2.6 **Schutz-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen**

#### 2.6.1 Schutzgut Mensch

Zum Schutz der von der Straße ausgehenden Lärmbelastungen sind Lärmschutzwälle beim allgemeinen Wohngebiet bei Bau-km 0+660 und beim Anwesen Bau-km 2,370 vorgesehen. Dichte Bepflanzung mit Gehölzen sorgt für eine landschaftliche Einbindung des Lärmschutzwalles. Neue Wegeanbindungen, insbesondere auch für Wander- und Radwege, minimieren Zerschneidungen des Wegenetzes.

#### 2.6.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Zur Minimierung der Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind eine Grünbrücke mit 50 m Breite auf der Höhe des Waldstückes „Eichet“, Durchlässe für den Schwaigbach und das Hochwasserbett (lichte Weite 10 m), Durchlässe für den Aufhüttenbach, eine Andeckung der Böden der Durchlässe mit standorttypischem Substrat, ein Offenhalten des Bereiches zwischen Bahntrasse und Straßentrasse, die Anlage von Leiteinrichtungen entlang der bachgleitenden Lebensräume und ein Wildschutzzaun auf gesamter Trassenlänge vorgesehen.

An Schutzmaßnahmen sind die Rodung außerhalb der Brutzeit der Vögel und nach örtlichen Angaben im Rahmen der ökologischen Baubetreuung, die Errichtung von Bauzäunen in Abstimmung mit der ökologischen Baubetreuung zum Schutz angrenzender Biotopflächen, der Schutz direkt an die Baustelle angrenzender Gehölzbestände vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen etc. während der Bauzeit durch Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 und die Gestaltung von Durchlässen und Bachverlegungsstrecken nach tierökologischen Gesichtspunkten vorgesehen.

Die Gestaltung von Böschungen, Anschlussstellen und Verschnittflächen erfolgt nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien. Es werden standortheimische Gehölze (Einzelbäume, Gehölzgruppen) gepflanzt.

### 2.6.3 Schutzgut Boden

Um den Eingriff in das Schutzgut Boden zu minimieren, werden nicht mehr benötigte befestigte Flächen aus der bestehenden B 388 und FS 44 entsiegelt und nicht mit Oberboden angedeckt. Bodenverdichtungen werden nach Sicherheitsvorschriften und gemäß RAS-LP 2 minimiert. Die Gestaltung von entsiegelten Straßenstücken erfolgt wiederum nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien. Es werden trockene Rohbodenstandorte zur Sukzession von mageren Gras- und Krautfluren auf entsiegelten Flächen ohne Ansaat angelegt.

### 2.6.4 Schutzgut Wasser

Als Schutzmaßnahmen sind Sicherheitsvorschriften zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen gemäß RAS-LP 2, die Anlage von Schutzeinrichtungen (z.B. Absetzanlagen) zur Vermeidung von Einschwemmungen von Schweb- oder Schadstoffen in die Fließgewässer während des Baubetriebs, der Ausbau der B 388a auf einer Länge von ca. 1200 m nach RiStWag im Bereich der Zone III des WSG „Eichet“ und die Sammlung des Straßenwassers und Zuleitung zum Versickerbecken nördlich des Schwaigbaches vorgesehen. Zur Minimierung des Eingriffs erfolgt die Oberflächenentwässerung breitflächig über Bankette, Böschungen und Mulden. Der Pflörreraugraben wird im Bereich des Wirtschaftsweges Erching auf ca. 200 m Länge und der Aufhüttenbach im Bereich des Anschlusses an die Kreisstraßen FS 12 und die FS 44 auf ca. 470 m Länge verlegt und mit wechselnder Böschungsneigung ausgeformt und mit anstehenden Material gestaltet.

### 2.6.5 Schutzgut Landschaft

Eine Verminderung des Eingriffs wird durch die Gestaltung von Böschungen, entsiegelten Straßenstücken, Verschnittflächen und der Bachverlegungsstrecke des Aufhüttenbaches nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien sowie zur landschaftsgerechte Einbindung erzielt.

### 2.6.6 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern können auch durch die vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen auftreten. Maßnahmen, die zu einer Minimierung der Belastungen bei einem Schutzgut führen, können bei einem anderen Schutzgut zu höheren Belastungen führen. Als Wechselwirkung mit dem Schutzgut Sachgüter gehen durch die Anlage von Ausgleichsflächen für Pflanzen und Tiere und den Bau einer Grünbrücke zur Aufrechterhaltung von Vernetzungsfunktionen zwischen den Lebensräumen Isaraue und Erdinger Moos landwirtschaftliche Produktionsflächen verloren. Letzteres bewirkt auch eine Veränderung des Landschaftsbildes in der ebenen Landschaft. Durch die Veränderung der Nutzungsart wird auch der Bodenaufbau verändert. Der bisherige Bodenaufbau erfährt zudem eine Neubildung, was zu Auswirkungen auf das Schutzgut Boden führt. Der Bau eines Lärmschutzwalles als Schutzmaßnahme für das Schutzgut Mensch verändert ebenfalls das Landschaftsbild, unterbricht Sichtbeziehungen und führt zu einer räumlichen Einengung des optisch wirksamen Blickfeldes. Die Veränderung des Landschaftsbildes kann allerdings durch eine abwechslungsreiche Bepflanzung minimiert werden. Des Weiteren verschlechtert der Wall die Ausbreitung von Tieren, verringert aber als Überfliegerhilfe gleichzeitig die Gefahr des Zusammenstoßes von Vögeln und Fluginsekten mit dem Fahrzeugverkehr. Zudem besteht ein Risiko durch das Aufbringen von Böden mit Reststoffen für die Schutzgüter Boden (Überbauung, Verdichtung), durch die Auswaschung und Auswehung von Stoffen für das Grundwasser und die Luft. Minimierungsmaßnahmen sind die genaue Prüfung des zu verwendenden Materials und die schnelle Begrünung der Rohböden. Die Anlage naturschutzrechtlich erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen wirkt sich aber wegen des Wegfalls intensiver Landnutzung insgesamt positiv auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Tiere und Pflanzen aus.



## **2.7 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)**

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

Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf die Unterlage 1 und die Beilage 2 zur Unterlage 1 verwiesen. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Bei einer Gesamtbetrachtung läßt sich aussagen, dass sich durch das Bauvorhaben folgende Schwerpunkte der Umweltauswirkungen ergeben:

Die Versiegelung von 9,66 ha Boden führt zu Beeinträchtigungen mit den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser Klima/Luft, Landschaft und Sachgüter. Wertvolle Lebensräume und Funktionsbeziehungen von Tieren und Pflanzen zwischen dem Erdinger Moos und der Isaraue werden durch Überbauung und Zerschneidung betroffen, die Durchfahrt von Zone III des Wasserschutzgebietes Eichert führt zu einer zusätzlichen Gefährdung der Grundwasservorkommen und es entstehen Lärmimmissionen für Wohnhäuser im Einflussbereich der B 388a. Überregional oder landesweit bedeutsame Lebensräume von Pflanzen und Tieren sind nicht betroffen. Mit den zeitgleich geplanten Schutz-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen allerdings auf ein ausgleichbares bzw. zumutbares Maß beschränkt werden. Im Gegenzug werden die Lebensräume von Tieren und Pflanzen und die Erholungsgebiete am Ostrand des Isar-Auwaldes und die Wohngebäude entlang der St 2053 von Lärmimmissionen entlastet.

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

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

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

### **3.2 Abschnittsbildung**

Eine Abschnittsbildung ist bei der hier planfestgestellten Baumaßnahme nicht möglich und somit auch nicht vorgesehen.

### **3.3 Planrechtfertigung**

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

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ist der Neubau der Bundesstraße B 388a Ismaning – Flughafen München zwischen der Bundesstraße B 388 und der Kreisstraße FS 44 als “vordringlicher Bedarf” eingestuft. Durch die Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I 2004 Seite 2574 ff) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Der derzeitige Ausbau verschiedener Abschnitte der BAB A 9 München - Nürnberg lässt die im Bedarfsplan ausgewiesene Planrechtfertigung für den Bau der B 388a nicht wieder entfallen, sondern ist davon unabhängig.

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

#### **3.3.2 Planungsziele**

Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Mit dem Neubau der B 388a soll zwischen der Landeshauptstadt München und dem Flughafen München ein leistungsstarke und eine von Ortsdurchfahrten freie Verbindung entstehen, die die überregionale Verkehrsanbindung des Flughafens München verbessert. Dies gilt insbesondere auch wegen der vorhandenen schon jetzt stark überlasteten Flughafenverbindungen über die A 9, A 92, B 11 oder B 13. Dies gilt gleichermaßen für den Verkehr aus dem Landkreis Erding.

#### **3.3.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse**

Die Eröffnung des Flughafens München im Mai 1992 führte zu einem deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens auf dem vorhandenen Straßennetz östlich der Isar zwischen der Landeshauptstadt München und dem Flughafen. Besonders betroffen sind die Bundesstraße 388 und die Staatsstraße 2053. Nachdem zwischen der Bundesstraße 471 in Ismaning und der Kreisstraße FS 44 westlich von Hallbergmoos über die Umgehung Fischerhäuser der B 388 noch keine unmittelbare, von Ortsdurchfahrten freie Verbindung besteht, verlagert sich der zum Flughafen orientierte Verkehr aus dem nordöstlichen Raum der Landeshauptstadt vor allem dann auf die Staatsstraße 2053, wenn die Bundesautobahn A 9 überlastet ist.

Bei einer Straßenverkehrszählung im Jahr 1993, also ein Jahr nach Eröffnung des Flughafens München, wurden auf der St 2053 ca. 7.700 Kfz/24 h registriert. Damit wurde eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um mehr als 50 % gegenüber der Zählung aus dem Jahre 1990 festgestellt. Mit einer Verkehrsbelastung von nunmehr rd. 11.400 Kfz/24 h kann die Verkehrssicherheit auf der Staatsstraße 2053 nicht mehr gewährleistet werden.

Zudem verläuft die bestehende St 2053 unmittelbar parallel zu den als Landschaftsschutzgebiet geschützten Isarauen. Sie dient zum Teil auch als Zuwegung zu den Naherholungsflächen der Isarauen. Der Straßenquerschnitt und die Linienführung sind zur Aufnahme eines derart hohen Verkehrsaufkommens nicht geeignet. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass keine begleitenden Geh- und Radwege vorhanden sind, muss die Fahrbahn auch von Radfahrern genutzt werden, deren Sicherheit wegen der hohen Verkehrsbelastung kaum gewährleistet ist.

Die Tatsache, dass der Flughafenverkehr von der Umgehung Fischerhäuser im Zuge der B 388 nördlich von Fischerhäuser derzeit die St 2053 benutzen muss, führt weiterhin zur Belästigung der Anlieger im Ortsteil Fischerhäuser der Gemeinde Ismaning und schmälert damit die entlastende Wirkung der Umgehung. Die angestrebte Verkehrswirksamkeit der Umgehung Fischerhäuser wird letztlich erst durch die Realisierung des Lückenschlusses zwischen der B 388 und der Kreisstraße FS 44 westlich von Hallbergmoos erreicht.

#### 3.3.4 Zukünftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Mit den Straßenverbindungen Föhringer Ring – M 3 – B 471 und Umgehung Fischerhäuser ergibt sich zwischen der Landeshauptstadt München und dem Flughafen München durch den Bau der B 388a eine von Ortsdurchfahrten freie Verbindung, die insbesondere bei Überlastung der vorhandenen Flughafenverbindungen zu Zeit- und Betriebskostensparnis führt. Für den Verkehr aus dem Erdinger Raum gilt dies gleichermaßen.

Nach der Fertigstellung der B 388a und deren Verknüpfung mit der Umgehung Fischerhäuser wird von Prof. Dr.-Ing. Kurzak im Jahr 2020 im Abschnitt zwischen der B 471 und dem Beginn der B 388a bei Fischerhäuser ein Verkehrsaufkommen von ca. 29.500 Kfz/24h, auf der B 388a bis zum Anschluss an die Kreisstraße FS 12 bei Hallbergmoos eine Verkehrsbelastung von ca. 20.200 Kfz/24h und im weiteren Verlauf in Richtung Flughafen München 23.800 Kfz/24h prognostiziert (siehe Beilage 1, Unterlage 1). Zu den Verkehrsspitzenzeiten werden auf dem Neubauabschnitt Verkehrsbelastungen von ca. 1.860 Kfz/h prognostiziert. Dabei handelt es sich überwiegend um flughafenbedingten Verkehr. Dieses Verkehrsaufkommen setzt sich zusammen aus Berufs-, Wirtschafts- und Reiseverkehr.

Die Straße wird ausschließlich für den Kfz-Verkehr zugelassen. Landwirtschaftlicher Verkehr und Radfahrer werden über nachgeordnete Straßen und landwirtschaftliche Wege bzw. über Radwege geführt. Dadurch verbessert sich die Verkehrssicherheit für diese Verkehrsteilnehmer.

Besonders die Ortsdurchfahrten von Unterföhring, Ismaning und Fischerhäuser erfahren eine deutliche Verkehrsentslastung. Für die Anlieger reduzieren sich die Lärm- und Abgasbelastungen. Darüber hinaus eröffnet sich für die Gemeinden die Möglichkeit für eine städtebauliche Aufwertung der Ortsbereiche.

#### 3.3.5 Sonstiges (z.B. Projektalternativen zur Erreichung des Planungsziels)

Soweit die Notwendigkeit des Bauvorhabens im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten wie einer Fehlentwicklung der Straßenplanung im Großraum München wegen des Fehlens leistungsfähiger Ringstraßen mit den notwendigen Anschlüssen und einer vorrangig benötigten Weiterentwicklung der A 9, A 99 und A 92 und eines verbesserten Ausbaues des öffentlichen Personennahverkehrs zum Flughafen München (S-Bahn, U-Bahn) in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um verkehrspolitische Grundsatzfragen. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

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

#### 3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Das Vorhaben steht unter Berücksichtigung von mehreren Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung und somit den raumordnerischen Entwicklungszielen nach der landesplanerischen Beurteilung vom 02.04.1993, Az. 800-8254-8/90, im Einklang. Die Maßgaben

- einer direkten Fortsetzung der Umgehung Fischerhäuser nach Norden mit einem untergeordneten Anschluss der B 388 (alt),
- einer weitgehend parallelen Führung in einem Abstand von ca. 10 m und im wesentlichen höhengleich zur S-Bahnstrecke,
- der Führung außerhalb der Grenzen des Wasserschutzgebietes der Wasserversorgung Ismaning unter Verzicht auf die Einleitung von Straßenwasser,
- den aktiven Schutz von im unmittelbaren Trassenbereich liegenden landwirtschaftlichen Anwesen gegen Verkehrslärm,
- den Bau mehrerer aufgeweiteter Durchlässe zur Milderung der durch die Trassenbündelung bedingten Trennwirkung
- den flächengleichen Ersatz durch die Trassenbündelung betroffener Ausgleichsflächen (Hecken- und Magerrasenstreifen, Gehölzgruppen) für den S-Bahn-Bau

werden durch die planfestgestellte Baumaßnahme (Wahltrasse 1, vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 7 ff) berücksichtigt.

Das Bauvorhaben entspricht dem im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 08.08.2006 unter B V 1.4.1 genannten Ziel zur Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur.

#### 3.4.2 Planungsvarianten

Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auf die schon im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C.2.2 gemacht Ausführungen zu den verschiedenen Varianten für den Neubau der B 388a wird hiermit verwiesen.

Unter Berücksichtigung aller abwägungsrelevanten Belange waren folgende wesentlichen Gründe für die Auswahl der hier planfestgestellten und mit Maßgaben landesplanerisch positiv beurteilten und parallel zur S-Bahn verlaufenden Wahllinie 1 ausschlaggebend:

Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass die planfestgestellte Wahllinie 1 im Rahmen der Gesamtschau der Umweltbelange die vergleichsweise günstigste Lösung ist. Gerade beim Schutzgut Menschen schneidet die Wahllinie 1 unter Berücksichtigung der beiden Teilbereiche "Wohnen" und "Erholung" im Vergleich mit den anderen Trassen besser ab. Darüber hinaus werden durch die Wahllinie 1 weniger Wohnhäuser mit Lärm neu belastet. Auch für das Schutzgut Tiere und Pflanzen ergibt sich sowohl aus der Betrachtung der erwarteten Beeinträchtigungen für Lebensräume als auch der für Funktionsbeziehungen, dass

die planfestgestellte Wahllinie 1 die am wenigsten belastende Variante ist. Eingriffe in Natur und Landschaft und Durchschneidungen sind aufgrund der Bündelung der B 388a mit der Flughafen-S-Bahn auf ca. 6 km Länge in Verbindung mit dem Bau einer Grünbrücke geringer und naturschutzfachlich ausgleichbar. Mit der bahnparallelen Linienführung können zudem zusätzliche Durchschneidungsschäden von landwirtschaftlichen Flächen im Bereich des Zengermooses vermieden werden, welches als Sondergebiet für die Landwirtschaft ausgewiesen ist und ausschließlich den vom Flughafenbau betroffenen Landwirten dient. Im Bereich des Wasserschutzgebietes der Gemeinde Hallbergmoos östlich von Erching können auch sämtliche Auflagen der RiStWag - Richtlinie für den Bau von Straßen in Wasserschutzgebieten - erfüllt werden. Die Wahllinie 1 stellt außerdem mit 14,3 km die kürzeste Fahrstrecke zwischen der B 471 und dem Flughafen München dar. Die Fahrstrecke beträgt 15,5 km bei der Variante zur Wahllinie 2 und 16,0 km bei der modifizierten Variante zur Wahllinie 2. Aufgrund der um ca. 1,2 - 1,7 km kürzeren Fahrstrecke zum Flughafen ist die Trasse auch emissionsärmer und dadurch auch gesamtwirtschaftlich und globalökologisch günstiger. Unter Zugrundelegung des für 2020 prognostizierten Verkehrsaufkommens von 20.000 Kfz/24h kann nach grober Abschätzung bei der bahnparallelen Linienführung infolge der gegenüber den anderen Trassen um ca. 1,2 - 1,7 km kürzeren Fahrtstrecke zum Flughafen München jährlich eine Treibstoffmenge zwischen ca. 700.000 und ca. 1.000.000 Liter eingespart werden, was bereits bei einer 30jährigen Nutzungsdauer einem Einsparpotential von ca. 21 Mio. bis 30 Mio. Liter Treibstoff gegenüber den längeren Trassenalternativen entspricht.

Zusammenfassend halten wir daher aus all diesen Gründen die Auswahl der hier planfestgestellten und der mit Maßgaben landesplanerisch positiv beurteilten Wahllinie 1 für sachgerecht und nachvollziehbar. Es wird dabei aber nicht verkannt, dass die Trasse größere Eingriffe in die Schutzgüter Wasser, Boden und sonstige Sachgüter verursacht, als die anderen geprüften Wahllinien. Diese Eingriffe werden durch die in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen soweit wie möglich minimiert. Die mit der Wahllinie 1 verbundenen unvermeidbaren Eingriffe sind insgesamt im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgleichbar.

### 3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind keine absoluten Maßstäbe. Sie spiegeln jedoch die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus wieder und geben damit wertvolle Anleitungen für die Straßenplanung. Diese Erfordernisse sind auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

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

#### 3.4.3.1 Linienführung, Gradiente

Die dem Streckenabschnitt zugrunde gelegte Entwurfsgeschwindigkeit  $V_e = 100$  km/h sowie die gewählten Trassierungselemente werden den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht. Sie sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb der Neubaustrecke keine Unstetigkeiten auftreten und somit eine ausgewogene Strecken-

qualität erreicht wird, die den anschließenden Streckenabschnitten entspricht. Die erforderlichen Sichtweiten werden eingehalten.

Als Zwangspunkte für den planfestgestellten Trassenverlauf in Grund- und Aufriss ergaben sich im Wesentlichen der Anschluss an den Bestand am Bauanfang und Bauende, die weitestgehende Parallelführung zur S-Bahn – Flughafen München (S 8) zur Bündelung von Verkehrswegen, die lichten Durchfahrtshöhen von 4,70 m bei Unterführungen, eine möglichst geringe Durchschneidung von landwirtschaftlichen Flächen, bestehende Feldwegüberführungen über die Flughafen S-Bahn und der vorhandene Grundwasserstand. Wegen des Durchschneidungsbereiches des Wasserschutzgebietes und des geringen Grundwasserabstandes von der Geländeoberfläche befindet sich die Trasse im Aufriss fast ausschließlich in geringer Dammlage. Einschnittsbereiche wurden weitestgehend vermeiden und resultieren ausschließlich aus Zwangspunkten im Bereich der höhenfreien Verkehrsknotenpunkte am Bauanfang und Bauende. Eine freie Radienwahl ist wegen der gewünschten Parallelführung zur Flughafen S-Bahn im entsprechenden Abschnitt nicht möglich.

Der Bayerische Bauernverband und private Einwendungsführer haben im Verfahren gefordert, den Trassenverlauf der B 388a ab Schlossgut Erching ebenfalls näher entlang der S-Bahn-Linie zu führen, um die Durchschneidung von landwirtschaftlich genutzten Flächen weiter zu verringern. Der Vorhabensträger hat mittlerweile die Planung geändert und in der 1. Tektur vom 15.11.2006 den Anschluss der Kreisstraße FS 12 an die B 388a mittels Parallelrampen vorgesehen. Dadurch wird eine der S-Bahn-Trasse besser angepasste Linienführung der B 388a ermöglicht und somit die Durchschneidung von landwirtschaftlich genutzten Flächen so weit wie möglich verringert. Den Forderungen wurde somit weitestgehend entsprochen.

Das Landratsamt Freising, untere Naturschutzbehörde, hat im Verfahren einen Verzicht auf die geplanten Verlegungen des Pförreraugrabens und des Aufhüttenbaches gefordert. Der Eingriff wäre durch ein Abrücken der Straßentrasse vom vorhandenen Bachlauf zu vermeiden. Wir weisen diese Forderungen zurück. Eine Verschiebung der Achse der B 388a wäre nur dann sinnvoll, wenn dadurch keine neuen erheblichen Eingriffe in andere Belange verursacht würden. Durch ein Abrücken der B 388a um ca. 20 m nach Westen weg vom vorhandenen Bachlauf des Aufhüttenbaches nördlich der FS 12 würde sich die Baustrecke aber erheblich um rund 800 - 900 m verlängern unter Einschluss des bestehenden Gegenbogens bei der Überführung des Brandstadelweges. Aus Gründen der Relationstrassierung müsste dieser Gegenbogen noch abgeflacht werden ( $R > 400\text{m}$ ), wobei auch das Überführungsbauwerk entsprechend zu verlängern wäre. Zwangsläufig mit der Trassenverschiebung verbunden wären Eingriffe in vorhandene, bisher nicht betroffene naturschutzfachliche Kompensationsflächen der Deutschen Bahn AG am nördlichen Bauende auf der Westseite und eine stärkere Beeinträchtigung des dort in einem Abstand von derzeit ca. 20 - 25 m neben der Straße verlaufenden Aufhüttenbaches sowie im Bereich des Gegenbogens eine Verlegung des Pförreraugrabens, der hier in einem Abstand von zurzeit lediglich ca. 10 m neben der Straße verläuft. Zudem würden dadurch weitere ungünstige Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen entstehen. Ein weiteres Abrücken der Trasse der B 388a beim Pförreraugraben wäre ebenfalls aufgrund der trassierungstechnischen Vorgaben nicht ohne weitere erhebliche Flächeninanspruchnahmen möglich. Die Trasse der B 388a wurde mit der vorhandenen S-Bahn gebündelt, um den Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen zu minimieren und keine Existenzgefährdungen entstehen zu lassen. Die mit den Verlegungen des Pförreraugrabens und des Aufhüttenbaches verbundenen Eingriffe sind dagegen ausgleichbar. Wir halten die naturschutzfachlichen Belange aus diesen Gründen für nicht vorrangig.

Die Gemeinde Hallbergmoos hat im Verfahren eine Weiterführung der B 388a westlich der Kreisstraße FS 44 bis zur Bundesautobahn A 92 gefordert. Dabei sollte eine direkte Anbindung des Gewerbegebietes Hallbergmoos an die B 388a und die Möglichkeit des Baus eines zweiten S-Bahnhaltepunktes in Höhe des Gewerbegebietes vorgesehen werden. Wir lehnen das ab, da dies nicht

Regelungsgegenstand des beantragten Planfeststellungsverfahrens ist. Die derzeit bestehende Kreisstraße FS 44 wird in diesem Planfeststellungsbeschluss zur Bundesstraße aufgestuft.

Der Forderung eines Einwendungsführers, auf das geplante Abschwenken der B 388a parallel zur S-Bahn-Trasse bei Bau-km 5+523,750 nach Osten zu verzichten, hat der Vorhabenstäger in der 1. Tektur vom 15.11.2006 so weit wie möglich entsprochen. Durch die neue Linienführung muss die bestehende Überführung des Wirtschaftswegs „Erching“ (Vierfeldbauwerk) ostseitig nur um ein weiteres Feld ergänzt werden, so dass im Endzustand ein fünffeldriges Bauwerk entsteht. Die Flächeninanspruchnahme für die Anpassung der östlichen Rampe wird durch die Anhebung der Gradienten um ca. 0,70 m gegenüber dem heutigen Bestand auf einer Länge von ca. 70 m minimiert werden (Unterlage 7, Blatt 9). Die Brückenfelder des bestehenden Bauwerks über die S-Bahn im Zuge der Kreisstraße FS 12 werden für den parallel zur S-Bahn verlaufenden Pörreraugraben, einen Wirtschaftsweg und eine Dammböschung genutzt. Ohne Umbau dieser Brücke könnte die B 388a nicht unterführt werden und deshalb können auch die Kosten für das Bauwerk 6/1 nicht eingespart werden.

#### 3.4.3.2 Querschnitt

Aufgrund der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbelastung des Neubaus der B 388a und unter Berücksichtigung ihrer überregionalen Bedeutung halten wir die gewählte Fahrbahnbreite von 8,0 m mit jeweils 1,5 m breiten Banketten für ausreichend und erforderlich, um das künftige Verkehrsaufkommen sicher und leicht bewältigen zu können. Eine weitere Reduzierung halten wir aus verkehrstechnischer Sicht nicht für möglich.

Der von der Flughafen München GmbH angeregten Berücksichtigung eines eventuell später notwendigen vierstreifigen Ausbaus der B 388a beim Bau der Brückenbauwerke können wir nicht nachkommen. Ein vierstreifiger Ausbau der B 388a ist derzeit nicht Gegenstand des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und somit auch nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der von der Gemeinde Ismaning geforderte ausdrückliche Verzicht des Vorhabensträgers auf einen zukünftigen vierstreifigen Ausbau der B 471 und der B 388a zwischen der Anschlussstelle Kreisstraße M 3 und Fischerhäuser ist aus diesem Grund ebenfalls nicht möglich. Eine evtl. zukünftige Aufnahme in den Bedarfsplan liegt allein in der Entscheidungszuständigkeit des Bundesgesetzgebers.

#### 3.4.3.3 Anschlussstellen

Die Verknüpfung der B 388a mit der B 388 am südlichen Bauanfang (Bau-km 0+200 bis Bau-km 0+780) erfolgt über einen dreiarmligen Knoten in Form einer linksseitigen Trompete. Dabei wird die B 388 über die B 388a geführt. Im Verfahren wurde von verschiedenen Verfahrensbeteiligten gefordert, den höhenfreien Anschluss der B 388 nördlich Fischerhäuser an die B 388a in Form einer höhengleichen Kreisverkehrsanlage mit Bypass (ca. 65 m im Durchmesser) herzustellen, um den Flächenverbrauch aus privaten Grundstücken, die Baukosten, die Lärmbelastung und die Eingriffe in das Landschaftsbild zu minimieren.

Die Gemeinde Ismaning hat dazu eine verkehrstechnische Untersuchung des geplanten Straßennetzes im Bereich FS 12/B 388/B 471 nördlich der Gemeinde Ismaning durch die Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Brilon/Bondzio/Weiser vom November 2004 vorgelegt. Diese Untersuchung bestätigte, dass die in den Planfeststellungsunterlagen für 2020 von Prof. Dr Ing. Kurzak prognostizierten Verkehrsstärken die Kapazität der B 471 und der B 388 weit überschreiten (um bis zu 55 %) würde. Es würde dort z. B. auf der B 471 ein Verkehr von 30.200 Kfz/Tag prognostiziert, welcher aber viel höher als die Kapazität dieser 2-streifigen Straße (24.000 Kfz/Tag) sei. Die Prognose für die bestehende Umfahrung Fischerhäuser wäre mit 29.500 Kfz/Tag ebenfalls über der Kapazitätsgrenze. Auch werde prognostiziert, dass durch den neuen Knotenpunkt Fischerhäuser in der Morgenstunde auf einer Spur 2.130 Kfz/h Richtung Ismaning fahren. Nach allen

Regeln der Technik könne die eine Fahrspur diese prognostizierte Belastung nicht bewältigen. Im Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen aus dem Jahr 2001 (HBS 2001) sei für eine Fahrspur eine Leistungsfähigkeit von 1.375 Kfz/h unterstellt. Die technische Grenze läge bei sehr günstigen Voraussetzungen vielleicht bei 1.400 bis 1.500 Kfz pro Stunde. Auch auf der Fahrspur Richtung Aschheim sei die Prognose mit 1.880 Kfz pro Stunde ebenfalls weit über dem höchst möglichen Aufnahmewert der Straße. Das bestehende Verkehrsnetz könne diese prognostizierte Verkehrszunahme daher ebenso wie ein so groß dimensionierter Verkehrsknotenpunkt nicht aufnehmen und es würde in jedem Fall zu systematischen und regelmäßigen Verkehrszusammenbrüchen kommen. Es sei deshalb davon auszugehen, dass die Prognose des Vorhabensträgers fehlerhaft sein müsse. Sofern aber nur die Verkehrsbelastungen aufträten, die auch im angrenzenden Verkehrsnetz überall leistungsfähig abgewickelt werden könnten, wäre auch eine Kreisverkehrsanlage mit Bypass kein zusätzlicher Engpass im Straßennetz. Nach den in der Untersuchung nach HBS 2001 verwendeten Kapazitäten für zweistreifige Landstraßen wäre nach Ansicht der Gemeinde Ismaning eine Kreisverkehrsanlage verkehrstechnisch ausreichend leistungsfähig. Eine Kreisverkehrsanlage würde auch Vorteile für einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf von der B 388 aus Richtung Erding in die B 388a bzw. B 388 bieten, da bei der Planfeststellungslösung der Verkehr mit einer wesentlich höheren Geschwindigkeit auf den in einer S-Kurve liegenden Knotenbereich zufahre. Bei einem Kreisverkehr würde durch die Geschwindigkeitsminimierung das Einfädeln bei der Verflechtung erleichtert und somit auch die Unfallgefahr reduziert werden.

Wir lehnen den Bau einer Kreisverkehrsanlage im Zuge der B 388a aus Gründen der Streckencharakteristik, Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit trotz dieser Argumente ab. Nach § 1 Abs. 1 S. 1 FStrG dienen Bundesfernstraßen grundsätzlich dazu, den weiträumigen Verkehr aufzunehmen. Sie sind daher möglichst leistungsfähig auszubauen, um eine zügige und sichere Verkehrsführung zu gewährleisten. In diesem Sinne ist vorgesehen, alle bedeutenden Knotenpunkte höhenfrei auszugestalten. Eine Kreisverkehrsanlage an dieser Stelle würde den Anforderungen einer Bundesfernstraße im oben genannten Sinn nicht entsprechen. Alle zulaufenden Straßenäste wären dann grundsätzlich gleichberechtigt und gegenüber der Kreisverkehrsbahn untergeordnet. Die B 388a und die B 388 wären damit nicht mehr bevorrechtigt und eine zügige Verkehrsführung und die Streckenkontinuität der B 388 wie auch der B 388a wären unterbrochen. Eine einheitliche Streckencharakteristik wäre also nicht mehr gegeben. Die Verkehrsteilnehmer müssten sich auf eine völlig andere Verkehrsknotenpunktsform einstellen, womit sich Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit ergeben können. Eine Kreisverkehrsanlage wird auf freier Strecke bei vorrangigen Bundesstraßen von den Verkehrsteilnehmern nicht erwartet. Unter Berücksichtigung der auf freier Strecke üblicherweise gefahrenen Geschwindigkeiten können dadurch erhebliche Gefahrensituationen, insbesondere bei Nacht, schlechter Sicht oder bei ortsunkundigen Fahrern entstehen.

Weiter ergäben sich hier bei einer Kreisverkehrsanlage Probleme bei der Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs. Für einen allein in Betracht kommenden zweistreifigen Kreisverkehr wird allgemein eine Belastungsgrenze von 35.000 bis 40.000 Kfz/24h angenommen. Die an dieser Stelle erwarteten 29.500 Kfz/24h (Umgehung Fischerhäuser), 20.200 Kfz/24h (Neubaustrecke) und 23.800 Kfz/24h (weiterer Verlauf in Richtung Flughafen) liegen im oberen Bereich dieser Grenze. Die in der Untersuchung der Gemeinde Ismaning verwendeten festgelegten geringeren Kapazitäten für zweistreifige Landstraßen nach HBS 2001 können laut Prof. Dr. Kurzak nicht auf den Bau einer äußerst leistungsfähigen Bundesstraße, wie sie hier vorliegt, angewandt werden.



Es handelt sich nämlich zwischen dem Knotenpunkt beim Ortsteil Fischerhäuser und der Anschlussstelle zur B 471 nicht um eine übliche zweistreifige Landstraße, sondern um eine auf 3 km Länge kreuzungsfrei ausgebaute Verbindung mit an beiden Enden leistungsfähigen, höhenfreien Verknüpfungen, die die bestehende B 388 aus Richtung Erding und die B 388a aus Richtung Flughafen zur B 471 führen. Von der Wirkung her und vom Verkehrsablauf sind diese beiden höhenfreien Anschlussstellen wie ein gemeinsamer auseinandergedogener Knotenpunkt ansehen. Dieser Straßentyp, welcher einen Knotenpunkt in die Länge zieht, wird explicit in dem HBS 2001 nicht behandelt. Doch entsprechen die im Gutachten verwendeten Werte den im HBS 2001 festgelegten Kapazitäten mit höheren Leistungswerten wie 2.000 bis 2.200 Kfz/h. Spitzenstundenwerte dieser Größenordnung sind an anderen Stellen einer zweistreifig im Gegenverkehr befahrenen Strecke mit ebenfalls höhenfreien Knotenpunkten im Raum München, z. B. am Föhringer Ring mit 2 km Länge und gezählten Spitzenbelastung von 2.787 Kfz/h (Ergebnis der amtlichen Verkehrszählung 2005), und im Raum Stuttgart bereits in der Praxis gemessen und nachgewiesen worden. Zwar treten auch bei der gewählten Lösung, insbesondere in der morgendlichen Spitzenstunde, vereinzelt sehr hohe Leistungswerte auf, die vereinzelt zu Behinderungen im Verkehrsablauf führen können, doch sind diese wegen der Höhenfreiheit weit besser zu bewältigen, als bei einer Kreisverkehrsanlage. Die prognostizierte Verkehrsmenge auf der stark belasteten Strecke wäre mit einer Kreisverkehrsanlage keinesfalls zu bewältigen. Eine mit dem Programm VISSIM der Fa. PTV von der Autobahndirektion Südbayern durchgeführte Simulation der Verkehrsströme bei den Anschlussvarianten ergab, dass insbesondere in der Morgenspitze sowohl aus Richtung Flughafen als auch aus Richtung Erding ein erheblicher Rückstau (bis zu 3.000 m) mit einer Kreisverkehrslösung trotz Bypass zu erwarten wäre.

Die Gemeinde Ismaning rügte im Verfahren, dass das verwendete Rechenprogramm unterschiedliche Ausgangsparameter einsetze und daher nicht aussagekräftig wäre bzw. das Modell mit 1.375Kfz/h nach dem HBS 2001 geeicht hätte werden müssen, um den Verkehrsfluss bei einer bestehenden Situation mit 2-streifigem Ausbau auf 3 km ganz genau im Modell abzubilden. Dies wäre nämlich der Wert für die allergünstigste Kombination aller Einflusskriterien wie 0% Schwerverkehrsanteil, ganz zügige gestreckte Linienführung und geringe bzw. keine Steigungen. In ganz Deutschland finde man fast keine hoch belasteten Strecken, bei denen die Knotenpunkte überhaupt 3 km auseinander liegen. Insofern müsste man sich fragen, ob nicht der Effekt eines 3 km auseinander gezogenen Knotenpunktes in allen Strecken enthalten ist, die gemessen wurden und aus deren Ergebnissen das HBS zusammengestellt wurde. Dagegen ist anzuführen, dass die Verkehrssimulation der Autobahndirektion Südbayern auf derselben Eichungsgrundlage bei beiden Knotenpunktvarianten für den Verkehr berechnet wurde. Bei der gewählten Lösung war nach der Verkehrssimulation der Verkehr im Gegensatz zur Kreisverkehrslösung noch flüssig zu bewältigen. Bei der Kreisverkehrslösung auch mit Bypässen ergibt sich bei dem prognostizierten Verkehrsaufkommen zwangsläufig, z. B. in der Morgenspitze, ein enormer Rückstau aus Fahrtrichtung Erding vor der Einfahrt in die Kreisverkehrsanlage und zwar aus folgendem Grund:

In der Morgenspitze sind die dominierenden und größten Verkehrsströme die Ströme von Hallbergmoos Richtung Ismaning mit prognostizierten 1.210 Kfz/h sowie von Erding Richtung Ismaning mit prognostizierten 1.030 Kfz/h. Der Verkehrsstrom von Ismaning Richtung Hallbergmoos/Flughafen beträgt 590 Kfz/h. Die übrigen Verkehrsströme an diesem Knotenpunkt sind gering (von Hallbergmoos Richtung Erding 50 Kfz/h bzw. von Ismaning Richtung Erding 180 Kfz/h). Der Strom von Ismaning Richtung Hallbergmoos/Flughafen (590 Kfz/h) kann unbehindert in den Kreis einfahren. Vorfahrtsberechtigt gegenüber diesem Strom ist nur die mit 50 Kfz/h geringe Fahrtrichtung von Hallbergmoos/Flughafen Richtung Erding. Der Strom von Ismaning Richtung Hallbergmoos/Flughafen mit 590 Kfz/h ist jedoch vorfahrtsberechtigt vor dem mit 1.030 Kfz/h starken Strom von Erding Richtung Ismaning. Dies führt bei der Knotenpunktform Kreisverkehr dazu, dass sich der

Verkehr aus Richtung Erding in der Morgenspitze auf eine Länge von mehreren Km staut.

Bei der planfestgestellten höhenfreien Knotenpunktsform einer linksliegenden Trompete kreuzen sich die Verkehrsströme von Erding Richtung Ismaning und von Ismaning Richtung Hallbergmoos/Flughafen höhenfrei und können bei der gewählten Knotenpunktsform unbeeinflusst voneinander fließen, womit der bei der Lösung Kreisverkehr systemimmanente Rückstau für die Fahrtrichtung von Erding Richtung Ismaning ausgeschlossen ist.

Außerdem wäre für den Bau der Kreisverkehrsanlage ebenfalls eine Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen erforderlich. Ein Flächenvergleich ergibt dabei, dass dieser mit ca. 7.000 m<sup>2</sup> Flächenbedarf höher ausfallen würde als bei der gewählten Lösung mit ca. 4.500 m<sup>2</sup>. Der erhöhte Flächenbedarf resultiert daraus, dass die Kreisverkehrsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit vom bestehenden S-Bahn-Bauwerk mindestens 350 m in südlicher Richtung abzurücken wäre, um die erforderlichen Sichtverhältnisse, insbesondere eine ausreichende Erkennbarkeit des Knotenpunktes für Fahrzeuge aus Richtung Flughafen, zu gewährleisten. Die von der Gemeinde Ismaning vorgestellte Situierung der Kreisverkehrsanlage wäre nicht fachgerecht, da sie nicht den Belangen der Verkehrssicherheit entsprechen würde. Aus Richtung Flughafen wäre die Kreisverkehrsanlage aufgrund des bestehenden Brückenbauwerks der St 2053 über die S-Bahn nicht rechtzeitig erkennbar.

Der von der Gemeinde Ismaning angeführte erhebliche Kostenvorteil beim Bau einer Kreisverkehrsanlage ist ebenfalls nicht gegeben. Der Vorhabensträger rechnet bei einer fachgerecht geplanten Kreisverkehrsanlage mit ca. 1,5 Mill. € im Vergleich zu ca. 1,0 Mill. € bei der gewählten Lösung, da dann auch die bestehende Straßenbrücke über die S-Bahn technisch aufwändig wieder an die Kreisverkehrsanlage angeglichen werden müsste. Der Brückenüberbau könnte wegen der längs vorgespannten Brücke nicht verlängert, sondern müsste unter laufendem S-Bahnbetrieb ebenso wie das Widerlager komplett abgebrochen und durch eine neue Brücke ersetzt werden. Hinzu kämen eine längere Bauzeit von etwa 10 Monaten und längere Umwege für die Verkehrsteilnehmer über den Ortsteil Fischerhäuser, während die Umwege bei der planfestgestellten Lösung aufgrund der kürzeren Bauzeit nur etwa ein halbes Jahr betragen würden.

Die Vorteile geringerer Eingriffe in das Landschaftsbild bei der höhengleichen Kreisverkehrsanlage sind demgegenüber nicht so schwerwiegend. Zudem befindet sich die höhenfreie Lösung mit den bestehenden Straßen und der Brücke der St 2053 über die S-Bahn in einem vorbelasteten Bereich. Es finden hier also keine wesentlichen Änderungen für das Landschaftsbild statt. Die „höchste“ und damit das Orts- und Landschaftsbild am meisten prägende Erhebung in diesem Bereich ist die über die S-Bahn überführte St 2053. Das im Zuge dieser Straße notwendige Brückenbauwerk über die B 388a führt zu keiner Erhöhung der St 2053, sondern ist in die vorhandene Linienführung im Aufriss eingepasst. Das südlich davon geplante und auch von der Bebauung bereits weiter entfernte Überführungsbauwerk der B 388 über die neue B 388a liegt tiefer als die St 2053.

Aus der Sicht des Lärmschutzes hat das Bayerische Landesamt für Umwelt keine Bedenken gegen die gewählte Lösung erhoben (vgl. C.3.4.4). Durch die vermehrten Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge entstehen bei einer Kreisverkehrsanlage zudem ebenfalls zusätzliche Lärmbelästigungen.

Der Vorhabensträger hat den Bau einer Kreisverkehrsanlage aus oben genannten Erwägungen angesichts der zu erwartenden Nachteile damit zu Recht abgelehnt.

Der Anschluss der Kreisstraße FS 12 an die B 388a wird gemäß der 1. Tektur vom 15.11.2006 nicht mehr als unsymmetrisches halbes Kleeblatt mit Linksabbiegespuren ausgeführt, sondern der vierarmige Knotenpunkt wird über Parallelrampen verknüpft. Dabei unterquert die B 388a wie die Flughafen-S-Bahn die bestehende Kreisstraße FS 12. Wir halten diese Lösung wegen der besser angepassten Linienführung der B

388a an die S-Bahn-Trasse und der Reduzierung der Durchschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen für eine sachgerechte Lösung. Die Anbindung der B 388a an die Kreisstraße FS 12 durch eine Kreisverkehrsanlage wird ebenfalls aus Gründen der einheitlichen Streckencharakteristik, wie schon oben ausführlich erläutert, abgelehnt.

Die Kreisstraße FS 12 wird gemäß der Tektur vom 15.11.2006 mittels eines neuen Brückenbauwerkes über die B 388a bei Bau-km 6+547,924 (Bauwerk 6/1) so flächensparend wie möglich überführt. Die Brückenfelder des bestehenden Bauwerks zur S-Bahn können zur Kostenersparnis nicht für die Unterführung der B 388a genutzt werden. Diese Brückenfelder werden für den parallel zur S-Bahn verlaufenden Pflörreraugraben, einen Wirtschaftsweg und eine Dammböschung gebraucht. Ohne den Umbau dieser Brücke könnte die B 388a nicht unterführt werden.

Die Gemeinde Hallbergmoos hat im Verfahren eine Anbindungsmöglichkeit eines eventuell später geplanten zweiten S-Bahn-Parkplatzes für Busse östlich der S-Bahn gewünscht. Da konkrete Planungsvorstellungen der Gemeinde Hallbergmoos noch nicht vorliegen, kann darüber nicht in diesem Planfeststellungsverfahren entschieden werden. Der Vorhabensträger hat aber dazu erklärt, dass eine Anbindungsmöglichkeit über die NW-Rampe der Anschlussstelle B 388a/FS 12 auf der Ostseite der S-Bahn bei der vorliegenden Planung grundsätzlich möglich ist.

#### 3.4.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz

Der Forderung auf Mitbenutzung der B 388a durch landwirtschaftlichen Verkehr kann nicht nachgekommen werden, da die B 388a zur Krafftfahrstraße gewidmet wird. Ein Anliegerverkehr bzw. ein landwirtschaftlicher Verkehr wird weiterhin auf der dann zur Gemeindestraße abgestuften St 2053alt möglich sein.

Die Forderung der Oberforstdirektion Oberbayern-Schwaben nach Erhaltung eines Mindeststandards für schwerlastfähige Holzabfuhr beim Rückbau der St 2053 zu einer Gemeindeverbindungsstraße kann nicht dem Vorhabensträger auferlegt werden, sondern liegt aufgrund der durch Umstufung übergehenden Straßenbaulast nach Art. 47 Abs. 1 BayStrWG in der Zuständigkeit der Gemeinden Ismaning und Hallbergmoos.

Die Anregung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, den Wirtschaftsweg „Goldachweg“ zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Grünbrücke parallel zur B 388a und innerhalb eines Brückenfeldes zu führen, weisen wir zurück. Da der „Goldachweg“ in wassergebundener Bauweise hergestellt und die Frequentierung durch landwirtschaftlichen Verkehr sehr gering sein wird, ist die gewählte Trassierung vertretbar. Die ökologische Vernetzung mit den Ausgleichsflächen A 1 und A 2 wird dadurch nicht schwerwiegend eingeschränkt. Zudem würde die Führung des Wirtschaftswegs innerhalb eines Brückenfelds wegen der notwendigen Vergrößerung der lichten Weite des Brückenfeldes über die Straße um ca. 5,0 m unvermeidbare Mehrkosten in Höhe von ca. 150.000 - 200.000 € verursachen.

Die Forderung der Gemeinde Hallbergmoos und von mehreren Einwendungsführern auf Errichtung eigener Zu- und Ausfahrten zu den Anwesen in den Ortsteilen Zwillingshof und Erching sowie zum Anwesen bei Bau-km 3+000 und der Außenbereichsanwesen im Norden des Ortsteils Fischerhäuser wird zurückgewiesen. Die Zufahrtsituation wird durch den Bau der B 388a nicht verändert. Die betroffenen Anwesen sind auch künftig über die zur Gemeindeverbindungsstraße abgestufte St 2053alt über Fischerhäuser oder Hallbergmoos in gleicher Qualität wie bisher angemessen erschlossen. Es ist nicht Aufgabe des Vorhabensträgers die Erschließungssituation unter Berücksichtigung späterer gewerblicher Entwicklungsmöglichkeiten zu verbessern. Eine extreme Vergrößerung des heutigen Bebauungsstandes ist nicht ersichtlich, da es sich hier um ein Landschaftsschutzgebiet handelt und es auch keine aktuelle Bauleitplanung seitens der Gemeinde Ismaning gibt. Zusätzliche Anschlussstellen an der neuen, mit künftig rd. 20.000 Kfz/24h hoch belasteten B 388a können wir angesichts der fehlenden verkehrlichen

Notwendigkeit (relativ geringer Verkehr) und aus Gründen der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf freier Strecke nicht zustimmen. Zudem würden neue Zufahrten zu weiteren, nicht vertretbaren Eingriffen in der Kernzone des Landschaftsschutzgebietes „Mooslandschaft südliche Hallbergmoos“, insbesondere beim Bau einer Anschlussstelle im Bereich der Grünbrücke, führen. Für den geforderten Anschluss der Feldwegüberführung (BW 2/1) mit einer sog. Holländerrampe in Höhe Zwillingshof an die B 388a müsste diese weiter von der S-Bahntrasse abgerückt werden. Damit würde die aus naturschutzfachlichen Gründen geforderte günstige Bündelung der Verkehrswege aufgegeben. Zusätzlich müsste der jetzige Feldweg von der St 2053 bis zu diesem Punkt ausgebaut werden.

Von einem Einwendungsführer wurden verschiedene Forderungen bezüglich der Erschließung seiner landwirtschaftlichen Grundstücke erhoben. Die geplante Zuwegung zum Grundstück Fl. Nr. 800/3, Gemarkung Hallbergmoos, wurde für eine landwirtschaftliche Nutzung als weder geeignet noch ausreichend angesehen. Wir weisen diesen Einwand zurück. Eine verkehrssichere und ausreichende Erschließung der Fl. Nr. 800/3 ist aus Richtung Neufahrn über die SW-Rampe der Anschlussstelle B 388a/FS 12 nach der Planung des Vorhabensträgers möglich. Die Ausfahrt aus der Fl. Nr. 800/3 erfolgt dann ausschließlich über den geplanten Wirtschaftsweg (öffentlichen Feld- und Waldweg) nördlich der FS 12. Auch entspricht der nördlich von der FS 12 abzweigende und zur Fl. Nr. 800/3 führende Wirtschaftsweg samt neu anzulegender Unterführung (BW 6.2 s) mit einer lichten Höhe von 4,50 m und einer lichten Weite von 7,0 m den heutigen landwirtschaftlichen Erfordernissen. Die Linienführung des Wirtschaftsweges wurde so gewählt, dass der Begegnungsverkehr zwischen einem landwirtschaftlichen Fahrzeug und einem Radfahrer/Rollstuhlfahrer gewährleistet ist. Wir halten deshalb auch die Forderung nach einer weiteren Zufahrt im nördlichen Bereich der Fl. Nr. 800/3 nicht für gerechtfertigt. Eine weitere Zufahrt zur Fl. Nr. 800/3 der Gemarkung Hallbergmoos von der künftigen B 388a aus kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zugelassen werden. Dem Einwendungsführer steht ein Anspruch auf Verbesserung der Anbindung der Einzelanwesen oder der Wirtschaftswegeverbindungen auch nicht zu. Eine derartige direkte Zufahrt besteht schon derzeit nicht. Der Vorhabensträger hat im Verfahren aber angeboten, die Nutzung des Geh- und Radweges längs dieses Grundstücks durch landwirtschaftliche Fahrzeuge zur Verbesserung des heutigen Zustandes zuzulassen, sofern die dann notwendigen Kosten einer breiteren und dickeren Befestigung vom Einwendungsführer übernommen werden. Ferner hat der Vorhabensträger im Verfahren die Errichtung eines Wellstahldurchlasses zur Überquerung des Aufhüttenbaches (wie Bestand) in Höhe des vorgesehenen Wendehammers zur Erschließung des landwirtschaftlich genutzten Grundstücks Fl. Nr. 784/1, Gemarkung Hallbergmoos, zugesagt. Ein Verzicht auf den Wendehammer ist dagegen nicht möglich, da der Wendehammer für die laufende Unterhaltung des dortigen Wildschutzzaunes (vgl. C.3.4.8.3) erforderlich ist. Der Vorhabensträger hat außerdem die erstmalige Herstellung beidseits der Überführung des Wirtschaftsweges Erching (Bau-km 5+515,825 verlaufender Privatwege zu dem an der Ostseite der B 388a verlaufenden Wirtschaftsweg zugesagt. Der Weg zur Unterhaltung des Wildschutzzaunes nördlich des Versickerbeckens wird dabei entsprechend den sonstigen bestehenden Wegen für die landwirtschaftliche Nutzung als Privatweg des Grundstückseigentümers gestaltet. Für den Vorhabensträger ist ein Fahrrecht zur Unterhaltung des Wildschutzzaunes in der Planung vorgesehen und notwendig.

Es wurde ferner die Notwendigkeit des unter anderem über die Fl. Nr. 3101/4, 3101/2 und 3100 der Gemarkung Ismaning verlaufenden Wirtschaftsweges infrage gestellt. Die Notwendigkeit des Wirtschaftsweges ergibt sich daraus, dass zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Schutz von Wildtieren beidseitig auf der gesamten Baustrecke der B 388a ein Wildschutzzaun errichtet werden muss (vgl. C.3.4.8.3). Der Wirtschaftsweg ist zur dauerhaften Unterhaltung dieses Wildschutzzaunes erforderlich. In der ursprünglichen Planung war der Weg versehentlich nicht dar-

gestellt, aber bei den Grunderwerbsflächen des Einwendungsführers berücksichtigt. Insofern ergeben sich auch keine höheren Flächeninanspruchnahmen, als in der ursprünglichen Planung. Der Vorhabensträger hat im Verlauf des Wildschutzzaunes ein absperrbares Tor vorgesehen, um eine Benutzung des Wirtschaftsweges als "Ausweichstrecke" bei einem Stau auf der B 388a zu verhindern.

Eine von den Gemeinden Ismaning und Hallbergmoos angeregte ausreichende Anfahrmöglichkeit für Feuerwehr und Notarzt zum angrenzenden S-Bahn-Bereich (in Form von z.B. Crash-Toren) ist schon durch den Neubau der S-Bahnparallele B 388a gegeben. Zwischen der Straße und der S-Bahn sind keine weiteren Baumaßnahmen vorgesehen. Es sind lediglich Schutzplanken zwischen der B 388a und S-Bahn vorgesehen. Im Notfall können diese in dem entsprechenden Bereich von den örtlichen Rettungskräften entfernt werden. Das Anfahren des S-Bahn-Bereichs ist somit möglich.

Die Gemeinde Hallbergmoos hat die Aufrechterhaltung der Verbindungsrampe für die Behinderten (Weg vom Parkplatz über die S-Bahnschienen) gefordert. Die überbaute Verbindungsrampe, die ein Erreichen des S-Bahngleises Richtung Flughafen für Behinderte ermöglichte, wird aber durch den geplanten Wirtschaftsweg ersetzt. Mit einer Längsneigung von max. 3 % ist dieser auch von Rollstuhlfahrern befahrbar, zumal diese Längsneigung geringer ist als die der FS 12 über die S-Bahn. Eine Verbindung zum Bahngleis Richtung Flughafen für Behinderte ist damit auch künftig gewährleistet.

Der Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd hat im Anhörungsverfahren im Bereich des Überweges bei Bau-km 4+748 um Überprüfung gebeten, ob dieser Weg, der jetzt ein beschränkt nutzbarer Feldweg ist, weiter in dem jetzigen Ausbau aufrecht erhalten werden muss. Der Vorhabensträger konnte an dieser Stelle aber keinen Überweg über die S-Bahn-Gleise feststellen. Westlich der S-Bahn ändert sich in diesem Bereich am vorhandenen Wegenetz nichts. Östlich der S-Bahn wird der aus Osten kommende Weg an den entlang der B 388a verlegten Wirtschaftsweg angeschlossen, so dass sich hier im Endeffekt ebenfalls keine Änderungen im Wegenetz ergeben. Eine Querung der Straße und der DB-Strecke ist auch künftig nicht vorgesehen.

#### 3.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

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

##### 3.4.4.1 Lärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl.

§§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

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

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

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der Neubau der Straße, ihre Höhenlage und sonstige Gestaltung hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vernünftigste Lösung. Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung im Sinne von § 50 BImSchG entsteht. Durch eine Änderung der Trassierung, der Gradienten, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

Ein Einwendungsführer hat im Verfahren eine Trassenführung westlich parallel der S-Bahn-Trasse gefordert, um eine drohende Wertminderung seines mittelbar betroffenen Anwesens „Gleitnerhof“ und eine massive Verschlechterung der dortigen Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrsimmissionen zu vermeiden. Diese Forderung weisen wir zurück. Eine Trassenführung westlich der S-Bahn-Trasse ist wegen der erheblichen, insbesondere ökologischen Nachteile abzulehnen. Auch eine Parallellage wiese deutliche Nachteile wie die damit verbundenen Eingriffe in das Naturdenkmal „Bergergrube“ und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch bis zu 8,0 m hohe Straßendämme aus. Ferner würden zwei dann notwendige Überführungsbauwerke in sehr ungünstiger, schrägwinkliger Lage die Kosten der Baumaßnahme um ca. 2,75 Mio. € erhöhen und eine geringere Bodendämpfung bei Schallausbreitung verursachen.

Auch die Forderung auf Absenkung der Trasse der B 388a entlang der Westgrenze des „Gleitnerhofes“ und einer Führung in einer Einhausung oder einer halbgeschlossenen Deckelung wird abgelehnt. Eine Absenkung der Trasse ist angesichts des hohen Grundwasserstandes (1,5 - 2,0 m unter Flur) nur sehr bedingt möglich. Beim Bau einer Einhausung mit geschätzten Baukosten von ca. 5 Mio. € würden die Kosten der Schutzmaßnahme zum Schutz zweier Gebäude im Außenbereich nach § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Gewisse Beeinträchtigungen des Anwesens sind hinzunehmen, da die Aufnahme immissionsintensiver Bauvorhaben planungsrechtlich auch gerade dem Außenbereich zugeordnet wird. Eine aufwändige, mit unverhältnismäßig hohen Baukosten verbundene Einhausung bzw. Deckelung halten wir daher für nicht vertretbar. Mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die maßgebenden Grenzwerte eingehalten (siehe unten C.3.4.4.1.4).

Wie verweisen auch auf unsere Ausführungen bei der Variantenabwägung (C.2.3). Die Varianten sind hinsichtlich der Immissionsbelastung und wegen der Nachteile für andere Belange nicht besser zu beurteilen als die Planfeststellungslösung.

#### 3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

#### 3.4.4.1.3 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet (Unterlagen 11.1 und 11.2).

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

Die Verkehrsmengenangaben für die Prognose 2020 entstammen der Verkehrsuntersuchung B 388 neu von Prof. Dr. Kurzak (Stand 21.06.2003). Die Forderung auf Einschaltung eines weiteren Verkehrsgutachters zur Überprüfung der Verkehrsuntersuchung lehnen wir ab. Die Verkehrsprognose, die eine Verkehrsmenge von 29.500 Kfz/24 h im Straßenabschnitt B 388 - AS B 388a, von 20.200 Kfz/24 h im Straßenabschnitt B 388a - FS 12 und von 23.800 Kfz/24 h im Straßenabschnitt FS 12 - FS 44 für das Jahr 2020 zu Grunde legt, beruht nach unserer Überzeugung auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten und ist inhaltlich nachvollziehbar. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt. Der Lkw-Anteil wurde jeweils nach den Vorgaben der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) mit 20 % für die berechneten Straßenabschnitte bei Tag und bei Nacht angesetzt. Eine Berücksichtigung von Mautausweichverkehr bei dieser Prognose ist erfolgt. Laut der Aussage des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak kann es nach der Einführung der Lkw-Maut zu einer begrenzten Erhöhung des heute mit 6% relativ niedrigen Lkw-Anteils kommen. Aufgrund des mit der Flughafenentwicklung prognostizierten Verkehrszuwachses von 12.900 auf 23.800

Kfz/Tag ergibt sich effektiv eine Verdopplung der Lkw. Eine weitere Verdopplung des prozentualen Anteils auf 12% tags und 16% nachts ist aber unwahrscheinlich. Durch den verwendeten Ansatz von 20 % liegt man unabhängig von der tatsächlichen, weit niedrigeren Verkehrsverteilung zu Gunsten der Betroffenen hier in jedem Fall über diesen Werten. Die in diesem Verfahren festgelegten Lärmschutzmaßnahmen tragen der zu erwartenden Lärmentwicklung Rechnung bis ins Jahr 2020 und müssen nicht auf eine mögliche Gesamtnutzungsdauer eines landwirtschaftlichen Anwesens bezogen sein. Eine weitere Erhöhung des Zeithorizonts über 2020 ist nicht sinnvoll, da sich die Prognose auf einen absehbaren Zeitraum beziehen muss.

Die Forderung nach Berücksichtigung der Summenpegel von Verkehrswegen beim Lärmschutz führt zu keinem anderen Ergebnis. Für die Berechnung der Lärmschutzansprüche gem. der 16. BImSchV sind keine Summenpegel zu bilden. Bei der Schallemissionsberechnung werden nur die Schallemissionen berücksichtigt, die aus dem zu ändernden oder neu zu errichtenden Verkehrsweg resultieren. Eine Summation der Lärmbelastung sieht die 16. BImSchV dagegen nicht vor. In vorliegendem Fall wurden daher nördlich der Trasse der St 2053 nur die Geräuschemissionen der B388a, südlich davon die Geräusche der B 388a und der B 388 angesetzt. Die S-Bahn-Strecke sowie die bestehende Trasse der St 2053 werden baulich nicht verändert und sind von daher nicht zu berücksichtigen. Jedoch können gem. der Rechtsprechung des BVerwG die Summenpegel aus mehreren Verkehrswegen dann nicht völlig unberücksichtigt bleiben, wenn sie zu einer Gesundheitsgefährdung führen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl. 1996, S. 916). Demnach dürfen der bereits vorhandene Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt, da es die dem Staat obliegende grundrechtliche Schutzpflicht gebietet, sich in einem solchen Fall schützend vor den Einzelnen zu stellen. Das Bundesverwaltungsgericht hat jedoch offengelassen, wo die Grenzen der Gesundheitsgefährdung liegen. In einer ergänzenden Berechnung wurden die Summenpegel für die Immissionsorte IO-1, -3, -5, -6, -7, -8, und -14 ermittelt. Auch unter Berücksichtigung der Summenwirkung aller Verkehrswege treten danach Beurteilungspegel von maximal 66/58 dB(A) tags/nachts (vgl. IO-6) auf. Die Gesamtlärmbetrachtung liegt hier aber bei den Betroffenen deutlich unter der laut bisheriger Rechtsprechung als kritisch angesehenen Höhe von 70 - 75 dB(A) am Tag und 60 - 65 dB(A) in der Nacht. Vor diesem Hintergrund ist eine Gesundheitsgefährdung unseres Erachtens nicht gegeben. Die Immissionsanteile aus der weitestgehend parallel zur B 388a verlaufenden Flughafen-S-Bahn wurden an allen Immissionsorten auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses von 1987 überschlägig ermittelt. Demnach liegen deren Immissionsanteile um ca. 10 dB(A) unter denjenigen der B 388a und tragen mit weniger als 0,4 dB(A) nicht zu einer nennenswerten Erhöhung der Gesamtschallimmission bei.

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrundegelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind und die Berechnungen auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhen. Diesbezüglich werden im Rahmen der Bemessung Ausgangsdaten zu Grunde gelegt, die deutlich auf der sicheren Seite liegen. Das Fehlverhalten von einzelnen Verkehrsteilnehmern wirkt sich insofern nicht auf die maßgebenden Beurteilungspegel aus.

#### 3.4.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Maßgeblich ist das räumliche Erscheinungsbild im Gelände. Der Bau der B 388a stellt einen Neubau in diesem Sinne dar. Die Berechnung der schalltechnischen Untersuchung an den maßgebenden Immissionsorten hat für die zukünftige Situation ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen folgendes ergeben:



Im westlich der B 388a gelegenen Wohngebiet von Fischerhäuser der Gemeinde Ismaning wird der maßgebende Tagesgrenzwert der 16. BImSchV von 59 dB(A) für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete an allen Gebäuden eingehalten. Der Nachtgrenzwert von 49 dB(A) wird dagegen an drei Anwesen nördlich „An der Erdinger Straße“ (17(IO-14O, IO-14S), 17a (IO-15O), 19 (IO-05O,IO-05S)) um bis zu 1,2 dB(A) überschritten.

An den Wohngebäuden der beiden landwirtschaftlichen Betriebe östlich der B 388a sowie am Wohngebäude des landwirtschaftlichen Betriebs westlich der B 388 werden die anzuwendenden Mischgebietsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten.

Am östlich der B 388a - nördlich der Anschlussstelle - gelegenen Wohngebäude im Außenbereich (Erdinger Straße 19a) wird der maßgebliche Tagesgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) eingehalten, nachts wird der Grenzwert von 54 dB(A) an der zur B 388a hin orientierten Fassade um bis zu 1,5 dB(A) überschritten.

Im Bereich nördlich des Ortsteils Fischerhäuser der Gemeinde Ismaning wird ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen, d.h. auch ohne die Berücksichtigung des vorhandenen Schallschutzwalls mit einer Höhe von ca. 4 m über Schienenoberkante der parallel verlaufenden Flughafen-S-Bahnlinie S 8, an allen, beiderseits der B 388a gelegenen und im Sinne der 16. BImSchV bzw. der VLärmSchR 97 schutzbedürftigen Gebäuden, der anzuwendende Tagesgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) für Kern-, Dorf- und Mischgebiete unterschritten. Der Nachtgrenzwert von 54 dB(A) wird an einem Anwesen („Freisinger Straße 108“) auf der Westseite um bis zu 1,5 dB(A) überschritten.

Am westlichen Ortsrand von Hallbergmoos betragen die Schallimmissionen der neu zu errichtenden Straße in einem Abstand von ca. 550 m zur Achse der B 388a einschließlich des Knotens B 388a – FS 12 bis zu 52/44 dB(A) tags/nachts. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden tags und nachts deutlich unterschritten.

Die festgestellte Planung sieht dort, wo die maßgeblichen Grenzwerte 16. BImSchV an den oben angeführten Immissionsorten überschritten werden, aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen vor. Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers für eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung unter Verzicht auf einen weiteren Ausbau der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Hinblick auf § 41 Abs. 2 BImSchG für sachgerecht.

Östlich der B 388a wird am Anwesen Freisinger Straße 108 (IO-9, IO-9a Anwesen „Gleitnerhof“) ein insgesamt 270 m langer Schallschutzwall von 4,0 m Höhe (Bau-km 2+250 bis 2+520 re) errichtet, um die nach dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Ismaning hier maßgebenden Grenzwerte für Mischgebiete der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) tags/nachts in allen Geschoßen an den beiden zu Wohnzwecken genutzten Gebäuden im Außenbereich zukünftig einzuhalten. Dies gilt auch für den Nachtgrenzwert am nördlichen Wohngebäude, der ohne Lärmschutz auf der straßenzugewandten Westfassade um bis zu 1,4 dB(A) im obersten Geschoss überschritten würde. Die erzielbaren Pegelminderungen betragen am nördlichen Gebäude bis zu ca. 6 dB(A). Es werden damit keine zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern im Wohnhaus und in der vermieteten Wohnung erforderlich. Im Beurteilungszeitraum Tag wird mit dem geplanten Wall sogar der hier nicht gültige strengere Grenzwert der 16. BImSchV für Wohngebiete eingehalten und nur Nachts der Grenzwert für Wohngebiete am nördlichen Gebäude an der straßenzugewandten Fassade um bis zu 3 dB(A) überschritten, am südlichen Gebäude wiederum eingehalten. Die Forderung des Eigentümers, den geplanten Lärmschutzwall als zusätzliche Schallschutzaufgabe auf mindestens 250 m in nördlicher und 250 m in südlicher Richtung zu verlängern und auf mindestens 5,0 m zu erhöhen ist daher aus Lärmschutzgründen nicht erforderlich. Außerdem wäre zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte von 49 dB(A) nachts für Wohngebiete ein Wall von 6,5 m Höhe erforderlich. Dies ist zum einen wegen der vorhandenen Platzverhältnisse nur durch einen Wandaufsatz auf den

vorgesehenen Wall möglich. Bei einem nach der Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2002 anzusetzenden Durchschnittspreis einer Schallschutzwand von 272 €/m<sup>2</sup> ergäben sich hierbei Aufwendungen von 270 m x 2,5 m x 272 €/m<sup>2</sup>, also insgesamt 183.600 €. Ein weiterer Ausbau der aktiven Lärmschutzanlagen ist damit wegen Unverhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen nach § 41 Abs. 2 BImSchG abzulehnen.

Die Forderung des Eigentümers, auf der straßenzugewandten Seite schalldämpfende und reflexionshemmende Vorkehrungen und eine Begrünung mit ausgewachsenem Baum- und Strauchbestand vorzusehen, wird durch den Vorhabensträger erfüllt. Die straßenzugewandte Seite des Lärmschutzwalls beim Anwesen Gleitnerhof wird mit heimischen Sträuchern, Heister und Bäumen in gängigen Größen und Pflanzmaterial bepflanzt.

Wir halten den Einwand der Gemeinde Ismaning, dass die vorgesehene Höhe der Schallschutzmaßnahmen über der Fahrbahn weder umweltverträglich noch landschaftlich und städtebaulich akzeptabel seien, für nicht gerechtfertigt. Der Lärmschutzwall an den Anschlussstellen der B388/B 388a und St 2053/B 388a (BW 0/1 und BW 0/2) ist mit 4,50 m über Fahrbahnoberkante niedriger als die beiden angrenzenden Bauwerke. Der Wall entlang der B 388, der auch als Abkommensschutz dient, hat lediglich eine Höhe von 2,00 m über Fahrbahnoberkante. Er wird auf der ortszugewandten Seite bepflanzt und in die Landschaft eingebunden.

Ferner können wir den Vorhabensträger nicht zu einer künftigen Anpassung der Lärmschutzmaßnahmen an die tatsächliche Entwicklung des Verkehrslärms verpflichten. Die in diesem Verfahren festgelegten Lärmschutzmaßnahmen tragen ohnehin der prognostizierten Lärmentwicklung bis ins Jahr 2020 ausreichend Rechnung und umfassen einen noch absehbaren Zeitraum. Westlich der B 388 entlang der Rampe sieht die Planung von Bau-km 0+450 bis Bau-km 0+610 einen 160 m langen und 2,0 m hohen Schallschutzwall im Anschluss an den bestehenden Schallschutzwall vor, welcher zusätzlich als Abkommensschutz dient. Westlich der B 388a von Bau-km 0+610 bis Bau-km 0+700 li ist ein 90 m langer und 4,5 m hoher Schallschutzwall vorgesehen. Mit diesen aktiven Schallschutzmaßnahmen kann im westlich der geplanten B 388a gelegenen Wohngebiet von Fischerhäuser der Gemeinde Ismaning zukünftig auch der maßgebende Nachtgrenzwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) an allen Gebäuden eingehalten werden.

Für das Wohngebäude im Außenbereich, Erdinger Straße 19a (IO-08W), östlich der B 388a sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten an der zur Straße hin orientierten Fassadenseite passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV in diesem Beschluss unter A.3.7.3 festgesetzt, weil der Nachtgrenzwert von 49 dB(A) für dieses Gebäude um bis zu 1,5 dB(A) überschritten wird (vgl. Unterlagen 11.1, 11.2). Von aktiven Schallschutzmaßnahmen hat der Vorhabensträger wegen Unverhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 BImSchG abgesehen, weil der Nachtgrenzwert nur geringfügig überschritten wird und durch den Bau eines (80 m langen und 2,0 m hohen) Schallschutzwalls zwischen der B 388a und dem parallel verlaufenden Wirtschaftsweg wertvolle Biotopflächen beansprucht würden und der Amphibiendurchlass bei Bau-km 1+170 unter dem Wall verlängert werden müsste. Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 03.11.2003 sein Einverständnis mit der schalltechnischen Beurteilung durch den Vorhabensträger bestätigt und aus der Sicht des Lärmschutzes keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert.

Es wurde im Verfahren gefordert, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 - 80 km/h auf der B 388a anzuordnen, um den Lärmschutz für die angrenzenden Grundstücke sicherzustellen. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist abzulehnen, weil der Vorhabensträger durch die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen den Erfordernissen der Lärmvorsorge gerecht wird und verkehrliche Anordnungen zum Lärmschutz nicht zu den nach § 41 BImSchG gebotenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen zählen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung dürfte nach dem Bau auch nur dann angeordnet

werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse dann eine Gefahrenlage besteht würde, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z. B. der Verkehrssicherheit oder des Ruhebedürfnisses der Anwohner erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 S. 2 StVO).

Die vom Vorhabensträger vorgelegten Lärmberechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und für richtig befunden.

#### 3.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

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

Die Überprüfung der Schadstoffbelastung hat das Ergebnis gebracht, dass die Grenz- und Leitwerte der 22. BImSchV, der (mittlerweile mit Verordnung vom 13.07.2004 aufgehobenen) 23. BImSchV und der TA-Luft sowohl von der Zusatzbelastung als auch von der Gesamtbelastung (Vor- und Zusatzbelastung) an den nächst gelegenen Anwesen in keinem Fall erreicht oder überschritten werden.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-02" (Version 5.0) vorgenommen und die Ergebnisse des Vorhabensträgers bestätigt.

#### 3.4.4.3 Bodenschutz

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

#### 3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 3.4.5.1 Vorbemerkung

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Planunterlage 8.1 und 8.2 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes

Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 07.03.1997, UPR 1997, 329).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 1 bzw. 8.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

#### 3.4.5.2 Verbote/Öffentlicher Belang

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

Die Planfeststellungsbehörde lässt aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen die Ausnahme vom Verbot des Art. 13d BayNatSchG für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen Biotope zu. Das gilt auch für die Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. gemäß Art. 13e BayNatSchG. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Nach der zum 01.08.2005 in Kraft getretenen Änderung des BayNatSchG ist durch die Verweisung in Art. 13e Abs. 3 BayNatSchG klargestellt, dass die Entscheidung über die Ausnahme von den Verboten des Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG nicht anders zu behandeln ist, als die Ausnahme von den Verboten des Art. 13d BayNatSchG. Sie ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst. Ein gesonderter Ausspruch im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses ist daher nicht mehr erforderlich.

Der Bau der B 388a beeinträchtigt die Landschaftsschutzgebiete "Isartal im Landkreis München und im Landkreis Freising" (Verordnung des Bezirks Oberbayern vom 18.02.1986) und "Mooslandschaft südlich Hallbergmoos" (Verordnung des Landkreises Freising vom 14.09.1990, in der Fassung vom 18.10.2005). Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs-, Schutz-, und Ausgleichsmaßnahmen wird gemäß den §§ 7 und 8 der beiden Landschaftsschutzgebietsverordnungen in Verbindung mit Art. 49 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses (Art. 49 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG) die erforderliche Erteilung einer Befreiung von den Verboten nach § 4 der Landschaftsschutzgebietsverordnungen ersetzt. Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten als die naturschutzrechtlichen Anforderungen an der Erhalt des geschützten Gebietes. Dies ergibt sich aus den Darstellungen zur Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.2.3). Maßgeblich in die Abwägung miteingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff in Natur und Landschaft angemessen ausgeglichen werden kann.

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich im Ergebnis für den Neubau der B 388a ebenfalls nicht als rechtliches Hindernis. Nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG wird in diesem Planfeststellungsbeschluss von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG und der Art. 12, 13 FFH-RL und Art. 5 V-RL für die nach Anhang IV der FFH-RL bzw. der V-RL geschützten Arten, die durch das planfestgestellte Vorhaben beeinträchtigt werden, im Rahmen der Konzentrationswirkung aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen eine Befreiung erteilt. Auf die speziellen Ausführungen zum Artenschutz unter C.3.4.5.4 wird verwiesen.

### 3.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 3.4.5.3.1 Eingriffsregelung

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wildlebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Sofern eine Art nach Anhang IV der Richtlinie 92/43 EWG betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Populationen der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein. Ist der Eingriff weder ausgleichbar noch in sonstiger Weise kompensierbar und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, kann vom Verursacher eine Ersatzzahlung verlangt werden (Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG).

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 beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend (Art. 6 Abs. 4 BayNatSchG).

#### 3.4.5.3.2 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 beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist nach dem 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 schützt nicht nur den aktuellen Zustand des Lebensraumes, sondern auch zu erwartende Entwicklungen (BVerwG vom 16.12.2005, NVwZ 2005, 589). Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

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

Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs-, Schutz- (S 1- S 4) und Gestaltungsmaßnahmen (G 1 - G 5). Insbesondere dient zur Minimierung der erheblichen und nachhaltigen Trenn- und Zerschneidungseffekte zwischen der Offenlandschaft des ehemaligen Niedermoorbereiches und den hochwertigen Schutzgebieten östlich des Untersuchungsraumes mit dem überregional bis landesweit bedeutsamen Lebensraumkomplex Isarauwald der Bau einer Grünbrücke mit 50 m Breite auf der Höhe des Waldstückes "Eichet" als Korridor für alle wandernden Tierarten. Die Anlage von drei verschiedenen Lebensraumtypen und der Bau von Leiteinrichtungen an der Böschungsunterkante in den an die Grünbrücke angrenzenden Streckenabschnitten der B 388a soll alle Arten entweder über die Grünbrücke oder zu verschiedenen Durchlässen leiten. Die landschaftsgerechte Gestaltung des Straßenraumes erfolgt durch Anlage von unterschiedlichen Standorttypen auf den Straßenbegleitflächen (Böschungen, Flächen der Anschlussbauwerke, etc.) sowie der Einbeziehung von Verschnittflächen, welche ebenfalls in die Gestaltung einbezogen werden. Die nicht mehr benötigten bisher versiegelten Flächen der B 388 und der Kreisstraße FS 44 werden entsiegelt und der natürlichen Sukzession überlassen. Die Flächen auf und um die Grünbrücke werden ebenfalls landschaftsgerecht gestaltet und stellen neben ihrer Funktionen für den Naturhaushalt eine Maßnahme zur Gestaltung des Straßenraumes dar. Als Schutzmaßnahmen dienen zeitliche Begrenzung bei der Rodung von Gehölzen (S 1), die Begrenzung des Baufeldes im Bereich angrenzender Biotopflächen (S 2), der Schutz der Fließgewässer während der Bauzeit durch rechtzeitige Anlage von Schutzeinrichtungen (z. B. Absetzanlagen, S 4) und die Gestaltung von Durchlässen und Bachverlegungsstrecken nach tierökologischen Gesichtspunkten (S 3). Dabei werden die Böden der Durchlässe mit standorttypischem Substrat abgedeckt, um eine höhere Akzeptanz der Durchlässe insbesondere für Amphibien und Kleinsäuger zu erreichen. Die Verlegungsstrecken des Pörreraugrabens zwischen Bau-km 5+500 und Bau-km 5+700 sowie des Aufhüttenbaches zwischen Bau-km 6+600 und Bau-km 7+070 werden zudem mit wechselnder Böschungsneigung ausgeformt und mit anstehenden Material gestaltet. Entlang der Bäche werden standortheimische Gehölze und Einzelbäume gepflanzt und zu gewässerbegleitenden Gehölzpflanzungen entwickelt. Die übrigen Flächen werden mit für den Standort angepassten Saatgutmischungen angesät mit dem Ziel von gewässerbegleitenden Hochstaudenfluren. Im Übrigen wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 8.1) und den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen.

#### 3.4.5.3.3 Ausgleichsmaßnahmen

Wie in den Unterlagen 1, 8.1 und 8.2 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen, die sich auf den Ausgleichsbedarf auswirken:

- Es kommt zu Überbauung und Beeinträchtigungen ehemaliger Abbaustellen mit kleinteiligem Mosaik von ephemeren Tümpeln, Röhrichgesellschaften, Seggenriedern, Initialvegetation, Flächen der Bayerischen Biotopkartierung, Teilflächen geschützt nach Art. 13d BayNatSchG (Konfliktbereiche K 1 und 2 der Unterlage 8.1) und von bachbegleitenden Lebensräumen und Lebensraumvernetzungen entlang des Schwaigbaches, des Pörreraugrabens und des Aufhüttenbaches mit Feuchtwald, Hochstaudenfluren und gewässerbegleitenden Gehölzsäumen, Flächen der bayerischen Biotopkartierung, Teilflächen geschützt nach Art. 13d BayNatSchG, (Konfliktbereiche K 3 und 4), die als Lebensräume mit hoher Bedeutung eingestuft sind.
- Ferner werden Gehölze, Hochstauden- und Altgrasfluren (Konfliktbereiche K 1 bis 4) und von im Rahmen des S-Bahn-Baues angelegte Ausgleichsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG (Konfliktbereiche K 2, 3, 4) mit mittlerer Bedeutung beeinträchtigt.

- Beeinträchtigungen entstehen ferner durch den Verlust von Böden und ihrer Funktionen durch Versiegelung im Bereich der Fahrbahn und der Anwandwege sowie der an die Fahrbahn angrenzenden Böden (durch hohe Sorptionsfähigkeit nur geringe Empfindlichkeit) durch Schadstoffeinträge (Konfliktbereiche 1 bis 4).
- Es kommt zu einer Gefährdung der hoch anstehenden Grundwasservorkommen (Konfliktbereiche K 2, 3 und 4) mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen) und von mehreren Oberflächengewässern (Schwaigbach, Aufhüttenbach, Pfürreraugraben, ephemere Tümpel) mit hoher bzw. mittlerer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag durch bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Eintrag von Schwemm- und Feinmaterial, Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen) und durch die Durchfahrung des Wasserschutzgebietes Eicht der Gemeinde Hallbergmoos mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag.
- Das Bauvorhaben greift in Lebensräume streng geschützter Arten nach Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97: (Baumfalke, Mäusebussard, Sperber, Turmfalke, Wespenbussard), nach Anhang IV der FFH-RL (Zauneidechse, Laubfrosch, Wechselkröte, Schwarzblauer Wiesenknopf-Ameisenbläuling) und der Bundesartenschutzverordnung (Grauspecht, Grünspecht, Kiebitz, Teichhuhn) ein (vgl. auch die spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung in Unterlage 8.4).
- Ausgleichsmaßnahmen anlässlich des Baus der Flughafen-S-Bahn und des Flughafen München werden direkt oder in ihren entlang der Maßnahmen verlaufenden Funktionsbeziehungen gestört (Konfliktbereich 1).
- Bedeutsame Vernetzungsachsen zwischen den Lebensräumen des Erdinger Moores (Finsinger Moos, Naturschutzgebiete Zengermoos, Notzinger Moos, Oberdinger Moos), dem Lohwaldrest "Eicht" mit der Isaraue (Konfliktbereich 3), den zwischen beiderseits der Flughafen-S-Bahn liegenden Biotopflächen (Konfliktbereich 1) in ehemaligen Abbaustellen sowie innerhalb und entlang der Fließgewässer (insbesondere Schwaigbach und Pfürreraugraben) zwischen den Lebensräumen am Speichersee und des Erdinger Moores mit der Isar bzw. der Isaraue mit mittlerem bis hohem Konfliktpotential (Konfliktbereich 3) werden beeinträchtigt.
- Das Landschaftsbild wird durch das Anschlussbauwerk an die B 388 mit Dammhöhen bis zu 8,0 m (Konfliktbereich 1), das Anschlussbauwerk an die Kreisstraßen FS 44 und FS 12 (Konfliktbereich 4), die akustische Belastung und zusätzliche optische Trennwirkung im erholungswirksamen Bereich des Bebauungsplangebiets "Erholungsgebiet Hallbergmoos-Süd" beeinträchtigt.

Nach § 19 Abs. 2 S. 1, 1. Alt. BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. Bay-NatSchG sind die Beeinträchtigungen vorrangig auszugleichen. Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Sofern Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich oder unverhältnismäßig sind, sind die Beeinträchtigungen in sonstiger Weise zu kompensieren, also Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen, die für die dort wild lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, "zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" für die Zulässigkeit des Vorhabens verlangt. Bei der Betroffenheit von Arten nach Anhang IV der FFH-RL werden strengere Voraussetzungen gefordert. 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 Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten gemeinsamen Grundsätze vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Es ergeben sich dabei folgende landschaftspflegerische Zielsetzungen:

- Neuschaffung der einzelnen überbauten und randlich beeinträchtigten Biotoptypen durch Vergrößerung und qualitative Aufwertung der betroffenen Lebensräume (Flächenausgleich).
- Lage und Gestaltung der Flächen innerhalb eines wirksamen Gesamtkonzeptes mit Schaffung ökologisch wirksamer Ausgleichsflächen zur Neuorganisation des landschaftlichen Gefüges; Wiederherstellung bzw. Aufbau eines funktionierenden Lebensraumverbundes, um nicht nur einzelnen Tier- oder Pflanzenindividuen, sondern zusammenhängenden Lebensgemeinschaften und auf Komplexlebensräume angewiesenen Tierpopulationen das Überleben zu ermöglichen.
- Einbindung des Baukörpers in den Landschaftsraum zur landschaftsgerechten Wiederherstellung oder zur Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie zur Sicherung der Erholungseignung.
- Lage der Ausgleichsflächen im räumlichen Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen.
- Maßnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes dienen auch der Aufwertung des Landschaftsbildes.
- Maßnahmen, die aus den biotischen Funktionen hergeleitet sind (Schutzgüter Pflanzen und Tiere) erfüllen auch Ausgleichsfunktionen für die abiotischen Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Kleinklima.
- Schaffung von großen Flächeneinheiten, um die Randstörungen, die vor allem von den angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzungen ausgehen, möglichst gering zu halten und auch um das Pflegemanagement der Flächen zu vereinfachen bzw. langfristig zu sichern.
- Anlage der Ausgleichsmaßnahmen möglichst auf Standorten mit hohem ökologischem Entwicklungspotenzial, damit durch die speziellen Standortbedingungen die Entwicklung der angestrebten Lebensräume ermöglicht und ggf. beschleunigt wird.
- Anlage der Ausgleichsmaßnahmen auf derzeit intensiv genutzten Flächen mit geringer Lebensraumfunktion.
- Anbindung der Ausgleichsmaßnahmen an bestehende Lebensraumkomplexe, die als Lieferbiotope für die Wiederbesiedelung durch Pflanzen und Tiere fungieren.
- Grundsätzliche Verwendung von Pflanzmaterial bzw. Saatgut autochthoner Herkunft bei den Pflanzungen und den Ansaaten.

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



Maßnahmen zum Ausgleich von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. Gleichzeitig dienen sie jedoch dem Ausgleich von Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter Boden, Wasser und Klima und dem Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung.

Auf 10,665 ha Fläche sind bei einem Ausgleichsflächenbedarf von insgesamt 8,977 ha folgende Maßnahmen vorgesehen:

Durch den Neubau der B 388a werden neben der Versiegelung von landwirtschaftlicher Nutzfläche eine Vielzahl kleiner Biotope (naturnahe Gehölzflächen, Stillgewässer, Hochstaudenfluren, Hecken, etc.) in der Feldflur überbaut. Angrenzende Lebensräume werden mittelbar beeinträchtigt. Insbesondere werden wie beschrieben Funktionsbeziehungen von zum Teil überregionaler Bedeutung beeinträchtigt.

Die Maßnahmen zur Kompensation dieser Eingriffe in die Lebensräume und Funktionsbeziehungen werden analog zu den allgemeinen Zielsetzungen so zusammengefasst und situiert, dass sie einen erheblichen Anteil an der Umlenkung bzw. Wiederherstellung des landschaftlichen Gefüges haben, der Verbund zwischen den Lebensräumen beiderseits der Straße, insbesondere auch der Austausch zwischen den Lebensräumen des Erdinger Moores, des Lohwaldrestes Eichtet und den Isarauen weiterhin möglich ist und die Funktion der Grünbrücke unterstützt wird. Für die geplanten Ausgleichsflächen im Bereich der Grünbrücke (Maßnahme A 1 und A 2) sind die nachfolgenden Maßnahmen vorgesehen:

- Anlage eines niedrigen Walles auf der Südseite der Ausgleichsfläche A 1 zur Vermeidung von Randeinflüssen (Ablagerungen, Nutzungen, etc.);
- Pflanzung von Gehölzgruppen und Hecken insbesondere im nördlichen Bereich der Fläche, Verwendung von standortheimischen Gehölzen;
- Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen mit standortheimischen Gehölzen.
- Abtrag von Oberboden, Anlage von kiesigen Rohbodenstandorten mit Ansaat speziell zusammengestellter Saatgutmischungen heimischer Arten zur Vermeidung der Besiedlung mit Neophyten, bevorzugt auf dem Südteil der Fläche.
- Anlage von zeitweise wasserführenden Mulden als Laichgewässer, insbesondere für die Wechselkröte optimiert.
- Umwandlung von Acker in Grünland, Aussaat speziell zusammengestellter Saatgutmischungen heimischer Arten.
- Pflanzung von Obstbaumhochstämmen.
- Aushagerung und extensive Nutzung des neuangelegten Grünlands, keine Düngung, Mahdzeiten in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde.
- Pflege zur Freihaltung der Rohbodenflächen und der Laichgewässer.
- Pflegedurchgänge zur selektiven Verjüngung in Abhängigkeit von der Gehölzentwicklung alle 10 bis 15 Jahre; einzelne Gehölze werden dabei herausgenommen oder auf den Stock gesetzt; einzelne Gehölze sollen durchwachsen.

Für die in den vorgenannten Maßnahmen nicht vollständig berücksichtigten Eingriffe, insbesondere Eingriffe in die Biotope der Feldflur wird über die beschriebenen Maßnahmen hinaus ein Ausgleich durch die Maßnahme A 3 geschaffen. Hierbei werden, wie in den Zielsetzungen beschrieben, die Ausgleichserfordernisse insbesondere aus den Konfliktbereichen 1 und 2 zusammengefasst in einer Maßnahme ausgeglichen. Ziel der Maßnahme ist die Schaffung von neuen Lebensräumen und Vernetzungselementen in der Feldflur. Leitart hierfür ist insbesondere die Wechselkröte. Vorgesehen sind die Anlage eines niedrigen Walles auf der Westseite der Ausgleichsfläche zur Vermeidung von Randeinflüssen (Ablagerungen, Nutzungen, etc.), die Anlage von zeitweise wasserführenden Mulden

als Laichgewässer (insbesondere für die Wechselkröte optimiert), die Anlage von kiesigen Rohböden mit Ansaat speziell zusammengestellter Saatgutmischungen heimischer Arten zur Vermeidung der Besiedlung mit Neophyten (extensive Pflege der Flächen) und die kleinflächige Pflanzung von vorwiegend linearen Gehölzgruppen und Einzelbäumen mit Verwendung von standortheimischen Gehölzen.

Durch die Baumaßnahme werden Ausgleichsflächen zum Bau der Flughafen-S-Bahn in einem Umfang von 2,50 ha überbaut. Diese Maßnahmen werden in gleicher Flächengröße und in Nachbarschaft zu bestehenden Ausgleichsmaßnahmen der Bahn neu ausgewiesen. Die Ausgleichsmaßnahme A 4 liegt östlich der Grünbrücke angrenzend zu der dort liegenden DB-Ausgleichsfläche. Damit wird diese Maßnahme zudem sinnvoll einbezogen in das Gesamtkonzept zum Ausgleich der Eingriffe durch die B 388a. Vorgesehen sind daher die gleichen wie in der gesamten Vernetzungsstruktur beiderseits der Grünbrücke vorgesehenen Maßnahmen.

Die Eingriffe in das landschaftliche Funktionsgefüge werden aufgrund der 50 m breiten Grünbrücke und der vorgesehenen Lage der Ausgleichsflächen sowie der Reaktivierung des Aufhüttenbaches (Maßnahme A 6) als Vernetzungselemente dahingehend minimiert, dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen verbleiben. Die Verlegung des Aufhüttenbaches ist in den festgestellten Plänen als solche gekennzeichnet und beschrieben.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, der Erholung und des Naturgenusses werden durch Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen sowie im Straßennahbereich (G-Flächen) ausgeglichen. Weiterhin tragen die Ausgleichsflächen auch zu einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und zum Ausgleich der Beeinträchtigungen der Erholungseignung bei.

Es wurde moniert, dass die Planung das auf dem Grundstück Fl. Nr. 3100, Gemarkung Ismaning, befindliche eingetragene Biotop nicht ausreichend berücksichtige. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Das Biotop und die nicht zu vermeidenden Eingriffe sind in den landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplänen sowie Maßnahmenplänen dargestellt und berücksichtigt worden. Der Zufluss aus der vorhandenen Geländemulde zu der Wasserfläche ist künftig am östlichen Dammfuß der B 388a weiterhin möglich.

Wir lehnen den von der Gemeinde Ismaning geforderten Bau einer zweiten Wildbrücke im Bereich der Gemarkung Ismaning ab. Nach dem vom Vorhabensträger in Auftrag gegebenen Gutachten der Wildbiologischen Gesellschaft München e.V. vom Juli 1999 lassen sich die Lebensbedingungen für Wildtiere in diesem Raum durch Anlage einer zweiten Grünbrücke zusätzlich nicht mehr verbessern. Die dafür notwendigen Kosten in Höhe von rd. 2,5 Mill. € lassen sich daher nicht vertreten. Die Gemeinde Ismaning hat diese Forderung im Erörterungstermin vom 16.11.2005 zurückgezogen.

Die Forderung der Landeshauptstadt München, die Grünbrücke und die Ausgleichsflächen an die Nordgrenzen der Fl. Nr. 742 und 745/1 zur Vermeidung von Splitterflächen zu verschieben, wird zurückgewiesen. Wir halten die Lage der Grünbrücke in unmittelbarer Nähe zum Waldstück für sachgerecht, da hier eine Konzentration von Funktionsbeziehungen vorliegt. Hier verlaufen im wesentlichen die Mehrzahl der der Jägerschaft bekannten traditionellen Wechsel des Rotwildes zwischen Isaraue und den Erdinger Mooregebieten (Rotwildwechsel, Dachs-Habitat). Die Landeshauptstadt München hat ihre Forderung inzwischen zurückgenommen und ist mit der Situierung der Grünbrücke und der Ausgleichsflächen einverstanden.

Das Landratsamt Freising, untere Naturschutzbehörde, hat im Verfahren verschiedene Forderungen erhoben. Die geforderte Elektrofischerei zur weiteren Datenerfassung wird zurückgewiesen. Wir halten in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde die vom Vorhabensträger erhobenen Datengrundlagen

zur Beurteilung der Eingriffe bei Fischarten für ausreichend. Keine der im Eingriffsgebiet vorkommenden Fischarten ist besonders bzw. streng geschützt. Die Befischung ist daher entbehrlich und würde zudem eine erhebliche Störung der Fischwelt verursachen. Ein Vorkommen der Groppe (Anhang II Art der FFH-RL) wurde bei der Vorprüfung der FFH-Verträglichkeit des Bauvorhabens unterstellt und beurteilt (vgl. C.1.3).

Bei der Verlegung des Pfürreraugrabens hat der Vorhabensträger einen Abstand von 2 m zwischen der Böschungsunterkante der Straße und der Böschungsoberkante des zu verlegenden Pfürreraugrabens vorgesehen. Die zusätzliche Anlage eines Entwässerungsgrabens ist zum Schutz von Straßenabwässern nicht notwendig und wird ebenfalls abgelehnt, da die Entwässerung der B 388a aufgrund ihrer Querneigung vom Pfürreraugraben weg in östlicher Richtung erfolgt.

Die geforderte Reaktivierung des Aufhüttenbachs vor Verlegung des Pfürreraugrabens ist erst möglich, wenn der Verkehr der FS 44 auf die B 388a verlegt worden ist. Bei der Verlegung des Aufhüttenbachs wird die Straßenfläche der FS 44 beansprucht, um Eingriffe in bestehende Kompensationsflächen der Deutschen Bahn AG zu vermeiden.

Die Festsetzung von durchgängigen Mindestwassermengen für Pfürreraugraben und Aufhüttenbach und die Errichtung eines durchgängigen Auslaufbauwerkes beim Auslauf des Schwaigbaches in den Aufhüttengraben können wir dem Vorhabensträger nicht auferlegen. Es ist nicht Aufgabe des Vorhabensträgers für eine durchgängige Erhöhung der Mindestwassermengen zu sorgen. Veränderungen in diesen Bereichen sind nicht vorgesehen und damit auch nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Vorhabensträger braucht auch keine Gestaltungspläne für das geplante Versickerbecken als technische Entwässerungseinrichtung zur Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde einzureichen, da es sich dabei um keine naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme handelt. Für eine landschaftsgerechte Einbindung des Versickerbeckens nördlich des Schwaigbaches durch den Vorhabensträger ist durch die Nebenbestimmung unter A.3.3.5.8 gesorgt.

Ein Nachweis der Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen durch die Bestätigung eines privaten Sachverständigen kann vom Vorhabensträger nicht verlangt werden, weil dies nicht für Eingriffe durch Behörden gilt (Art. 6b Abs. 6 Satz 5 BayNatSchG).

Von einem Einwendungsführer wurde die Notwendigkeit der vorgesehenen Amphibiendurchlässe bezweifelt. Wir halten diese Amphibiendurchlässe für erforderlich. Eine Leitart für die Anlage der Durchlässe ist die im Umfeld des Projektes nachgewiesene Wechselkröte. Die bestehende S-Bahnlinie mit ihren Begleitstrukturen dient der Wechselkröte als Landlebensraum und Vernetzungsachse, da eine Barrierewirkung der Bahntrasse auf Grund des S-Bahn-Betriebes kaum gegeben ist. Durch den bahnparallelen Bau der B 388a werden Ausgleichsflächen der DB AG (Landlebensräume und Ausbreitungswege der Wechselkröte) überbaut. Weiterhin wird der Individuenaustausch über die vielbefahrene Straße hinweg weitgehend unterbunden. Auf Teilstrecken wird der Austausch durch Zäunung unterbunden. Zur Minimierung dieser Eingriffe ist die Anlage der Durchlässe erforderlich. Die Durchlässe dienen aber auch weiteren bodengebundenen Kleintierarten. Die Lage der Amphibiendurchlässe orientiert sich an den bestehenden Durchlässen unter der S-Bahn, den angrenzenden Strukturen und am Relief und damit an der Böschungshöhe der Straße. Auch die lichte Höhe der Durchlässe richtet sich nach der Dammhöhe der Straße, lehnt sich jedoch in der Regel an das Merkblatt für Amphibienschutz an Straßen (MAmS), herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2000), an. Ein Verzicht auf den Durchlass unter der Bahnstrecke bei Bau-km 0+920 würde zu einer naturschutzfachlich nicht akzeptablen Trennung der Biotopteile 7736-0091-001 durch das planfestgestellte Bauvorhaben führen. Das Landratsamt München, untere Naturschutzbehörde, hat uns die fachliche Notwendigkeit der Amphibiendurchlässe

nochmals in einer schriftlichen Stellungnahme bestätigt. Die gewählten Abmessungen der Durchlässe entsprechen nach dem aktuellen MAmS den Mindestgrößen bis 20 m Durchlasslänge, die nicht überschritten wird. Eine weitere Verkürzung durch entsprechende Rücknahme der Böschungen im Bereich der Durchlässe ist somit nicht erforderlich.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Ausgleichsmaßnahmen dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 9.1 und 9.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

Der Forderung des Zweckverbandes Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd auf einen Grundstückserwerb bezüglich der Fl. Nr. 742/9, Gemarkung Hallbergmoos, als Ausgleichsfläche aus Gründen der Versorgungssicherheit zu verzichten und statt dessen eine Dienstbarkeit zu bestellen, da sich dieses Grundstück im Wasserschutzgebiet der Schutzzone II befindet, kann aus naturschutzfachlichen Gründen entsprochen werden. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (Pflanzung von Feldgehölzen und Hecken angrenzend an die bestehenden Gehölzstrukturen sowie von Einzelbäumen und Baumgruppen mit standortheimischen Gehölzen, Anlage von kiesigen Rohbodenstandorten mit Ansaat speziell zusammengestellter Saatgutmischungen heimischer Arten, Umwandlung von Acker in Grünland, Anlage von zeitweise wasserführenden Mulden als Laichgewässer) sind zum Ausgleich der Einriffe notwendig und beruhen auf einem fachlich nachvollziehbaren Konzept. Die Versorgungssicherheit sehen wir durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen in keiner Weise beeinträchtigt.

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

#### 3.4.5.4 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für den Neubau der B 388a nicht als rechtliches Hindernis. Nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG wird in diesem Planfeststellungsbeschluss von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG und der Art. 12, 13 Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) und Art. 5 Vogelschutzrichtlinie (V-RL) für die nach Anhang IV der FFH-RL bzw. der V-RL geschützten Arten, die durch das planfestgestellte Vorhaben beeinträchtigt werden, im Rahmen der Konzentrationswirkung eine Befreiung erteilt.

##### 3.4.5.4.1 Nationales Artenschutzrecht

Eine Zulassung des Planvorhabens in Bezug auf die Betroffenheit allein nach Bundesrecht geschützter Arten lässt sich für den Neubau der B 388a auf die Legalausnahme nach § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG stützen. Für alle lediglich nationalrechtlich geschützten Arten bleibt es auch nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319, siehe unten C.3.3.5.4.2) bei der Anwendung der Legalausnahme und der Einbeziehung des Artenschutzes in die Eingriffsregelung, weil insofern kein rechtlicher Konflikt mit dem Anwendungsvorrang (BVerwG vom 21.06.2006, Az. 9 A

28.05, Rn. 38) europäischen Rechts auftritt. Die Verbote des § 42 BNatSchG gelten danach u. a. nicht für den Fall, dass die Handlungen bei der Ausführung eines nach des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. des Art. 6a Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayNatSchG i. V. m. § 19 Abs. 4 BNatSchG zugelassenen Eingriffs vorgenommen werden, soweit hierbei Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten, nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Im Rahmen der Eingriffsermittlung und der damit verbundenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wurden die möglichen Beeinträchtigungen dieser besonders geschützten Arten berücksichtigt. Jedenfalls geschehen die in Vollzug eines Planfeststellungsbeschlusses unvermeidbaren Beschädigungen und Beeinträchtigungen besonders geschützter Tierarten grundsätzlich nicht absichtlich, da sie wie hier eine unausweichliche Konsequenz rechtmäßigen Handelns darstellen. Die Beeinträchtigungen der nach nationalem Recht besonders geschützten Arten, die nicht auch streng geschützt sind, wurden im Rahmen der Eingriffsregelung durch die Berücksichtigung der Auswirkungen auf die jeweiligen vorgefundenen Biotoptypen in den Unterlagen 8.1 und 8.2 generalisierend erfasst. Die für diese Biotoptypen vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen dienen zugleich dem Schutz der dort betroffenen besonders geschützten Arten.

#### 3.4.5.4.2 Europäisches Artenschutzrecht

Auf Arten, die unter das Schutzregime der FFH-RL oder der V-RL fallen, ist § 43 Abs. 4 Satz BNatSchG wegen Verstoßes gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht dagegen nicht anwendbar. Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) beanstandet, dass § 43 Abs. 4 BNatSchG keinen rechtlichen Rahmen vorsehe, der mit der durch Art. 16 FFH-RL eingeführten Ausnahmeregelung in Einklang stehe, weil die Vorschrift die Zulassung der Ausnahmen nicht von der Erfüllung sämtlicher Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL abhängig mache, sondern lediglich davon, dass Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten und Pflanzen besonders geschützter Arten nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Hierdurch werde - unabhängig davon, ob die Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL im Rahmen der Entscheidung nach § 19 BNatSchG tatsächlich beachtet würden - die Richtlinie jedenfalls nicht hinreichend klar und bestimmt umgesetzt (aaO, Rn. 57 - 62). Der EuGH stellte bereits in seinem Urteil vom 20. Oktober 2005 (Rs. C-6/04, Rn. 111 f.) fest, dass Artikel 16 der FFH-RL die Voraussetzungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den Artikeln 12 bis 15 Buchstaben a und b der Richtlinie abweichen dürfen, genau festlege und daher restriktiv auszulegen seien. Die Artikel 12, 13 und 16 der Richtlinie bildeten gemeinsam ein geschlossenes Schutzsystem, so dass jede mit der Richtlinie unvereinbare Ausnahme zu den Artenschutzbestimmungen sowohl die Verbote der Artikel 12 oder 13 als auch die Ausnahmebestimmung des Artikels 16 verletze. Obwohl die beiden Urteile des EuGH nur die Umsetzung der Vorschriften der FFH-RL betrafen, lassen sich die darin getroffenen Aussagen auch auf die Umsetzung des Art. 9 V-RL übertragen, da auch deren Art. 5 bis 9 V-RL ein geschlossenes Schutzsystem darstellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, 9 A 28.05, Rn. 38), dessen Anforderungen in der Regelung des § 43 Abs. 4 BNatSchG nicht vollständig zum Ausdruck kommen. Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 21. Juni 2006 (9 A 28.05, Rn. 38) daher festgestellt, dass die Ausnahmeregelung des § 43 Abs. 4 BNatSchG gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht verstößt. Sie könne aufgrund des Anwendungsvorrangs des Europäischen Rechts keine Grundlage für die Zulassung eines Bauvorhabens bieten. Dies gelte unabhängig davon, ob das europäische Prüfprogramm der Sache nach zutreffend abgearbeitet wird.

Für die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbote im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses bedeutet dies: Dort, wo das nationale Artenschutzrecht in Konflikt mit dem Europäischen Recht kommen kann, genießt das Europäische Recht Anwendungsvorrang. Für die Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie für die

europäischen Vogelarten kommt die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG daher nicht zur Anwendung. Für alle übrigen lediglich nationalrechtlich geschützten Arten bleibt es bei der Anwendung der Legalausnahme und der Einbeziehung des Artenschutzes in die Eingriffsregelung.

Wo die Legalausnahme nicht zur Anwendung kommen kann, mussten daher artenschutzrechtliche Befreiungen gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG geprüft werden, der insofern § 42 Abs. 1 BNatSchG ergänzt. Die Befreiung ist eine eigenständige Entscheidungsmöglichkeit der Planfeststellungsbehörde, die ihr offen steht, sofern § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG nicht eingreift (BVerwG aaO, Rn. 40). Den europarechtlichen Bestimmtheitsanforderungen, wie sie der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 formuliert hat, trägt § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG hinreichend Rechnung. Danach kann von den Verboten auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und die Art. 12, 13 und 16 FFH-RL oder die Art. 5 bis 7 und 9 V-RL nicht entgegenstehen. Durch die unmittelbare Bezugnahme auf die Verbots- und Ausnahmetatbestände des einschlägigen Gemeinschaftsrechts ist – anders als bei § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG - die vollständige Anwendung des europäischen Prüfprogramms sichergestellt.

#### 3.4.5.4.3 Befreiungserteilung nach § 62 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG

3.4.5.4.3.1 Die Befreiung von Verbotstatbeständen nach Art. 12 FFH-RL wird für folgende nach Anhang IV Buchst. a der FFH-RL geschützten Tierarten erteilt:

##### Säugetiere

- Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*)
- Wasserfledermaus (*Myotis daubentoni*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

##### Amphibien

- Laubfrosch (*Hyla arborea*)
- Wechselkröte (*Buffo viridis*)

##### Reptilien

- Zauneidechse (*Lacerta agilis*)

3.4.5.4.3.2 Die Befreiung von Verbotstatbeständen nach Art. 5 V-RL wird für folgende geschützte europäische Vogelarten erteilt:

- Amsel (*Turdus merula*)
- Bachstelze (*Motacilla alba*)
- Baumfalke (*Falco subbuteo*)
- Baumpieper (*Anthus trivialis*)
- Blaumeise (*Parus caeruleus*)
- Blaukehlchen (*Luscinia svecica*)
- Bluthänfling (*Carduelis cannabina*)
- Blässhuhn (*Fulica atra*)
- Braunkehlchen (*Saxicola rubetra*)
- Buchfink (*Fringilla coelebs*)
- Buntspecht (*Dendrocopos major*)
- Dorngrasmücke (*Sylvia communis*)
- Eichelhäher (*Garrulus glandarius*)
- Eisvogel (*Alcedo atthis*)
- Elster (*Pica pica*)

- Erlenzeisig (*Carduelis spinus*)
- Feldlerche (*Alauda arvensis*)
- Feldschwirl (*Locustella naevia*)
- Feldsperling (*Passer montanus*)
- Fitis (*Phylloscopus trochilus*)
- Gartenbaumläufer (*Certhia brachydactyla*)
- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*)
- Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*)
- Gebirgsstelze (*Motacilla cinerea*)
- Gelbspötter (*Hippolais icterina*)
- Gimpel (*Pyrrhula pyrrhula*)
- Girlitz (*Serinus serinus*)
- Goldammer (*Emberiza citrinella*)
- Graureiher (*Ardea cinerea*)
- Grauschnäpper (*Muscicapa striata*)
- Grauspecht (*Picus canus*)
- Grünfink (*Carduelis chloris*)
- Grünspecht (*Picus viridis*)
- Habicht (*Accipiter gentilis*)
- Haubenmeise (*Parus cristatus*)
- Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*)
- Haussperling (*Passer domesticus*)
- Heckenbraunelle (*Prunella modularis*)
- Jagdfasan (*Phasianus colchicus*)
- Kernbeißer (*Coccothraustes coccothraustes*)
- Kiebitz (*Vanellus vanellus*)
- Klappergrasmücke (*Sylvia curruca*)
- Kleiber (*Sitta europaea*)
- Kuckuck (*Cuculus canorus*)
- Kohlmeise (*Parus major*)
- Mehlschwalbe (*Delichon urbica*)
- Misteldrossel (*Turdus viscivorus*)
- Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Neuntöter (*Lanius collurio*)
- Rauchschwalbe (*Hirundo rustica*)
- Rabenkrähe (*Corvus corone*)
- Rebhuhn (*Perdix perdix*)
- Ringeltaube (*Columba palumbus*)
- Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*)
- Rohrammer (*Emberiza schoeniclus*)
- Rohrweihe (*Circus aeruginosus*)
- Saatkrähe (*Corvus frugilegus*)
- Schlagschwirl (*Locustella fluviatilis*)
- Schwanzmeise (*Aegithalos caudatus*)
- Schwarzspecht (*Dryocopus martius*)
- Schwarzmilan (*Milvus migrans*)
- Silberreiher (*Casmerodius albus*)
- Singdrossel (*Turdus philomelos*)
- Sommergoldhähnchen (*Regulus ignicapillus*)
- Sperber (*Accipiter nisus*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Stieglitz (*Carduelis carduelis*)
- Stockente (*Anas platyrhynchos*)
- Sumpfmeise (*Parus palustris*)
- Sumpfrohrsänger (*Acrocephalus palustris*)
- Tannenmeise (*Parus ater*)
- Teichhuhn (*Acrocephalus scirpaceus*)

- Teichrohrsänger (*Acrocephalus palustris*)
- Trauerschnäpper (*Ficedula hypoleuca*)
- Turteltaube (*Streptopelia turtur*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Türkentaube (*Streptopelia decaocto*)
- Wacholderdrossel (*Turdus pilaris*)
- Wachtel (*Coturnix coturnix*)
- Waldbaumläufer (*Certhia familiaris*)
- Waldkauz (*Strix aluco*)
- Waldohreule (*Asio otus*)
- Weidenmeise (*Parus montanus*)
- Wespenbussard (*Pernis apivorus*)
- Wiesenschafstelze (*Motacilla flava*)
- Wintergoldhähnchen (*Regulus regulus*)
- Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*)
- Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*)

Wir verweisen insofern auf die Unterlage 8.4 als Fachbeitrag zum speziellen Artenschutz.

#### 3.4.5.4.4 Verbotstatbestände und geschützte Arten nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. nach der FFH-RL und V-RL

Das Bundesrecht regelt die artenschutzrechtlichen Verbote in § 42 Abs. 1 BNatSchG, der gemäß § 11 Satz 1 BNatSchG unmittelbar gilt. Die geschützten Arten werden in §§ 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG definiert.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Europäische Vogelarten; dazu zählen alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL (79/409 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Teile oder Entwicklungsformen abzuschneiden, abzupflücken oder abzureißen, auszugraben, zu beschädigen oder zu vernichten. Die besonders geschützten wild lebenden Pflanzenarten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Pflanzenarten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten durch Aufsuchen, Fotografieren, Filmen oder ähnliche Handlungen zu stören. Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:



- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Zu den europäischen Vogelarten gehören nach Art. 1 der V-RL (79/409 EWG) sämtliche wild lebende Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimisch sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, Standorte wild lebender Pflanzen der streng geschützten Arten durch Aufsuchen, Fotografieren oder Filmen der Pflanzen oder ähnliche Handlungen zu beeinträchtigen oder zu zerstören. Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Das Europarecht regelt die artenschutzrechtlichen Verbote zum einen in Art. 12 Abs. 1 Buchst. a - d und 13 Abs. 1 Buchst. a und b der FFH-RL für die in Anhang IV Buchst. a) und b) der FFH-RL genannten Tiere und Pflanzen:

- Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL verbietet alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. b FFH-RL absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL verbietet jede absichtliche Zerstörung oder Entnahme von Eiern aus der Natur;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. d FFH-RL verbietet jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten;
- Art 13 Abs. 1 Buchst. a verbietet absichtliches Pflücken, Sammeln, Abschneiden, Ausgraben oder vernichten von Exemplaren solcher Pflanzen in deren Verbreitungsraum in der Natur;
- Art 13 Abs. 1 Buchst. b verbietet Besitz, Transport, Handel oder Austausch und Angebot zum Verkauf oder zum Austausch von aus der Natur entnommenen Exemplaren solcher Pflanzen.

Das Europarecht regelt ferner die zum Schutz der unter Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten in Art. 5 Buchst. a – d, 9 V-RL:

- Art. 5 Buchst. a V-RL verbietet das absichtliche Töten oder fangen, ungeachtet der angewandten Methode;
- Art. 5 Buchst. b V-RL verbietet die absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und die Entfernung von Nestern;
- Art. 5 Buchst. c V-RL verbietet das Sammeln der Eier in der Natur und des Besitzes dieser Eier;
- Art. 5 Buchst. d V-RL verbietet das absichtliche Stören, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sie sich auf die Zielsetzung der Vogelschutzrichtlinie erheblich auswirkt;
- Art. 5 Buchst. e V-RL verbietet das Halten von Vögeln der Arten, die nicht bejagt oder gefangen werden dürfen.

-

#### 3.4.5.4.5 Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen des Bauvorhabens auf die nach Gemeinschaftsrecht streng geschützten Arten

Die Erfüllung gemeinschaftsrechtlicher Verbotstatbestände ist Teil der Prüfungsvoraussetzungen zur Erteilung einer Befreiung nach § 62 Abs.1 BNatSchG für nach Gemeinschaftsrecht streng geschützte Arten. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird die Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der nationalen und gemeinschaftsrechtlichen Verbotstatbestände auf die geschützten Arten im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

Für die tatsächlich oder potenziell vorkommenden Arten im Untersuchungsraum wurde untersucht, ob und in welchem Ausmaß sie durch das Vorhaben betroffen sind und ob dadurch unter Berücksichtigung der Schutz- und Minimierungsmaßnahmen Verbote nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – d, 13 Abs. 1 Buchst. a und b der FFH-RL und Art. 5 Buchst. a – d V-RL möglicherweise verletzt werden. Für Arten, bei denen Verbotstatbestände erfüllt werden, wurde unter Berücksichtigung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen geprüft, ob die Populationen der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in ihrem derzeitigen Erhaltungszustand verbleiben.

Die artenschutzrechtliche Prüfung hat ergeben, dass mit der Durchführung des Planvorhabens hinsichtlich einiger gemäß §§ 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG besonders bzw. streng geschützter Arten, deren Schutzstatus sich aus den europarechtlichen Regelungen Anhang IV der FFH-RL bzw. Art. 1 V-RL ergibt, gegen die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – d und Art. 5 Buchst. a – d V-RL verstoßen wird bzw. ein solcher Verstoß nicht ausgeschlossen werden kann.

Vor der eigentlichen Prüfung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der geplanten Bundesstraße B 388a auf die streng geschützten Tier- und Vogelarten wird allgemein beschrieben, welche Auswirkungen zu erwarten sind und welche Auswirkungen von vorneherein keine artenschutzrechtliche Relevanz aufweisen:

Die deutlichsten Auswirkungen auf geschützte Arten sind durch eine dauerhafte oder auch vorübergehende Flächeninanspruchnahme zu erwarten. Hier kann es zum einen zum Verlust von Individuen (auch Eier sowie alle Entwicklungsstadien von Tieren und Pflanzen) kommen. Zum anderen ist der Verlust oder eine erhebliche Beeinträchtigung von (Teil-)Habitaten oder (Teil-)Lebensräumen zu erwarten. Die baubedingte Flächeninanspruchnahme wird dabei im Bereich von angrenzenden hochwertigen Lebensräumen durch die geplanten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auf ein unbedingt notwendiges Maß reduziert.

Bei den mittelbaren Auswirkungen, die insbesondere durch den Betrieb der Bundesstraße zu erwarten sind, sind im Wesentlichen die Lärmimmissionen relevant. Bei einigen Artengruppen sind auch Lichtwirkungen zu berücksichtigen. Abgasimmissionen sind wegen der geringen Reichweite für die Analyse der Betroffenheiten geschützter Arten nicht relevant. Auch sonstige Schadstoffimmissionen (z. B. Abwasser, Staub) können wegen der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, die solche Beeinträchtigungen weitestgehend ausschließen, bei der Auswirkungsanalyse unberücksichtigt bleiben. Baubedingte mittelbare Auswirkungen z. B. durch Lärm oder Schadstoffe wirken sich ebenfalls nicht nennenswert aus, da diese nur vorübergehend auftreten und räumlich in den selben Lebensräumen auftreten, die auch durch die dauernd auftretenden betriebsbedingten Auswirkungen betroffen sind. Die baubedingten mittelbaren Auswirkungen können deshalb unter den betriebsbedingten mittelbaren Auswirkungen subsumiert werden.

Durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße können Funktionsbeziehungen zwischen Teillebensräumen und -populationen behindert oder unterbrochen werden und es entsteht ein erhöhtes Kollisionsrisiko durch die zu erwartende Verkehrszunahme und die höhere durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit gegenüber der bestehenden Straßenverbindung (Kreisstraße FS 44). Durch die weitgehende Parallelführung zur bestehenden S-Bahnstrecke wird zwar einerseits ein bereits vorbelasteter Korridor genutzt, doch können sich andererseits die Zerschneidungswirkungen weiter

verstärken. Eine Entlastung der Funktionsbeziehungen zwischen der Isaraue und der angrenzenden Kulturlandschaft entsteht durch die Verlagerung des Verkehrs von der isarnahen Trasse der St 2053 auf die B 388a.

Es bestehen große Zweifel, ob Tötungen von Exemplaren der in Anhang IV a) der FFH-RL genannten bzw. durch Art. 1 Abs. 1 der VRL geschützten Tierarten bei Kollisionen mit Fahrzeugen während des Betriebs der Bundesstraße überhaupt absichtliche Tötungen im Sinne von Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL bzw. Art. 5 Buchst. a V-RL darstellen. Es fällt nämlich auf, dass sich die in beiden Richtlinien enthaltenen Tötungsverbote in ihrem Wortlaut von den anderen Verbotsnormen, die auch das Verbot absichtlicher Handlungen zum Gegenstand haben, unterscheiden. In Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL werden „alle absichtlichen Formen“ der Tötung geschützter Arten verboten. Die anderen Verbotsnormen verbieten dagegen jede absichtliche Störung dieser Arten bzw. jede absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Eier oder Nestern. Wenn der Richtliniengeber gewollt hätte, jede absichtliche Tötung zu verbieten, hätte er die Verbotsnorm anders fassen können als er es getan hat. Indem alle absichtlichen Formen des Tötens zum Gegenstand des Verbots gemacht wurden, liegt die Betonung auf der Art und Weise des Tötens. Zwar verbietet die Norm „alle“ Tötungsformen. Dass unter einer Tötungsform jedoch auch das Autofahren auf einer Straße (bei dem es zu kollisionsbedingten Tötungen geschützter Arten kommen kann) fallen soll, scheint über den Sinngehalt des Wortlautes der Verbotsnorm hinauszugehen. Art. 5 Buchst. a V-RL verbietet das absichtliche Töten, „ungeachtet der angewandten Methode“. Der Richtliniengeber stellt explizit auf eine Tötungsmethode ab. Auch hier gilt, dass das Autofahren wohl schwerlich als Methode zur Tötung von Vögeln angesehen werden kann.

In seiner Entscheidung vom 30. Januar 2002 (C 103/00 – Slg. 2002, I-1147; „*Caretta caretta*“) identifizierte der Gerichtshof zudem das Befahren der Fortpflanzungsstrände der in Anhang IV der FFH-RL genannten Meeresschildkröte *Caretta caretta* mit Mopeds, das dortige Errichten von Bauwerken und das Befahren des vorgelagerten Meeresgebiets als absichtliche Beeinträchtigungen der Tiere im Sinne des Art. 12 Abs. 1 Buchst. b der FFH-RL. Durch Beschilderung war auf das Vorhandensein der Tierart hingewiesen und das Fahren mit Mopeds auf dem Strand verboten worden. Die Bewertung der Handlungen als „absichtlich“ durch den EuGH zeigt, dass das Merkmal der „Absichtlichkeit“ nicht erst dann erfüllt ist, wenn die Handlung auf die Beeinträchtigung der geschützten Tierart abzielt (*dolus directus* 1. Grad). Ausreichend ist vielmehr, dass der Handelnde Kenntnis vom Vorhandensein und der möglichen Beeinträchtigung der geschützten Tierart hat und die Beeinträchtigung in Kauf nimmt (*dolus eventualis*). So entschied der Gerichtshof explizit in Weiterführung von „*Caretta caretta*“ im Urteil vom 18. Mai 2006, dass das Tatbestandsmerkmal der Absichtlichkeit nur verwirklicht sein kann, wenn nachgewiesen ist, dass der Handelnde den Fang oder die Tötung eines Exemplars einer geschützten Tierart gewollt oder zumindest in Kauf genommen hat (vgl. EuGH, Urteil vom 18. Mai 2006, C-221/04, nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Rn. 71). Mit dieser Entscheidung hat der EuGH zugleich klargestellt, dass Absicht nicht bereits vorliegt, wenn der Handelnde nach den Umständen des Falles hätte wissen müssen, dass sein Verhalten geschützte Arten gefährdet. Bloße Fahrlässigkeit reicht für die Verwirklichung des Absichtsbegriffs der Richtlinien nicht aus.

Im Urteil vom 18. Mai 2006 identifizierte der EuGH eine Handlung nicht als absichtlich, die zwar mit *dolus directus* 1. Grades auf die Tötung von Tieren abzielte, bei der jedoch die Handelnden in Unkenntnis über das Vorhandensein einer geschützten Tierart und deren möglicher Beeinträchtigung waren. Die Handelnden konnten sich zudem auf eine behördliche Genehmigung stützen, die ihr Handeln erlaubte. Es bestand somit für sie kein Anlass davon ausgehen zu müssen, dass ihr Handeln verbotswidrig sein könnte. Dies gilt auch für Kraftfahrer auf allgemein für den öffentlichen Verkehr freigegebenen Straßen, die in Unkenntnis darüber sind, welche geschützte Tierarten im gerade befahrenen Streckenabschnitt vorkommen und ob es überhaupt ein Gefährdungsrisiko gibt. Sie können sich zudem auf die Genehmigung des Straßenbauprojekts durch eine staatliche Behörde stützen und daher davon aus-

gehen, dass bei der gemeingebräuchlichen Benutzung der Straße ein Verstoß gegen Rechtsvorschriften nicht zu erwarten ist. Im Übrigen ist das Willensmoment der Handelnden zu verneinen. Zwar kann als allgemein bekannt vorausgesetzt werden, dass es im Straßenverkehr jederzeit zu Kollisionen mit Tieren kommen kann, wodurch Tiere getötet werden. Allein daraus lässt sich jedoch nicht herleiten, dass ein Kraftfahrer, der dennoch sein Fahrzeug benutzt, die Tötung von Tieren in Kauf nimmt, also dolos handelt. Da der Kraftfahrer in der Regel darauf vertraut, es werde zu keiner Kollision kommen, etwa weil er (aus eigenem Interesse zum Schutz seiner Gesundheit oder seines Eigentums) eine Kollision vermeiden kann oder das Tier rechtzeitig seinem Fluchtreflex folgen wird, kann das Fahren hinsichtlich der Tötung geschützter Tiere lediglich als bewusst fahrlässig bewertet werden. Wie oben gezeigt, reicht ein bloßes fahrlässiges Verhalten für die Annahme der Absichtlichkeit aber nicht aus. Auch das BVerwG hat in seinem Urteil vom 21.6.2006 zum Neubau der Ortsumgehung Stralsund im Hinblick auf die – mit den Verboten der Art. 12 Abs. 1 FFH-RL vergleichbaren - Verbote der V-RL ausgeführt, dass „(...) insoweit allein (...)“ die Verbote des Art. 5 Buchst. b und Art. 5 Buchst. d V-RL in Betracht kommen (BVerwG, 9 A 28.05, aaO, Rn. 42). Dem Tötungsverbot des Art. 5 Buchst. a V-RL hat das Gericht damit von vorneherein keine Beachtung geschenkt, obwohl mit betriebsbedingten Tötungen von geschützten Vögeln bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen entlang einer Straße immer zu rechnen ist. Offensichtlich behandelt die Rechtsprechung die Anwendung der Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL und Art. 5 Buchst. a V-RL restriktiv und verneint das Vorliegen einer absichtlichen Tötung bei Kollisionen. Dies deckt sich auch mit den Ausführungen der EU-Kommission zu den Tatbeständen des Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – c FFH-RL. In der 5. Draft-Version des „Guidance document on the strict protection of animal species of community interest provided by the „Habitats“ Directive 92/43/EEC“ vom April 2006 klärt die Kommission über die Verpflichtung der Mitgliedsstaaten zur fortlaufenden Überwachung des unbeabsichtigten Tötens geschützter Arten gemäß Art.12 Abs. 4 FFH-RL auf ([http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/species\\_protection/home](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/species_protection/home)). In Rn. 83 (S. 51) wird als Beispiel unbeabsichtigten Tötens „roadkills“ angeführt. Unter den Begriff der unbeabsichtigten Tötungen fallen demnach Verluste von Exemplaren geschützter Tierarten durch den Straßenverkehr.

Für die weitere Behandlung des Artenschutzes gehen wir in diesem Beschluss aber trotzdem hilfsweise von der Erfüllung des Tatbestandes der betriebsbedingten absichtlichen Tötung geschützter Tiere durch die Erteilung der Genehmigung zum Bau der B 388a aus.

Wesentliche Minimierungs- und Schutzmaßnahmen, insbesondere zur Senkung der Zerschneidungs- und Trenneffekte und zur Senkung des Kollisionsrisikos, sind:

- der Bau der Grünbrücke mit einer Breite von 50 m nahe dem Waldstück „Eichet“.
- Durchlässe für den Bach und ein weiterer Durchlass für das Hochwasserbett mit einer lichten Weite von 10 m am Schwaigbach.
- die Anlage von Wildschutzzäunen sowie Amphibienleiteinrichtungen.
- landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen der straßennahen Flächen mit neuen Gehölzflächen, durch die ebenfalls Gefährdungen beim Überflug verringert werden, da eine größere Überflughöhe außerhalb des Gefahrenbereichs für Kollisionen erreicht wird (u. a. Vögel, Fledermäuse).
- die Planung der Wege unter möglicher Umgehung von Biotopbeständen und möglichst geringer Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen.
- die weitgehende Ausführung neu zu bauender öffentlicher Feld- und Waldwege und Privatwege mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke, um den Anteil der durch die Baumaßnahmen versiegelten Flächen möglichst gering zu halten.
- Maßnahme S 1: zeitliche Begrenzung bei der Rodung von Gehölzen.

- Maßnahme S 2: Begrenzung des Baufeldes im Bereich angrenzender Biotopflächen.
- Maßnahme S 3: Gestaltung von Durchlässen und Bachverlegungsstrecken nach tierökologischen Gesichtspunkten.
- Maßnahme S 4: Schutz der Fließgewässer während der Bauzeit.

Des Weiteren werden die Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 2, A 3, A 4 und A 6 in diesem Beschluss festgesetzt (vgl. oben unter C.3.4.5.2.3 bzw. Unterlagen 8.1, 8.3), welche dafür sorgen, dass der Verbund zwischen den Lebensräumen beiderseits der Straße, insbesondere auch der Austausch zwischen den Lebensräumen des Erdinger Moores, des Lohwaldrestes Eicht und den Isarauen weiterhin möglich ist. Durch die Großflächigkeit ergänzen die Maßnahmen zudem das Lebensraumangebot für Arten der Feldflur und kompensieren Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und des Erholungswertes. Alle von der Baumaßnahme betroffenen Lebensräume der streng geschützten Arten sind mittelfristig ersetzbar.

#### 3.4.5.4.6 Verwirklichung der Verbotstatbestände auf streng geschützte Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL

##### **Biber (*Castor fiber*)**

Der Biber lebt in den Isarauen (Nachweis z. B. westlich Fischerhäuser) und ist bisher nicht an den Bächen und Gräben im Umfeld der Trasse festgestellt worden. Störungen und verkehrsbedingte Kollisionen sind daher auszuschließen. Dies trifft auch bei einer möglichen Ausbreitung der Art entlang der Gräben und Bäche im Gebiet zu, da durch die vorgesehenen Wildschutzzäune kein Zugang zu den Fahrbahnen möglich ist und am Schwaigbach durch die vorgesehenen Brücken eine gefahrlose Passage unter der Trasse möglich ist. Eine Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 FFH-RL ist nicht gegeben.

##### **Fledermäuse**

Bei der Beurteilung der Betroffenheit von Fledermausarten spielen die Beseitigung von Quartieren (Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten), das Kollisionsrisiko beim Queren der neuen Straße (Tötung oder Verletzung) und die Störung während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten durch Veränderungen von Leitliniensystemen (Hecken, Baumreihen, Gewässer) oder in den Jagdgebieten (Überbauung von Jagdgebieten, Störung durch Lärm und Licht) eine besondere Rolle. Als Grundlage für die Ermittlung der Betroffenheit dienen Habitatmodelle um die aus der Fledermausdatenbank (Stand 9/2006) bekannten Quartiere (mittlere artbezogene Jagdgebietsradien v. a. um Wochenstuben-, Sommer- und Winterquartiere, potenzielle Jagdhabitats und Flugrouten). Da keine Gebäude abgerissen werden, die Trasse in deutlichem Abstand zu Ortsbereichen verläuft (keine relevanten Lärm- und Lichtwirkungen auf potenzielle Quartiere) und keine Keller, Höhlen und ähnliche Winterquartiere im Trassenbereich vorhanden sind, werden durch das Vorhaben keine Quartiere gebäudebewohnender Fledermausarten zerstört oder gestört. Für Fledermausarten, die bisher nur durch sehr vereinzelte, teilweise ältere Nachweise bzw. Zufallsfunde aus dem Untersuchungsgebiet bekannt sind, wird keine artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigung durch Bau und Betrieb der B 388a angenommen (z. B. Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*) oder das Große Mausohr (*Myotis myotis*). Diese Arten sind bereits im relevanten Artenspektrum nicht mehr aufgeführt.

##### **Abendsegler (*Nyctalus noctula*)**

Die Art fliegt beim nächtlichen Ausflug strukturungebunden und bei der Jagd im freien Luftraum in größerer Höhe (meist in Höhen zwischen 15 - 40 m; Beobachtungen von bis zu 100 jagenden Tieren z. B. im Bereich der Kiesgrube bei Brandstadel). Eine verkehrsbedingte Kollisionsgefahr ist somit nicht zu befürchten. Die bekannten Quar-

tiere der Art, die sich besonders zwischen Herbst und Frühjahr in großer Zahl in den Isarauen bzw. deren Umfeld aufhält, werden nicht beeinträchtigt (Baumhöhlenquartiere im Isarauwald, Gebäude/Altbäume Erching). Durch die Baumaßnahme werden nur sehr wenige ältere Bäume abseits des Quartierzentrums Erching gerodet, so dass eine Zerstörung von Wohn- und Zufluchtstätten bzw. eine Störung an diesen Lebensstätten ausgeschlossen werden kann. Durch die Verlagerung des Verkehrs von der St 2053 auf die B 388a wird zusätzlich eine Reduzierung der Zerschneidungswirkung zwischen den Quartieren in Erching und dem Hauptnahrungshabitat Isarauen erreicht.

#### Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*)

Auch die Rauhautfledermaus ist wie der Abendsegler ein typischer Durchzügler und Überwinterer im Isarauwald und im unmittelbaren Umfeld der Isaraue. Eine artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigung durch das Vorhaben ist wegen der vergleichbaren Verhaltensweise (Quartiere v. a. in Baumhöhlen und -spalten, Jagd über Wäldern und größeren Gewässern, überwiegend in größerer Flughöhe) wie beim Abendsegler nicht erkennbar.

#### Graues Langohr (*Plecotus austriacus*)

Die Art jagt bevorzugt in Wäldern und strukturreichen Kulturlandschaften. Der Jagdgebietsradius des Einzeltvorkommens in Mintraching reicht zwar theoretisch bis in den Trassenbereich, doch kann unterstellt werden, dass die Art das zwischen Quartier und Trasse liegende insektenreiche Gebiet der Isaraue zur Nahrungssuche bevorzugt und daher nicht in den Gefahrenbereich der B 388a fliegen wird.

#### Zweifarbfladermaus (*Vespertilio discolor*)

Auch für diese Art gilt wie für das Graue Langohr, dass zwischen den kartierten Quartieren (Neufahrn, Garching) und der Trasse die Isaraue als attraktives Nahrungshabitat liegt und nur eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Art bis in den Gefahrenbereich für Kollisionen der B 388a vordringt.

#### Kleiner Abendsegler (*Nyctalus leisleri*)

Die Art wurde als Einzelfund in der Abbaustelle bei Brandstadel nachgewiesen. Ihre Quartiere liegen in Wäldern (Baumhöhlen, Nistkästen), die Jagdgebiete hauptsächlich in Wäldern und Auenbereichen, aber auch in strukturreichen Offenlandbereichen und über Gewässern. Dabei werden jedoch i. d. R. größere Flughöhen eingehalten, so dass kein erhöhtes, durch das Vorhaben ausgelöstes Kollisionsrisiko unterstellt werden muss.

#### Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*), Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

Von den beiden Fledermausarten sind nach den vorhandenen Unterlagen und Informationen keine Vorkommen im Trassenbereich bekannt (die Trasse liegt außerhalb der Reichweite der bekannten Vorkommen der Zwergfledermaus in Ismaning und Neufahrn). Da es sich aber um weit verbreitete und häufige Arten handelt, kann ein Vorkommen im Trassenbereich nicht völlig ausgeschlossen werden (potenzielle Quartiere z. B. auch in Einzelgehöften). Beide Arten sind typische "Gebäudefledermäuse", d. h. die Wochenstuben- und Sommerquartiere liegen in Gebäuden oder in Spalten an Gebäuden (z. B. hinter Holzverkleidungen oder Fensterläden). Quartiere der Arten sind damit durch das Vorhaben nicht betroffen. Die Arten fliegen entlang von Leitlinien (Hecken, Gewässer, Waldränder u. ä.) und jagen teilweise dicht über der Vegetation in Wäldern, über Gewässern und in strukturreichen Kulturlandschaften und Siedlungsbereichen. Daher ist angesichts der durch die Trasse durchschnittenen Landschaftsteile, z. B. am Schwaigbach, nicht auszuschließen, dass eine Störung während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit durch Veränderung des Leitliniensystems eintritt und ein erhöhtes Kollisionsrisiko bei Querung der B 388a entsteht. Eine gefahrlose Überquerung der B 388a-Trasse ist künftig an der Grünbrücke südlich von Erching möglich, die gezielt durch entsprechende Pflanzung von Gehöl-

zen als Leitstrukturen in ein Leitliniensystem eingebunden wird, doch sind dadurch verkehrsbedingte Kollisionen mit Individuenverlusten nicht völlig auszuschließen. Schwer abschätzbar ist in diesem Zusammenhang die Entlastungswirkung durch Reduzierung der Verkehrsdichte auf der derzeit bestehenden St 2053. Trotz der geplanten Schutz- und Minimierungsmaßnahmen kann daher ein Eintritt von Verbotstatbeständen nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 Buchstaben a und b FFH-RL (Tötung von Individuen) nicht völlig ausgeschlossen werden. Wegen der Wiederanlage von Leitstrukturen (Grünbrücke mit zuführenden Leitstrukturen) bzw. Nahrungsräumen (Gehölze entlang der naturnah gestalteten Bachläufe, Erhöhung der Strukturvielfalt auf allen Ausgleichsflächen) und der geringen Wahrscheinlichkeit gelegentlicher Einzeltierverluste ist eine vorhabensbedingte Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der ungefährdeten Arten im Naturraum ausgeschlossen.

#### Wasserfledermaus (*Myotis daubentoni*)

Die Wasserfledermaus wurde bisher ebenfalls nicht im Umfeld der Trasse nachgewiesen (Auszug Fledermausdatenbank). Ein Vorkommen im Isarauwald und den angrenzenden Siedlungsbereichen und Altbaumbeständen ist aber anzunehmen, da Nachweise aus der Umgebung Freisings in der Isaraue bekannt sind (Untersuchungen zur Magnetschwebebahn, unveröff.) und eine vergleichbare Lebensraumausstattung gegeben ist. Quartiere der Wasserfledermaus (Quartiere an Gebäuden, auch in Baumhöhlen in Gewässernähe) sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Da die Art strukturgebunden entlang linearer Leitstrukturen wie Bachläufen, Hecken oder Waldrändern fliegt und bevorzugt über Gewässern jagt, kann eine entsprechende Nutzung der Gräben und Bäche im Untersuchungsgebiet, z. B. entlang des Schwaigbaches oder des Pörreraugrabens, unterstellt. Damit ist wie bei den vorgenannten Arten eine Verstärkung des verkehrsbedingten Kollisionsrisikos beim niedrigen Überfliegen der B 388a und eine Störung (während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Wanderungs- und Überwinterungszeiten i. S. Art. 12 Abs. 1 Buchstabe b) durch Veränderung des Leitliniensystems anzunehmen. Die bei den vorgenannten Arten beschriebenen Schutz- und Minimierungsmaßnahme reduzieren das Kollisionsrisiko und das Störungspotenzial erheblich, doch kann ein Eintritt von Verbotstatbeständen nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Kollisionen) bzw. Art. 12 Abs. 1 Buchstaben a und b FFH-RL nicht völlig ausgeschlossen werden und eine Befreiung wird erforderlich. Wegen der Wiederanlage von Leitstrukturen (Grünbrücke mit zuführenden Leitstrukturen, Neugestaltung Bachläufe/Gräben) und der geringen Wahrscheinlichkeit gelegentlicher Einzeltierverluste ist eine vorhabensbedingte Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der ungefährdeten Arten im Naturraum ausgeschlossen.

Es werden damit bei den drei zuletzt aufgeführten Fledermausarten (potenziell) artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 42 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 Buchstaben a und b FFH-RL erfüllt.

#### Tagfalter

Wald-Wiesenvögelchen (*Coenonympha hero*), Gelbringfalter (*Lopinga achine*)

Beide Tagfalter-Arten sind typische Bewohner lichter Laubwälder und strukturreicher Waldrandbereiche. Sie sind aufgrund dieser Lebensweise im Gebiet streng an den Isarauwald mit seinen unterschiedlichen Waldstrukturen, Brennen und Lichtungen gebunden (Vorkommen des Gelbringfalters vermutlich erloschen). Ein Auftreten im Trassenbereich kann ausgeschlossen werden, da hier geeignete Lebensräume ebenso wie potenzielle Vernetzungsstrukturen fehlen.

Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous*)

Die Art kommt auf Streuwiesen und in feuchten Grünlandbrachen mit Beständen des Großen Wiesenknopfes (*Sanguisorba officinalis*; Eiablageplatz, Nahrungspflanze für Jungraupen, Nektarpflanze für Falter) und bestimmter Wirtsameisennester (*Myrmica spec.*; Altraupen und Puppenruhe von September bis Juli) vor. Die Nachweise am

Schwaigbach und an Gräben am Eichert östlich der B 388a-Trasse sind als Ausläufer einer Metapopulation in den weiter südlich und östlich gelegenen Niedermoorgebieten (Zengermoos, Finsinger Moos, Goldachhof u. a.) aufzufassen. Vorkommen im unmittelbaren Trassenbereich oder westlich der Trasse in Richtung Isarauwald sind nicht bekannt und wegen fehlender Lebensraumstrukturen auch nicht zu erwarten. Damit sind auch keine Beeinträchtigungen von Habitaten oder Kollisionsverluste an durch die Trasse gekreuzten Vernetzungsstrukturen zu erwarten.

Eine Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 FFH-RL für vorkommende Tagfalterarten ist nicht gegeben.

### **Libellen**

Es wurden bei den Untersuchungen keine nach Gemeinschaftsrecht streng geschützten Libellenarten nach Anhang IV der FFH-RL festgestellt.

### **Reptilien, Amphibien**

#### Zauneidechse (*Lacerta agilis*)

Konkrete Nachweise der Zauneidechse liegen aus dem Umfeld der Trasse an mehreren Stellen vor. Ein Vorkommen im unmittelbaren Trassenbereich auf kleinflächigen Trockenstandorten (z. B. entlang der S-Bahnlinie, auf trockenen Ruderalfluren, an Böschungen und Wegrändern in der Feldflur) muss daher angenommen werden. Somit ist im Zuge der Baumaßnahmen auch eine Tötung von Individuen (z. B. auch während der Winterruhe), eine Zerstörung von Eiern, Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie eine Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeit nicht auszuschließen. Weiterhin entsteht eine verkehrsbedingte Kollisionsgefahr auf den Baustraßen und auf der fertig gestellten Bundesstraße. Durch die geplanten Maßnahmen (Grünbrücke, Amphibienleiteinrichtungen mit Durchlässen in Teilabschnitten, lebensraumbezogene Schutzmaßnahmen während der Bauphase) können die Beeinträchtigungen zwar sehr deutlich minimiert, aber nicht völlig ausgeschlossen werden. Trotz der vorgesehenen Schutz- und Minimierungsmaßnahmen können daher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 Buchstaben a, b, c und d FFH-RL erfüllt sein.

Durch die Neuanlage von Lebensräumen, die durch die Anlage offener, kiesiger, vegetationsarmer Rohbodenstandorte für eine Besiedelung durch Zauneidechsen besonders geeignet sind, im Bereich der Ausgleichsflächen (alle Maßnahmen A 1, A 2, A 3, A 4) sowie Gestaltungsmaßnahmen werden Lebensraumverluste ausgeglichen. Die möglichen Vernetzungsbeziehungen werden besonders durch die Grünbrücke aufrecht erhalten, auf die durch die Anlage von Ausgleichsflächen und Leiteinrichtungen gezielt hingeleitet wird und an der durch die Gestaltung auch mit offenen Standorten eine Nutzung gewährleistet ist. Durch die vorgesehenen Maßnahmen wird der Bestand der Zauneidechse in seiner bisherigen Größe weiter bestehen können, Funktionsbeziehungen werden erhalten bleiben und damit die Population im derzeitigen Erhaltungszustand verbleiben.

#### Laubfrosch (*Hyla arborea*), Wechselkröte (*Bufo viridis*)

Nach den durchgeführten Amphibienkartierungen und der Auswertung der Artendatenbank ASK befinden sich aktuelle (und ehemalige/potenzielle) Vorkommen der beiden Amphibienarten im näheren Trassenumfeld (Gewässer bei Fischerhäuser, Bergergrube, Tümpel am Schwaigbach). Eine dauerhafte oder vorübergehende Überbauung von Laichgewässern der Arten erfolgt nicht (u. a. auch Sicherung der Gewässer durch Schutzmaßnahmen während der Bauzeit), so dass keine Eier, Entwicklungsstadien, Brut- bzw. Fortpflanzungsstätten beschädigt oder zerstört werden. Überbaut und durchschnitten werden jedoch Landlebensräume der Arten (Wohn- und Zufluchtstätten) und es erfolgt eine Störung der Arten an den Lebensstätten (z. B. Überlagerung der Rufe durch Verkehrslärm) bzw. während der Wanderungszeiten. Weiterhin können Tiere durch Kollision oder beim Bau der Straße getötet werden. In den Bereichen, in denen die Laichgewässer und Landlebensräume festgestellt wurden, ist daher im LBP in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden die Anlage von



Amphibienleiteinrichtungen und -durchlässen in erheblichem Umfang vorgesehen, so dass die verkehrsbedingten Verluste und die Störung der Wanderbewegungen zwischen Gewässer und Landlebensraum bzw. der Ausbreitung der Arten weitestgehend minimiert sind. Baubedingte Individuenverluste können jedoch nicht vollständig vermieden werden. Bei den beiden Amphibienarten wird daher die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 Buchstaben a, b, und d FFH-RL unterstellt. Durch die geplanten Maßnahmen (insbesondere Grünbrücke und Amphibienleiteinrichtungen, ausreichend groß dimensionierte, für Amphibien geeignete Durchlässe an den als Leitlinien dienenden Gräben, weite Überbrückung der potenziellen Wanderachse entlang des Schwaigbaches, Neuanlage von Kleingewässern und periodisch wasserführenden Mulden sowie strukturreichen Landlebensräumen auf allen Ausgleichsflächen A1 - A4, Reduzierung der Verkehrsdichte auf der St 2053) werden die Durchlässigkeit der Trasse erreicht sowie Laichgewässer und Landlebensräume neu geschaffen und optimiert. Ein Erlöschen oder eine merkliche Abnahme der Bestände aufgrund des Vorhabens ist daher nicht zu erwarten, der derzeitige Erhaltungszustand der Populationen der Arten bleibt erhalten.

Kammolch (*Triturus cristatus*), Kleiner Wasserfrosch (*Rana lessonae*)

Die einzigen bekannten Vorkommen der beiden Arten im Untersuchungsraum bestehen in der Kiesgrube bei Brandstadel. Diese stehen im Zusammenhang mit weiteren Vorkommen in der Isaraue. Als Landlebensraum der Tiere bei Brandstadel sind das umliegende (ehemalige) Kiesgrubengelände und der angrenzende Isarauwald anzunehmen. Eine Nutzung des Trassenbereiches als Landlebensraum kann ausgeschlossen werden, da zwar der maximale Aktionsradius der Arten gerade den nördlichen Trassenabschnitt erreichen könnte, aber durch die intensive Ackernutzung und das Fehlen potenzieller Leitstrukturen auch ein gelegentliches Durchwandern des engeren Trassenkorridors (mit der Gefahr von Kollisionen) unwahrscheinlich ist. Eine Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 FFH-RL ist nicht gegeben.

#### **Ergebnis:**

Zusammenfassend werden damit bei drei aufgeführten Fledermausarten (potenziell), einer Reptilienart und zwei Amphibienarten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 42 Abs.1 Nr. 1 bzw. Nr. 3 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 FFH-RL BNatSchG erfüllt.

#### **3.4.5.4.7 Verwirklichung der Verbotstatbestände auf streng geschützte Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL**

Die Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. 13 Abs. 1 Buchst. a und b FFH-RL auf das Vorkommen streng geschützter Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL ist nicht ersichtlich. Der Frauenschuh (*Cypripedium calceolus*) ist an mehreren Stellen im Isarauwald nachgewiesen. Im Trassenbereich sind aber keine geeigneten Standorte für die Art vorhanden. Die aktuellen Wuchsorte der Art liegen außerhalb der Reichweite unmittelbarer oder mittelbarer Auswirkungen (v. a. Emissionen) der B 388a.

#### **3.4.5.4.8 Verwirklichung der Verbotstatbestände auf betroffene Vogelarten der V-RL**

##### **Vogelarten, die in Siedlungsbereichen brüten und die freie Landschaft zur Nahrungssuche aufsuchen (Artengruppe 1)**

Girlitz (*Serinus serinus*), Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*), Haussperling (*Passer domesticus*), Mauersegler (*Apus apus*), Mehlschwalbe (*Delichon urbica*), Rauchschnalbe (*Hirundo rustica*), Straßentaube (*Columba livia f. domestica*)

Die Nistplätze dieser Vogelarten in den Siedlungsbereichen sind durch das Vorhaben nicht betroffen und Störungen durch das Vorhaben wirken sich bei den unempfindlichen Arten an ihren Brutplätzen und in den potenziellen Nahrungsgebieten nicht er-

heblich auf den Bestand aus. Es ist jedoch ein potenzielles verkehrsbedingtes Kollisionsrisiko bei gelegentlichem Überfliegen der Straßentrasse gegeben, das trotz der Möglichkeiten zum gefahrlosen Überfliegen an der Grünbrücke oder in Bereichen mit straßenparallelen Baumreihen oder Büschen, die zum höheren Überfliegen zwingen, bestehen bleibt. Bei den genannten Vogelarten der Artengruppe 1 können daher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bzw. Art. 5 Buchstabe a V-RL (Tötung durch Kollision) erfüllt sein. Ausgenommen hiervon sind der Mauersegler, der aufgrund seines hohen Fluges bei der Nahrungssuche keinem erhöhten verkehrsbedingten Kollisionsrisiko unterliegt, und die Straßentaube, die, falls überhaupt im Gebiet vorkommend, i. d. R. nicht die Siedlungsbereiche verlässt. Bei diesen zwei Arten werden daher keine artenschutzrechtlichen Verbote verletzt. Wegen der weiten Verbreitung und der Häufigkeit der betroffenen, ungefährdeten Arten wird sich der Erhaltungszustand der Arten angesichts der möglichen geringen Individuenverluste nicht verschlechtern.

### **Vogelarten, die in Hecken, Gebüsch, Wäldern und sonstigen Gehölzen am Boden oder im Geäst brüten (ohne Höhlenbrüter), (Artengruppe 2)**

Amsel (*Turdus merula*), Baumpieper (*Anthus trivialis*), Bluthänfling (*Carduelis cannabina*), Buchfink (*Fringilla coelebs*), Dorngrasmücke (*Sylvia communis*), Eichelhäher (*Garrulus glandarius*), Elster (*Pica pica*), Erlenzeisig (*Carduelis spinus*), Fichtenkreuzschnabel (*Loxia curvirostra*), Fitis (*Phylloscopus trochilus*), Gartengrasmücke (*Sylvia borin*), Gelbspötter (*Hippolais icterina*), Gimpel (*Pyrrhula pyrrhula*), Goldammer (*Emberiza citrinella*), Grauschnäpper (*Muscicapa striata*), Grünfink (*Carduelis chloris*), Heckenbraunelle (*Prunella modularis*), Kernbeißer (*Coccothraustes coccothraustes*), Klappergrasmücke (*Sylvia curruca*), Misteldrossel (*Turdus viscivorus*), Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*), Neuntöter (*Lanius collurio*), Pirol (*Oriolus oriolus*), Rabenkrähe (*Corvus corone*), Ringeltaube (*Columba palumbus*), Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*), Schwanzmeise (*Aegithalos caudatus*), Singdrossel (*Turdus philomelos*), Sommergoldhähnchen (*Regulus ignicapillus*), Stieglitz (*Carduelis carduelis*), Türkentaube (*Streptopelia decaocto*), Turteltaube (*Streptopelia turtur*), Wacholderdrossel (*Turdus pilaris*), Waldlaubsänger (*Phylloscopus sibilatrix*), Waldohreule (*Asio otus*), Wintergoldhähnchen (*Regulus regulus*), Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*), Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*)

Auch bei den meisten dieser Arten ist von einem betriebsbedingten Kollisionsrisiko auszugehen, besonders in Bereichen, in denen Feldgehölze (nördlich Fischerhäuser), Hecken oder breite Gewässerbegleitgehölze (v. a. Schwaigbach) durch die Trasse durchschnitten werden bzw. die Straße nahe an Gehölzbeständen entlang führt (z. B. Pförreraugraben, Bergergrube). Hinzu kommt bei den Arten im Wirkraum die Beschädigung oder Zerstörung von Niststätten (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), was jedoch keinen Verbotstatbestand nach Art. 5 Buchstabe b V-RL (Zerstörung von Nestern) auslöst, da die Rodungen außerhalb der Brutzeit vorgesehen sind (Schutzmaßnahme entsprechend Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG) und jährlich neue Nester durch die Arten angelegt werden. Störungen nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sind für die Arten im Wirkraum bau- und betriebsbedingt zu erwarten (Störung an den Niststätten), jedoch ohne erhebliche Auswirkung i. S. des Art. 5 d V-RL (i. d. R. häufige, verbreitete und ungefährdete Arten). Bei den meisten Vogelarten dieser Artengruppe können daher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG (Tötung durch Kollision, Beschädigung oder Zerstörung von sowie Störung an Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten) bzw. Art. 5 Buchstabe a V-RL (Tötung durch Kollision) erfüllt sein. Ausgenommen hiervon sind die Arten, die sehr eng an den Isarauwald gebunden sind (Brutplätze und Nahrungsraum) und nur sehr selten diesen Lebensraum verlassen. Bei diesen Arten werden keine Zerstörung von oder Störungen an Nist-, Ruhe- und Zufluchtstätten angenommen. Auch das Kollisionsrisiko ist gegenüber der derzeitigen Situation nicht erhöht, da dieses als vergleichbar dem Risiko an der bestehenden St 2053 eingestuft wird, die deutlich näher am Isarauwald entlang führt. Damit werden bei Fichtenkreuzschnabel, Pirol und Waldlaubsänger keine artenschutzrechtlichen Verbote verletzt.

Wegen der weiten Verbreitung und der Häufigkeit der meisten der betroffenen Arten und durch die Anlage von Hecken, Strauch- und Baumgruppen im Bereich der geplanten Ausgleichsmaßnahmen wird sich der derzeitige Erhaltungszustand der Arten angesichts der möglichen geringen Individuenverluste nicht verschlechtern. Dies trifft auch für im Naturraum gefährdete Arten der Artengruppe zu, da bei diesen Arten die Hauptvorkommen im Isarauwald (Baumpieper, Turteltaube) oder in Gehölzbeständen in Siedlungsnähe (Bluthänfling) liegen und der Trassenbereich nur selten von diesen Vogelarten aufgesucht wird.

### **Baumhöhlenbrütende Vogelarten (Artengruppe 3)**

Blaumeise (*Parus caeruleus*), Buntspecht (*Dendrocopos major*), Feldsperling (*Passer montanus*), Gartenbaumläufer (*Certhia brachydactyla*), Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*), Grauspecht (*Picus canus*), Grünspecht (*Picus viridis*), Halsbandschnäpper (*Ficedula albicollis*), Haubenmeise (*Parus cristatus*), Hohлтаube (*Columba oenas*), Kleiber (*Sitta europaea*), Kleinspecht (*Dendrocopos minor*), Kohlmeise (*Parus major*), Schwarzspecht (*Dryocopus martius*), Star (*Sturnus vulgaris*), Sumpfmehse (*Parus palustris*), Tannenmeise (*Parus ater*), Trauerschnäpper (*Ficedula hypoleuca*), Waldbaumläufer (*Certhia familiaris*), Waldkauz (*Strix aluco*), Weidenmeise (*Parus montanus*)

Beim Bau der Bundesstraße werden in sehr geringem Ausmaß Gehölze mit Altbäumen gerodet und überbaut, die potenzielle Brutplätze von Vogelarten dieser Artengruppe enthalten können. Im Gegensatz zur Artengruppe 2 werden Baumhöhlen und Baumspalten i. d. R. jedoch über mehrere Jahre genutzt, so dass durch eine Beschränkung der Rodungen auf die Zeit außerhalb der Brutzeiten (Schutzmaßnahme entsprechend Art. 13e Abs.1 BayNatSchG) zwar keine Eier zerstört oder Jungvögel getötet werden, aber potenziell über mehrere Jahre genutzte Nester entfernt werden. Weiterhin ist ein potenzielles (geringes) verkehrsbedingtes Kollisionsrisiko bei gelegentlichem Überfliegen der Straße gegeben. Störungen während der Brut- und Aufzuchtzeiten (bau- und betriebsbedingter Lärm, optische Störung u. a.) wirken sich dagegen nicht erheblich auf die Arten aus, da im Störungsband der Straße nur sehr wenige geeignete Lebensräume betroffen sind. Bei den meisten Vogelarten der Artengruppe 3 können daher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG bzw. Art. 5 Buchstaben a und b V-RL erfüllt sein. Ausgenommen hiervon sind die Arten, die sehr eng an den Isarauwald gebunden sind (Brutplätze und Nahrungsraum) und nur sehr selten diesen Lebensraum verlassen. Bei diesen Arten werden keine Zerstörung von oder Störungen an Nist-, Ruhe- und Zufluchtstätten angenommen (außerhalb der Reichweite relevanter bau- und betriebsbedingter Emissionen). Auch das Kollisionsrisiko ist gegenüber der derzeitigen Situation nicht erhöht, da dieses als vergleichbar dem Risiko an der bestehenden St 2053, die deutlich näher am Isarauwald entlang führt, eingestuft wird. Damit werden bei den Vogelarten Halsbandschnäpper, Hohлтаube und dem Kleinspecht keine artenschutzrechtlichen Verbote verletzt.

Bei Grauspecht und Schwarzspecht wird lediglich ein verkehrsbedingtes Kollisionsrisiko und keine Störung an den Lebensstätten unterstellt, da die Arten auf Großbäume als Brutplätze angewiesen sind, die sie derzeit nur im Isarauwald oder (potenziell) im Eicht finden. Eine (sehr geringe) Kollisionsgefahr wird jedoch unterstellt, da ein regelmäßiger Wechsel zwischen den beiden Waldgebieten angenommen wird (i. d. R. jedoch in hohem Flug; z. B. entlang der Gehölze am Schwaigbach).

Wegen der geringen Anzahl an zu rodenden potenziellen Höhlenbäumen und der möglichen nur sehr geringen Kollisionsopfer und angesichts der weiten Verbreitung und der Häufigkeit der meisten der vom Vorhaben (möglicherweise) betroffenen Arten wird sich der derzeitige Erhaltungszustand dieser Arten nicht verschlechtern.

Dies trifft auch für im Naturraum gefährdete Arten der Artengruppe zu, da bei diesen Arten im Trassenbereich nur eine sehr geringe Vorkommenswahrscheinlichkeit besteht (keine konkreten Nachweise in ASK oder LBP für das nähere Trassenumfeld)

und sich die Kollisionswahrscheinlichkeit im Vergleich zur derzeitigen Situation nur unwesentlich verändert.

#### **Vogelarten der offenen Kulturlandschaft (Artengruppe 4)**

Bachstelze (*Motacilla alba*), Feldlerche (*Alauda arvensis*), Grauammer (*Miliaria calandra*), Jagdfasan (*Phasianus colchicus*), Rebhuhn (*Perdix perdix*), Steinschmätzer (*Oenanthe oenanthe*), Wachtel (*Coturnix coturnix*), Wiesenschafstelze (*Motacilla flava*)

Beim Bau der Bundesstraße werden landwirtschaftliche Flächen überbaut, die potenzielle Brutplätze (Wiesen-, Ackerflächen, Randstreifen als "Niststätten") und Lebensraum der Vogelarten der Artengruppe 4 darstellen. Dabei kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass im Zuge der Baumaßnahmen Nester mit ihren Eiern zerstört oder Jungvögel getötet werden. Weiterhin ist ein potenzielles verkehrsbedingtes Kollisionsrisiko bei gelegentlichem Queren der Straße (in niedrigem Flug oder zu Fuß) gegeben, auch wenn eine gefahrlose Querung über die Grünbrücke möglich sein wird. Auftretende bau- und betriebsbedingte Störungen während der Brut- und Aufzuchtzeiten wirken sich dagegen nicht erheblich auf die Arten aus, da eine große Flexibilität bezüglich der Brutplatzwahl und der Wahl der Nahrungshabitate besteht.

Bei den genannten Vogelarten der Artengruppe 4 können daher trotz der Schutz- und Minimierungsmaßnahmen Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG bzw. Art. 5 Buchstaben a und b V-RL erfüllt sein.

Ausgenommen hiervon sind der Steinschmätzer, der im Trassenbereich lediglich sporadisch auf dem Durchzug vorkommt, und die Grauammer, die im Trassenbereich keine Brutvorkommen besitzt und hier ebenfalls nur sehr selten auf dem Durchzug vorkommt. Bei diesen Arten werden daher keine artenschutzrechtlichen Verbote verletzt.

Wegen der weiten Verbreitung (z. B. Jagdfasan) bzw. der Flexibilität der betroffenen Arten bezüglich der Habitatwahl wird sich der derzeitige Erhaltungszustand der Arten angesichts der möglichen geringen Individuenverluste und wegen der Anlage von Ausgleichsflächen, die zusätzlichen und ungestörten Lebensraum bieten werden (alle Ausgleichsmaßnahmen A 1 - A 4), nicht verschlechtern.

#### **Vogelarten der Gewässer, Auen und Feuchtgebiete ( Artengruppe 5)**

Durch die quadrantenbezogene Auswertung des Brutvogelatlas sind im relevanten Artenspektrum der Artengruppe 5 eine Reihe von Vogelarten enthalten, die ausschließlich entlang der Isar oder in der angrenzenden Isaraue einschließlich des Abbaugebietes bei Brandstadel vorkommen und damit außerhalb des Wirkraums des Vorhabens brüten und nur sehr selten (Durchzug) oder nie in den Trassenbereich gelangen. Ebenso können Vogelarten ausgeschieden werden, von denen keine geeigneten Lebensräume im Wirkraum der Trasse liegen (z. B. Arten ausgedehnter Röhrichtbestände wie Teichrohrsänger oder auf ausgedehnte (Feucht-) Wiesenbereiche angewiesene Arten wie Brachvogel) oder die im Gebiet nur (noch) als seltene Durchzügler auftreten und damit keinem erhöhten Kollisionsrisiko unterliegen (Braunkehlchen). Das Trassenumfeld stellt darüber hinaus kein wichtiges Rastgebiet für durchziehende Wasservogelarten dar, so dass dieser Aspekt (Störung an Zuflucht- bzw. Ruhestätten) ebenfalls keine Rolle bei der artenschutzrechtlichen Betrachtung spielt. Bei Flussregenpfeifer, Gänsesäger, Graugans, Großem Brachvogel, Haubentaucher, Höckerschwan, Kormoran, Reiherente Uferschwalbe, Waldwasserläufer, Wasserramsel und Zwergtaucher werden daher keine artenschutzrechtlichen Verbote verletzt.

Die übrigen Arten der Artengruppe 5 sind in unterschiedlichem Ausmaß durch das Vorhaben betroffen. Beim Bau der Bundesstraße werden Gewässer verändert (Schwaigbach, Pförreraugraben) und schmale Auengehölze, Röhricht- und Staudenfluren überbaut oder beeinträchtigt, die potenzielle Brutplätze einer Reihe von Vogelarten der Artengruppe 5 darstellen. Da die Rodungen von Gehölzen und damit die

Räumung sämtlicher von Überbauung betroffener Gewässerrandstreifen und Uferbereiche außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten erfolgen (Schutzmaßnahme S 1) und die Arten jährlich neue Nester anlegen, werden keine Nester oder Eier der in diesen Bereichen brütenden Vogelarten zerstört. Dies trifft nicht zu für Arten, die auch in trockeneren Staudenfluren, z. B. entlang der Bahnlinie oder auf betroffenen Ausgleichsflächen brüten können (Feldschwirl, Sumpfrohrsänger), und für den Kiebitz, der auch Ackerflächen als Brutplatz wählt. Bei diesen Arten ist daher nicht völlig ausgeschlossen, dass im Zuge der Baumaßnahmen Nester mit ihren Eiern zerstört oder Jungvögel getötet werden.

Weiterhin ist bei allen ein potenzielles verkehrsbedingtes Kollisionsrisiko bei gelegentlichem Queren der Straße gegeben, das durch die vorgesehenen Zäunungen und Leiteinrichtungen nicht vollständig vermieden werden kann.

Auftretende bau- und betriebsbedingte Störungen an den Lebensstätten (i. S. § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) bzw. während der Brut- und Aufzuchtzeiten wirken sich dagegen nicht erheblich auf die Arten aus, da es sich einerseits um häufige, verbreitete und ungefährdete Arten handelt oder andererseits um gefährdete Arten, die bezüglich ihrer Habitatwahl aber flexibel sind oder wegen des deutlichen Abstandes der Brutplätze (z. B. Braunkehlchen) keine oder nur eine geringe Störintensität am potenziellen Brutplatz erfahren.

Auch für den Kiebitz als stark gefährdete Art ergeben sich bezüglich der Störung keine anderen Betroffenheiten und keine erhebliche Wirkung. Er kann durch die Überbauung von Ackerflächen in geringem Ausmaß an potenziellen Brutplätzen und Nahrungshabitaten im südöstlichen Bereich des Vorhabens betroffen sein, doch werden durch die Parallelführung der Straße zur S-Bahnlinie die potenziell geeigneten Habitate nur in den Randbereichen beeinträchtigt und nicht durchschnitten.

Bei Blässhuhn, Blaukehlchen, Braunkehlchen, Eisvogel, Feldschwirl, Gebirgsstelze, Kiebitz, Rohrammer, Schlagschwirl, Stockente, Sumpfrohrsänger Teichhuhn und Teichrohrsänger können daher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG (Tötung während der Bauphase und durch betriebsbedingte Kollision, Beschädigung oder Zerstörung von bzw. Störung an den Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten) sowie Art. 5 Buchstabe a (Tötung während der Bauphase und durch betriebsbedingte Kollision) und teilweise Buchstabe b V-RL (Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern; nur Feldschwirl, Sumpfrohrsänger, Kiebitz) erfüllt sein.

Wegen der vorgesehenen naturnahen Gestaltung der verlegten Bach- und Grabenabschnitte, der Reaktivierung des Aufhüttenbaches und der Anlage von Staudenfluren und feuchten Mulden auf den Ausgleichsflächen, die als ungestörte und gut geeignete Brutplätze und Nahrungshabitate dienen werden, wird sich der derzeitige Erhaltungszustand der Arten angesichts der möglichen geringen Individuenverluste und Störungen nicht verschlechtern. Dies gilt auch für das stark gefährdete (RL-B 2) Braunkehlchen, da die derzeitigen Brutplätze der Art durch das Vorhaben nicht betroffen sind (deutlicher Abstand zur Trasse). Die Durchgängigkeit für die gewässergebundenen Arten (Teichhuhn, Eisvogel, Gebirgsstelze) wird durch die ausreichend dimensionierte Brücke über den Schwaigbach erreicht.

#### **Greifvögel (Artengruppe 6)**

Baumfalke (*Falco subbuteo*), Habicht (*Accipiter gentilis*), Mäusebussard (*Buteo buteo*), Rohrweihe (*Circus aeruginosus*), Schwarzmilan (*Milvus migrans*), Sperber (*Accipiter nisus*), Turmfalke (*Falco tinnunculus*), Wespenbussard (*Pernis apivorus*)

Bei den Greifvögeln ist von einem Kollisionsrisiko bei den Jagdflügen auszugehen, das trotz Minimierungsmaßnahmen (Grünbrücke, Baumpflanzungen entlang der Straße) nicht völlig ausgeschlossen werden kann. Die Greifvögel kommen im Trassenbereich als Nahrungsgäste oder Durchzügler vor, Horstplätze sind nicht vorhanden (keine Zerstörung von Niststätten oder relevante Störung an den Niststätten). Bau- und betriebsbedingte Störungen in den Nahrungsgebieten sind ohne erhebliche Auswirkung i. S. des Art. 5 Buchstabe d V-RL, da es sich um häufige, verbreitete und

ungefährdete Arten oder um unempfindliche und flexible Arten bezüglich der Nutzung der Jagdreviere handelt. Bei den Greifvogelarten können daher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bzw. Art. 5 Buchstabe a V-RL erfüllt sein.

Wegen der durchgängigen Verbreitung im Naturraum bzw. ihres seltenen Auftretens im Trassenbereich (Baumfalke, Habicht, Rohrweihe, Schwarzmilan, Wespenbussard) und da die restlichen Arten als ungefährdet gelten, wird sich der derzeitige Erhaltungszustand der Arten angesichts der möglichen geringen Individuenverluste nicht verschlechtern. Durch die Ausgleichsflächen werden beutereiche, potenzielle Jagdhabitats neu geschaffen, die Verluste an potenziellen Jagdhabitats ausgleichen.

### **Sonstige Vogelarten (Artengruppe 7)**

Graureiher (*Ardea cinerea*), Kuckuck (*Cuculus canorus*), Saatkrähe (*Corvus frugilegus*), Silberreiher (*Casmerodius albus*)

Der Graureiher ist im Gebiet als (störungsempfindlicher) Nahrungsgast an den Gewässern und in den Auenbereichen einzustufen, der lediglich einem (geringen) Kollisionsrisiko unterliegt. Gleiches gilt für den Silberreiher, der auf den Grünlandflächen nördlich der ehemaligen Militäranlage als regelmäßiger Wintergast beobachtet wurde. Der Saatkrähe stehen als regelmäßiger und häufiger, störungsunempfindlicher Wintergast die großflächigen Ackergebiete als Nahrungshabitats zur Verfügung; ein (geringes) verkehrsbedingtes Kollisionsrisiko wird ebenfalls unterstellt. Bei beiden Arten können daher voraussichtlich lediglich Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bzw. Art. 5 Buchstabe a V-RL erfüllt sein.

Der Kuckuck ist als Brutschmarotzer in gleicher Weise wie seine Wirtsarten betroffen (v. a. Artengruppen 2 und 5). Bei ihm können daher voraussichtlich ebenfalls Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG bzw. Art. 5 Buchstaben a und b V-RL erfüllt sein.

Wegen der weiten Verbreitung, Häufigkeit und Flexibilität der drei betroffenen Arten wird sich der derzeitige Erhaltungszustand angesichts der möglichen geringen Individuenverluste und wegen der Neuanlage von geeigneten Lebensräumen für die Wirtsarten des Kuckucks bzw. als Nahrungsflächen für den Graureiher nicht verschlechtern.

Zusammenfassend kommt die artenschutzrechtliche Überprüfung zu dem Ergebnis, dass bei sechs Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL und bei 88 Vogelarten Verbotstatbestände erfüllt werden, die die Prüfung der Erteilung einer Befreiung nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG zur Zulassung des Straßenbauvorhabens erforderlich machen.

#### **3.4.5.4.9 Befreiungsmöglichkeit gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG**

Nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG kann von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG Befreiung gewährt werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und die Art. 12, 13 und 16 der FFH-RL oder die Art. 5 bis 7 und 9 der V-RL nicht entgegenstehen. Nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL können die Mitgliedstaaten von den Bestimmungen des Art. 12 FFH-RL unter anderem im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses abweichen (Buchst. c), sofern es keine anderweitige zufrieden stellende Lösung gibt und unter der Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Art. 9 Abs. 1 V-RL erlaubt es den Mitgliedstaaten, unter anderem im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder im Interesse der Luftfahrt (Buchst. a) von Art. 5 V-RL abzuweichen, sofern es keine anderweitig zufrieden stellende Lösung gibt. In Ergänzung bestimmt hier Art. 13 V-RL, dass die Anwendung der aufgrund der Richtlinie getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Erhaltung der aller unter Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten nicht zu einer Verschlechterung der derzeitigen Lage führen darf.

#### 3.4.5.4.8.1 Überwiegende Belange des Gemeinwohls:

Hier rechtfertigt § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG eine Befreiung zu gewähren. Das gesamte Vorhaben dient dem Gemeinwohl, weil es im Einklang mit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes steht. Es ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Fassung des 5. Bundesfernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004 (BGBl. I S. 2574) als vordringlicher Bedarf ausgewiesen und entspricht deswegen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Der gesetzlichen Bedarfsfeststellung kommt ein erhebliches Gewicht im Rahmen der Abwägung zu. Es ist erforderlich, um das zu erwartende steigende Verkehrsaufkommen der B 388a funktionsgerecht zu bewältigen und trägt merklich dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Umweltbelastungen für die Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe zu verringern (vgl. C.4.2). Diese Belange, die sich für den Neubau der B 388a anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen und auch überwiegen die Belange des Artenschutzes. Zeichnen sie sich durch Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nach Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL, von den Verboten des § 42 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung zu gewähren (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573). Im Rahmen des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL schlagen sie unter dem Blickwinkel der öffentliche Sicherheit als Interessen zu Buche, die geeignet sind, sich gegenüber dem mit Art. 5 V-RL verfolgten Schutzziel durchzusetzen.

#### 3.4.5.4.8.2 Kein Entgegenstehen der Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – d, 13, 16 FFH-RL

Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – b FFH-RL werden bei drei Fledermausarten (Kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus, Wasserfledermaus), Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – d FFH-RL bei der Zauneidechse, und Art. 12 Abs. 1 Buchst. ab und d FFH-RL bei dem Laubfrosch und der Wechselkröte erfüllt.

Maßgebend sind hier zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nach Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL an der Realisierung des Vorhabens. Diese ergeben sich aus den zur Planrechtfertigung dargelegten Gründen. Hier gilt dasselbe, was im Rahmen des § 62 Abs. 1 Satz Nr. 2 BNatSchG zu den überwiegenden Gründen des Gemeinwohls ausgeführt wurde. Die dortigen Gründe sind zwingend im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL. Um dies zu beurteilen ist eine wertende Betrachtung im Einzelfall erforderlich. Ob zwingende Gründe des öffentlichen Interesses vorliegen, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Die Richtlinie versteht darunter ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Dies verlangt, dass der Schutz von Flora und Fauna nur für Maßnahmen durchbrochen werden darf, deren Zweck gerade die Verwirklichung des bezeichneten öffentlichen Interesses ist.

Für das Vorhaben liegen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, insbesondere verkehrlicher Art vor. Das gesamte Vorhaben dient dem Gemeinwohl, weil es im Einklang mit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes steht. Es ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Fassung des 5. Bundesfernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004 (BGBl. I S. 2574) als vordringlicher Bedarf ausgewiesen und entspricht deswegen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Der gesetzlichen Bedarfsfeststellung kommt ein erhebliches Gewicht im Rahmen der Abwägung zu. Es ist erforderlich, um das zu erwartende steigende Verkehrsaufkommen in Richtung des Flughafens München funk-

tionsgerecht zu bewältigen und trägt merklich dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Umweltbelastungen für die Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe zu verringern (vgl. C.3.3). Das Vorhaben führt zu einer Verbesserung der überörtlichen Verkehrsabwicklung und der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse. Die Ortsdurchfahrten von Unterföhring, Ismaning und Fischerhäuser erfahren hierdurch eine deutliche Verkehrsentlastung und Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastungen. Diese Belange, die sich für den Neubau der B 388a anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen und auch die Belange des Artenschutzes überwiegen. Zeichnen sie sich durch Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nach Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL, von den Verboten des § 42 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung zu gewähren (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573).

Es gibt für die durch das Planungsvorhaben aufgeworfenen artenschutzrechtlichen Probleme keine anderweitige zufrieden stellende Lösung nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL. Wie bei Art. 6 Abs. 4 der FFH-RL ist auch bei Art. 16 Abs. 1 FFH-RL die Frage nach der Alternative abhängig vom jeweiligen Planungskonzept. Dieses verfolgt bestimmte Ziele, die ihrerseits von einem Bewerten und Gewichten anderer Zielsetzungen abhängig ist. Letztlich gilt hier also nichts anderes als für die Abwägung von Alternativen nach Maßgabe des straßenrechtlichen Abwägungsgebotes. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL stellt insofern keine weitergehenden Anforderungen. Es gibt wie schon weiter oben in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgezeigt (C.3.4.2) keine zumutbaren anderen Alternativen, die zu einer geringeren Abweichung von Art. 12, 13 FFH-RL führen könnten. Bei allen betroffenen Arten sind unter artenschutzrechtlichen Aspekten keine anderen Alternativen zufrieden stellend, da sich kein anderer Trassenverlauf dadurch aufdrängt, dass die Arten nicht oder deutlich weniger beeinträchtigt würden. Für die B 388a wurden neben der gewählten Trasse Varianten untersucht, die östlich Fischerhäuser nicht parallel zur S-Bahnlinie verlaufen, sondern nach Osten in den Randbereich des Niedermoorgebietes Zengermoos abschwenken.

Entweder sind die Aktionsradien der Arten so groß, dass es kaum einen Landschaftsausschnitt gibt, in dem keine Betroffenheit der einzelnen Arten gegeben wäre (Fledermäuse), oder die Verbreitungssituation der Arten ist in dem hier untersuchten Raum so, dass ein Vorhaben wie der Neubau der B 388a zwangsläufig (potenzielle) Lebensräume dieser Arten und einzelne Individuen dieser Arten betreffen wird (z. B. Zauneidechse). Diese Varianten sind auch aus naturschutzfachlichen Gründen ungünstiger zu bewerten als die Planfeststellungsstrasse. Durch die gewählte Parallelführung entlang der S-Bahnlinie erfolgt eine Bündelung der Zerschneidungswirkungen und es werden Lebensräume von Arten der großräumig offenen Landschaft (z. B. Kiebitz) oder von Lebensräumen auf Niedermoorböden (z. B. Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling) nur randlich oder nicht beeinträchtigt. Somit weist die gewählte Linienführung auch deutliche Vorteile hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen von europäisch geschützten Tierarten aus. Insoweit verweisen wir auch auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss zur Dimensionierung des Vorhabens (C.3.4.3) und zu den naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (C.3.4.5.2.2) und naturschutzfachlichen Nebenbestimmungen (A.3.3).

Bei allen durch das Vorhaben betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-RL kann nach den artenschutzfachlichen Untersuchungen (Unterlage 8.4) trotz der möglichen Beeinträchtigungen davon ausgegangen werden, dass sich der derzeitige Erhaltungszustand aufgrund der geplanten Maßnahmen nicht verschlechtert. Der Erhaltungszustand der Art ist gemäß Art. 1 Buchst. i FFH-RL und § 10 Abs. 2 BNatSchG, die auch für die V-RL Beachtung zu finden haben, als die Gesamtheit der Einflüsse definiert, die sich langfristig auf die Verbreitung und Größe der Populationen der betreffenden Arten auswirken können. Er umfasst eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebiets in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Aus Art. 1 Buchst. i FFH-RL



lässt sich entnehmen, dass sich die Güte des Erhaltungszustandes insbesondere danach richtet, ob aufgrund der Daten über die Populationsdynamik anzunehmen ist, dass die Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich auch weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen der Art zu sichern. Der Verlust eines lokalen Vorkommens oder eines Reviers einer geschützten Art ist damit nicht zwangsläufig mit einer Verschlechterung des natürlichen Erhaltungszustands der Art verbunden. Jedes Großvorhaben wäre sonst von vorneherein in den meisten Fällen zum Scheitern verurteilt. Dies würde den Intentionen des Europarechts zuwiderlaufen, welches nicht allein auf die Wahrung von Umweltbelangen fixiert ist (vgl. Art. 174 ff. EGV), sondern auch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (Art. 154 ff. EGV) leistet. Dies ergibt sich ferner aus Art. 2 Abs. 3 FFH-RL und Art. 2 V-RL, die dem Naturschutz keinen einseitigen Vorrang einräumen, sondern fordern, dass dieser unter anderem in Einklang mit wirtschaftlichen Erfordernissen zu bringen. Das Schutzregime der Art. 12, 13 FFH-RL stellt damit nicht auf Erhalt jedes einzelnen Exemplars oder jedes vorhandenen Reviers einer geschützten Art ab, sondern dies ist vom Erhaltungszustand der Art her zu beurteilen. Der derzeitige Erhaltungszustand aller betroffenen nach Anhang IV der FFH-RL geschützten Arten, ist in dem durch das Planvorhaben betroffenen Naturraum trotz der möglichen Beeinträchtigungen aufgrund im Planfeststellungsbeschluss verfügten Maßnahmen sichergestellt. Dabei waren die Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen.

#### 3.4.5.4.8.3 Kein Entgegenstehen von Art. 5 Buchst. a - d, 7 und 9 V-RL:

Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des Art. 5 Buchst. a V-RL werden bei 88 Vogelarten und des Art. 5 Buchst. b V-RL bei 26 Vogelarten erfüllt.

Die Abweichung ist gemäß Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL möglich im Interesse der öffentlichen Sicherheit. Auf die Ausführungen zu den für das Vorhaben sprechenden zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses unter C.3.4.5.4.4.2.1 wird hiermit verwiesen. Im Rahmen des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL schlagen sie unter dem Blickwinkel der öffentliche Sicherheit als Interessen zu Buche, die geeignet sind, sich gegenüber dem mit Art. 5 V-RL verfolgten Schutzziel durchzusetzen.

Zudem wird durch den Bau der B 388a eine Verkehrsentslastung der Gemeinde Ismaning erreicht, wodurch sich die Umweltbelastungen für die Anwohner zum Teil deutlich verringern. Ferner bedeutet die Entlastung von Ortsdurchfahrten auch eine Verringerung der Sicherheitsrisiken sowohl der Anwohner als auch der Verkehrsteilnehmer. Die vorgenannten Gründe wurden vom Bundesverwaltungsgericht im „Schönefeld-Urteil“ als Gründe der öffentlichen Sicherheit im Sinne von Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a V-RL anerkannt (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573) und können auch für die Entscheidung über den Bau einer Bundesstraße herangezogen werden.

Eine engere Auslegung der beiden Ausnahmegründe ist nicht veranlasst. Die Verengung der Ausnahmegründe, etwa auf gewichtige Sicherheitsinteressen des Staates oder auf die Abwehr schwerwiegender gesundheitlicher Gefahren für die Bevölkerung, würde in den meisten Fällen zu einem generellen Verbot des Baus von Infrastrukturprojekten führen. Ein solches Verbot würde jedoch nicht in Einklang mit den Intentionen des Europarechts stehen, das nicht allein auf die Wahrung umweltrechtlicher Belange fixiert ist, sondern auch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur leistet (vgl. Art. 174 ff. EGV). Auch die Bestimmung der Vogelschutzrichtlinie in Art. 2 V-RL selbst macht deutlich, dass dem Vogelschutz kein einseitiger Vorzug gebührt, sondern dass er in Einklang u. a. mit wirtschaftlichen Erfordernissen zu bringen ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 579). Daran ändert auch nichts, dass die Vogelschutzrichtlinie im Gegensatz zur FFH-RL nach ihrem Wortlaut keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses unter Einschluss solcher wirtschaftlicher Art als Ausnahmegründe kennt. Die Vogel-

schutzrichtlinie trat wesentlich früher als die FFH-RL in Kraft. Die FFH-RL inkorporiert im Hinblick auf die Schutzgebiete die Vogelschutzrichtlinie (vgl. Art. 7 FFH-RL). Auf dem Gebiet des speziellen Artenschutzes geht die FFH-RL in ihrer Differenziertheit weiter als die Vogelschutzrichtlinie. Es ist nicht anzunehmen, dass der Richtlinienggeber für besonders bedrohte Tierarten, die in Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind, mehr sowie weniger strenge Ausnahmetatbestände zur Überwindung artenschutzrechtlicher Verbote schaffen wollte, als für sämtliche unter den Schutz des Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten, die ohne Differenzierung ihrer Bedrohung geschützt sind. Zieht man ins Kalkül, dass beide Richtlinien für den speziellen Artenschutz ein abgeschlossenes Schutzsystem bilden und jede damit unvereinbare Ausnahme einen Verstoß gegen die Verbote der Art. 12, 13 und 16 FFH-RL bzw. Art. 5 bis 7 und 9 V-RL darstellt (vgl. für die FFH-RL: EuGH, Urt. v. 20.10.2005, Rs. C-6/04, Slg. 2005 I – 9017 ff., Rn. 112), wird deutlich, dass die Vogelschutzrichtlinie für Infrastrukturprojekte bei enger Auslegung der Ausnahmetatbestände das „Aus“ bedeuten würde. Das widerspräche jedoch wie bereits ausgeführt, den vitalen Interessen Europas, v. a. der Schaffung eines gemeinsamen Marktes, der auf die Schaffung einer ausreichenden Infrastruktur - der auch die B 388a dient - gerade angewiesen ist.

Art. 9 Abs. 1 V-RL setzt voraus, dass es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt. Eine solche Lösung steht nicht zur Verfügung. Hier wird auf die genauso geltenden Ausführungen zu Art. 16 FFH-RL verwiesen (C.3.4.5.4.8.2). Bei den Vogelarten sind unter artenschutzrechtlichen Aspekten keine anderen Alternativen zufriedenstellend, da sich kein anderer Trassenverlauf dadurch aufdrängt, dass Vogelarten nicht oder deutlich weniger beeinträchtigt würden. So würden Verschiebungen der Trasse oder ein Bau auf einer räumlich anderen Trasse ebenfalls zur Erfüllung von Verbotsstatbeständen bei einer vergleichbaren Zahl von Vogelarten führen. Das betroffene Artenspektrum ist dabei möglicherweise geringfügig verschieden, ohne dass jedoch ein geringerer Anteil an gefährdeten oder seltenen Arten zu erwarten wäre.

Auch der derzeitige Erhaltungszustand der durch die Maßnahmen i. S. d. Art. 5 V-RL beeinträchtigten Vogelarten wird nicht gefährdet. Die ist im Hinblick auf das Schutzziel der Erhaltung der der wildlebenden Vogelarten (vgl. Präambel und Art. 1 V-RL) sowie den in Art. 13 V-RL festgelegten Verschlechterungsverbot nicht gegeben, wenn der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten sichergestellt ist. Das setzt allerdings – auch bei Beachtung der Pflicht zur Schaffung von zusammenhängenden Lebensräumen - nicht den Schutz jeder lokalen Population voraus, sondern bedarf einer gebietsbezogenen Gesamtbetrachtung aufgrund ornithologischer Kriterien. Das vorgelegte fachlich nachvollziehbare Artenschutzgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich bei allen durch das Vorhaben betroffenen Vogelarten i. S. des Art. 1 V-RL trotz der Beeinträchtigungen aufgrund der festgestellten Minimierungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen bzw. der insgesamt gegebenen Verbreitung, Häufigkeit oder Lebensraumflexibilität der Arten deren derzeitiger Erhaltungszustand nicht verschlechtert (Art. 13 V-RL).

#### 3.4.5.4.9 Ausnahmsweise Zulassung des Eingriffs entspr. Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bzw. § 19 Abs. 3 Satz. 2 BNatSchG

Gemäß Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bzw. § 19 Abs. 3 BNatSchG darf ein Eingriff, in dessen Folge Biotope zerstört werden, die für die dort wild lebenden Tiere und wild lebenden Pflanzen der streng geschützten Arten, die keinen gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus aufweisen, nicht ersetzbar ist, nur zugelassen werden, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Im Untersuchungsgebiet sind in diesem Zusammenhang lediglich zwei streng geschützte Libellenarten Vogel-Azurjungfer (*Coenagrion ornatum*) und Helm-Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*) im Bereich der Baumaßnahme zu überprüfen. Laut dem Gutachten zur Libellenuntersuchung im Raum Erching vom Juli 2007 vom Landschaftsarchitekturbüro Dr. Schober gelang der Nachweis eines Vorkommens der Vogel-Azurjungfer im Umgriff der Baumaßnahme zwar nicht, doch wurde im Pforregraben südlich des P+R-Parkplatzes ein kleines Vorkommen der Helm-Azurjungfer vorgefunden. Da sich die Lebensraumansprüche der beiden Arten in et-

wa entsprechen, wurde ein Vorkommen der Vogel-Azurjungfer unterstellt. Es kommt aber im Bereich der Bachverlegung des Pförreraugrabens zu keiner bau- und anlagebedingten Beeinträchtigung dieses Lebensraumes der beiden Libellenarten. Der zum Umbau vorgesehene Abschnitt des Pförreraugrabens (Bau-km 5+520 bis Bau-km 5+720) weist keine Lebensraumeignung für ein Vorkommen der beiden Libellenarten auf. Demzufolge konnten die beiden Libellenarten dort auch nicht nachgewiesen werden. Die Verlegungsstrecke des Pförreraugrabens wird nach tierökologischen Gesichtspunkten gestaltet und ist als Schutzmaßnahme S 3 in der Unterlage 8.1 beschrieben. Zudem ist an gleicher Stelle mit der Schutzmaßnahme S 4 sichergestellt, dass auch während der Bauzeit keine Beeinträchtigungen auf den unterstrom liegenden Bachabschnitt mit den dortigen Vorkommen auftreten.

Durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen wie Wiederbeschickung des Aufhüttenbaches, Neugestaltung des Verlegungsbereiches des Aufhüttenbaches nördlich der FS 12 und die Gestaltung des Verlegungsabschnittes des Pförreraugrabens bei Bau-km 5+600 werden neue Lebensräume für die Arten angeboten. Insgesamt tragen die Maßnahmen damit zur kontinuierlichen Sicherung (und Optimierung) der ökologischen Funktionen des Lebensraums der beiden Libellenarten bei. Sie dienen zur Erhaltung, Stabilisierung und Förderung des lokalen Vorkommens am Pförreraugraben und in dessen Umfeld.

Insofern steht Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bzw. § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG einer Zulassung des Straßenbauvorhabens ebenfalls nicht entgegen. Es werden keine Biotope zerstört, die für national streng geschützte Arten nicht ersetzbar sind. Die Zerstörungen oder sonstigen Beeinträchtigungen von nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen durch Anlage, Bau und Betrieb der Bundesstraße können durch die Umsetzung der geplanten landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen durch die Neuschaffung entsprechender Lebensraumtypen in der Nähe zu den nachgewiesenen Artvorkommen ausgeglichen werden. Die Rodungen oder sonstigen Beeinträchtigungen von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch nach Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG können ebenfalls durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen werden.

### 3.4.6 Gewässerschutz

#### 3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Der Pförreraugraben wird im Bereich der Überführung des Schlossguts Erching auf ca. 200 m Länge, der Aufhüttenbach im Bereich des Anschlusses an die Kreisstraßen FS 12 und die Überleitung der FS 44 auf ca. 470 m Länge in den entbehrlichen Abschnitt der alten FS 44 verlegt. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch die Verlegung nicht zu erwarten. Die straßenbedingte Verlegung ist ein planfeststellungsbedürftiger Vorgang nach § 31 WHG, Art. 58 BayWG, welcher in diesem Planfeststellungsbeschluss enthalten ist.

Das Wasserschutzgebiet der Gemeinde Ismaning mit vier Brunnen erstreckt sich zwischen der B 388 und dem Anwesen Gleitner im südöstlichen Plangebiet, wird aber von der Trasse selbst nicht berührt.

Beim Wald "Eichet" südöstlich von Erching (Gemeinde Hallbergmoos) hat der Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd ein neues Gewinnungsgebiet zur Trinkwasserversorgung der Gemeinde Hallbergmoos ausgewiesen. Die Trasse der B 388a durchschneidet die Grenzen des Trinkwasserschutzgebietes von Bau-km 3+570 bis Bau-km 4+745 in der weiteren Schutzzone III östlich der Achse Zwillingshof/Fischerhof. Die Anlage einer Straße in der weiteren Schutzzone des

Wasserschutzgebietes ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 5.1 der Wasserschutzgebietsverordnung grundsätzlich unzulässig und bedarf daher einer Ausnahmegenehmigung nach § 4 der Wasserschutzgebietsverordnung, die aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit durch diesen Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der Konzentrationswirkung erteilt werden kann. Die Voraussetzungen für eine Erteilung der Ausnahmegenehmigung liegen vor, da die Straße im öffentlichen Interesse liegt (C.2.3) und die Planung die Anforderungen der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag 2002) zum Trinkwasserschutz hinsichtlich der bautechnischen Gestaltung, der Baustelleneinrichtung, -betrieb, Baudurchführung und Straßenunterhaltung berücksichtigt. Die Neubautrasse befindet sich im Durchschneidungsbereich des Wasserschutzgebietes in Dammlage. Aufgrund des vom Straßenverkehr ausgehenden Gefährdungspotentials bei einem Verkehrsaufkommen von 20.200 Kfz/24 Std. im entsprechenden Streckenabschnitt und relativ geringer Grundwasserüberdeckung erfolgt eine Einstufung der Straße in Stufe 4 gemäß Tabelle 3 der RiStWag. Somit erhalten die Bankette eine Oberflächenbefestigung mit einer Schottertragschicht. Ferner sind auf den Banketten Schutzplanken angeordnet. Am unteren Fahrbahnrand wird unterhalb der Schutzplankenpfosten eine Dichtungsbahn ausgelegt und unter der Böschungsfläche sowie der begleitenden Entwässerungsmulde am Dammfuß fortgeführt. Außerhalb der Mulde wird die Dichtungsbahn um 2,0 m in das benachbarte Gelände verbreitert. Die Mindestüberdeckung beträgt 80 cm. Die Mulde wird mit Oberboden abgedeckt. Über diese Mulde wird das anfallende Niederschlagswassers vollständig nach Norden in ein Versickerbecken abgeführt, das außerhalb der Schutzzone liegt. Bei Durchführung dieser Maßnahmen sind negative Auswirkungen der Baumaßnahme auf das Wasserschutzgebiet nicht zu besorgen.

Der Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd hat eine Errichtung von Betonschutzwänden links und rechts der B 388a gefordert. Wir halten diese Schutzmaßnahme für das Wasserschutzgebiet für nicht erforderlich. Das Wasserwirtschaftsamt München hat im Verfahren gefordert, ein Abkommen von Fahrzeugen von der Fahrbahn durch technische Einrichtungen sicher zu verhindern. Es gab bisher keine Festlegung auf Betonschutzwände, sondern lediglich auf einen Ausbau nach den geltenden Richtlinien (RiStWag). Diese sehen unter anderem auch in Schutzzone II den Bau von Distanzschutzplanken vor, die hier zum Schutz ausreichen.

Die erforderliche Plangenehmigung für die Verlegung der Mineralölfernleitung nach § 19a WHG i. V. m. § 20 Abs. 2 UVPG wird von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Die Genehmigung für die Überbauung der Fernleitung, die Verlegung sowie die Stilllegung der ursprünglichen Leitung konnte nach pflichtgemäßer Abwägung erteilt werden, weil bei Einhaltung der in diesem Bescheid enthaltenen Bedingungen und Auflagen keine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu befürchten ist (§ 21 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 UVPG). Insbesondere ist eine Verunreinigung der Gewässer oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften bei Beachtung der in diesem Beschluss unter A.3.11.2 festgesetzten Auflagen nach den positiven Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden bezüglich der vorgesehenen Maßnahmen nicht zu besorgen (§ 19b WHG). Die mit dem Neubau der Leitung zusammenhängenden Maßnahmen liegen außerhalb von empfindlichen Flächen bezüglich des Grundwasserschutzes und der Grundwasserwirtschaft.

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

#### 3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das im Dammbereich auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, breitflächig über die Bankette und Straßenböschungen abzuleiten. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und

Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus

bei Einschnittslage Einleitungen in das Grundwasser über die Bankette in begleitende Mulden notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Im Bereich des Wasserschutzgebiets „Im Eicht“ erfolgt die Entwässerung außerhalb der weiteren Schutzzone über ein Versickerbecken. Der Vorhabensträger hat in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München auf die ursprünglich geplanten Versickerungsbecken bei Bau-km 0+500 mit Durchlass und bei Bau-km 6+650 im Hinblick auf die Einhaltung der Mindestabstände zum Grundwasser verzichtet und dafür breitere Mulden vorgesehen. Die Sohle des Versickerungsbeckens bei Bau-km 4+800 wird mittels eines Dükers unter dem Schwaigbach um ca. 90 cm angehoben werden. Eine Absetzanlage ist dabei nicht erforderlich, da gem. ATV M 153 die vorgesehene Regenwasserbehandlung ausreicht und die mögliche Selbstdichtung durch den  $k_f$ -Wert berücksichtigt wurde.

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

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Der Vorhabensträger stellt durch die Entwässerungsplanung sicher, dass keine ungereinigten Straßenabwässer in die Gewässer eingeleitet werden. Die Wasserrechtsbehörden der Landratsämter München und Freising haben das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

Eine Bauabnahme der Versickerungsanlagen durch einen Sachverständigen gemäß Art. 69 Abs. 1 BayWG ist nicht erforderlich, da der Vorhabensträger die Bauoberleitung einem Beamten des höheren technischen Verwaltungsdienstes übertragen hat (Art. 69 Abs. 2 Satz 1 BayWG).

#### 3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Für das Straßenbauvorhaben werden rund 39,835 ha Fläche (12,33 ha landwirtschaftlich genutzt) benötigt, davon rund für 9,66 ha für Versiegelung, rund 19,51 ha für Gestaltungsflächen (einschließlich Straßenböschungen) und rund 10,665 ha für Ausgleichsflächen. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch

kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

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

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die Landwirtschaft im betroffenen Raum durch die geplante Baumaßnahme auftreten könnten, sind weder erkennbar noch wurden solche vorgetragen.

### 3.4.8 Sonstige öffentliche Belange

#### 3.4.8.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die festgesetzten Regelungen in A.3.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die getroffenen Nebenbestimmungen unter A.3.10.2 stellen insbesondere sicher, dass die durch das Bauvorhaben im Einvernehmen mit der OMV Deutschland GmbH bedingte Verlegung der Mineralölfernleitung von Bau-km 6+470 bis Bau-km 7+200 unter Beachtung der dazu erforderlichen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen erfolgt. Die den Neubau der Fernleitung betreffenden Baumaßnahmen liegen außerhalb von empfindlichen Flächen bezüglich des Grundwasserschutzes und der Grundwasserwirtschaft. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat aus fachlicher Sicht bei Beachtung der Nebenbestimmungen keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Die Belange der OMV D Deutschland GmbH und der Wasserwirtschaft werden damit gewahrt.

Die notwendige Verlegung der zwei Hauptwasserleitungen DN 350 AZ und DN 50 PE des Zweckverbandes Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd (ca. Bau-km 6+100 bis Bauende) erfolgt einvernehmlich in der Böschung des Aufhüttenbaches. Der Vorhabensträger hat die Durchführung der dazu erforderlichen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen zugesagt. Die Kostenregelung, auch für den Abbruch und Neubau des Wasserzählerschachtes, erfolgt nach privatrechtlicher Vereinbarung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens. Durch die geänderte Leitungsverlegung wird auch kein anderer Grundstückseigentümer betroffen. Der Wasserzählerschacht kann im Verlauf der bestehenden Leitung gemäß Tektur in der vorgesehenen Erwerbsfläche des Straßenbaulastträgers angeordnet werden.

#### 3.4.8.2 Wald

Durch den Neubau der B 388a werden keine größeren Waldflächen in Anspruch genommen. Es werden jedoch Feldgehölze und bachbegleitende Gehölze und ähnliches in einem Umfang von 1,157 ha. überbaut, bei welchen es sich um Waldflächen i. S. v. Art. 2 BayWaldG handelt

Im Einvernehmen mit der Forstverwaltung konnten wir die für die Rodung erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG, der nach Art. 9 Abs. 8 Satz 2 BayWaldG im Planfeststellungsverfahren sinngemäß anzuwenden ist, aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erteilen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.3.3).

Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 2 und A 4 im Bereich der Grünbrücke (Gesamtfläche 8,84 ha) werden Ersatzaufforstungen von Feldgehölzen in einem Umfang von 2,7 ha neu gegründet. Weiterhin werden auf den Gestaltungsflächen und an den Bachverlegungsstrecken außerhalb des Straßenkörpers weitere 3,3 ha Gehölze gepflanzt. Der Umfang der Neupflanzungen überschreitet damit den Umfang der überbauten Bestände und gleicht den baulichen Eingriff unter Beachtung der in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen unter A.3.5 in die Gehölze

aus, so dass keine dauerhaften Waldflächenverluste entstehen. Die Aufforstung bedarf nach 16 Abs. 4 BayWaldG keiner gesonderten Erlaubnis.

Wir halten den Schutz von Waldflächen im „Eichet“ durch Zäune bei einer Annahme der Grünbrücke durch das Rotwild für nicht erforderlich. Nach dem vom Vorhabensträger im Auftrag gegebenen Gutachten der Wildbiologischen Gesellschaft München e.V. vom Juli 1999 ist die Wildbrücke zum Erhalt eines den landeskulturellen Verhältnissen angepassten artenreichen Wildbestandes erforderlich und eine wichtige Aufgabe des Artenschutzes. Bei diesen Wanderbewegungen handelt es sich jedoch weder um Massenumzüge noch dienen sie vorwiegend der Nahrungsaufnahme. Würde das "Eichet" für Rotwild eine besondere Attraktivität aufweisen, wäre bereits jetzt ein Wildverbiss festzustellen. Es dürfte auch zukünftig mehr als Durchgangs- denn als Aufenthaltsort anzusehen sein. Die Ursachen von Wildverbiss sind zudem vielfältig und werden kontrovers diskutiert. Problematischer als die bloße Schaffung von Wandermöglichkeiten wäre eine künstliche Erhöhung der Wilddichte im Bereich der Übergangsstelle durch Fütterung. Zur Annahme der Wildbrücke ist eine solche jedoch weder beabsichtigt noch erforderlich. Für aus anderen Gründen durch Jagdausübungsberechtigte eventuell vorgenommene Lock- und Fütterungsmaßnahmen kann der Vorhabensträger nicht verantwortlich gemacht werden.

#### 3.4.8.3 Jagd

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Schutz von Wildtieren wird in der festgestellten Planung beidseitig auf der gesamten Baustrecke der B 388a gemäß den WSchuZR ein Wildschutzzaun (A.3.10, BW-Ver. Nr. 2.20, Bau-km 0+660 bis Bau-km 6+430 li und Bau-km 0+740 bis Bau-km 6+530 re) errichtet, um eine Gefährdung durch wechselndes Wild zu vermeiden. Der Zaun dient auch dazu, Wild zu der geplanten Grünbrücke zu leiten, um Wildwechselbeziehungen durch diese Quermöglichkeit aufrechtzuerhalten. Die Belange der Jagd wurden damit ausreichend berücksichtigt. Den Bau einer weiteren Grünbrücke bzw. eine Verlegung der geplanten Grünbrücke haben wir aus den unter C.3.4.5.2.3 schon angeführten Erwägungen abgelehnt.

#### 3.4.8.4 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen unter A.3.6 Rechnung getragen. Eine Einleitung in das Schwaigbach-Hochwasserbett ist infolge der 1. Tektur vom 15.11.2006 nicht mehr vorgesehen. Das Oberflächenwasser aus dem Wasserschutzgebiet „Im Eichet“ wird mittels einer Kanalleitung unter dem Schwaigbach-Hochwasserbett und dem Schwaigbach einem Versickerbecken zugeführt.

Rein zivilrechtliche Fragen wie eine zivilrechtliche Haftung des Vorhabensträgers sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

#### 3.4.8.5 Denkmalpflege

Die Planung ist mit den Belangen der Denkmalpflege vereinbar, insbesondere trägt sie möglichen Bodendenkmälern Rechnung. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass sich im Planungsgebiet der B 388a Bodendenkmäler befinden. Dabei handele es sich um großflächige Siedlungsreste unbekannter Zeitstellung (Luftbild Nr. 7738/60) und Teilstücke einer, vermutlich aus der Römerzeit stammenden, Straßentrasse (Luftbild Nr. 7736/53), die sich aller Voraussicht nach Südosten fortsetzt.

Das Teilstück einer vermutlich aus der Römerzeit stammenden Straßentrasse liegt westlich der S-Bahn und ist von der Baumaßnahme nicht betroffen. Die Siedlungsreste unbekannter Zeitstellung wurden bereits durch die S-Bahn teilweise überbaut. Die geplante Straße liegt im Bereich dieser Siedlungsreste ca. 1,0 - 1,5 m über Gelände, sodass keine Erdarbeiten vorgenommen werden müssen, die den Erhalt von Bodendenkmälern ausschließen.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat der Überplanung der Bodendenkmäler unter der Voraussetzung zugestimmt, dass der Baumaßnahme rechtzeitig sachgerechte archäologische Sondierungen und gegebenenfalls Ausgrabungen zur Sicherung und Dokumentation aller von der Baumaßnahme aufgefundenen Bodendenkmäler unter fachlicher Aufsicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege auf Kosten des Vorhabensträgers vorausgehen müssen.

Die für die Bauarbeiten erforderliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG kann trotz des Vorhandenseins eventueller Bodendenkmäler durch diesen Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden. Ein Verzicht auf die Maßnahme ist aufgrund der Bedeutung des Bauvorhabens auch unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der Bodendenkmäler nicht möglich. Auf die Darstellungen zur Erforderlichkeit der Baumaßnahme wird verwiesen (C.2.3). Maßnahmen wie eine weitere Minimierung des Ausbaustandards oder eine Verschiebung der Trasse sind ebenfalls nicht möglich (C.2.4.3) und würden auch nicht zu geringeren Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern führen. Das öffentliche Interesse an der Baumaßnahme überwiegt hier die Belange des Denkmalschutzes. Die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.1.11 und A.3.9 stellen aber sicher, dass die notwendigen wissenschaftlichen Voruntersuchungen nach Bodendenkmälern unter fachlicher Begleitung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vor der Baumaßnahme durchgeführt werden können.

Zur Durchführung einer archäologischen Sondierung und gegebenenfalls einer archäologischen Ausgrabung kann der Vorhabensträger nicht mittels einer Nebenbestimmung verpflichtet werden. Für eine derartige Auflage besteht keine Rechtsgrundlage. Art. 8 Abs. 4 DSchG verpflichtet den Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigten nur dazu, entsprechende Grabungsmaßnahmen zu dulden, nicht jedoch, diese selbst aktiv durchzuführen. Im Übrigen greift Art. 8 DSchG erst ein, wenn tatsächlich Bodendenkmäler gefunden wurden. Ist, wie hier das Vorhandensein von Bodendenkmälern nur möglich, ist dies im Rahmen der Ermessensentscheidung nach Art. 7 DSchG zu berücksichtigen.

Zur Übernahme von Kosten für erforderliche archäologische Grabungs- und Sicherungsmaßnahmen bei der Auffindung von Bodendenkmälern, wie vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege gefordert, konnten wir die Vorhabensträger nicht verpflichten. Für eine derartige Auflage sieht das Bayerische DSchG und das sonstige Fachrecht keine Rechtsgrundlage vor, die den Eigentümer eines Grundstücks, auf dem ein Bodendenkmal angetroffen wird, zur Tragung der Bergungskosten verpflichtet. Mit der allein in Betracht kommenden Bestimmung des Art. 8 Abs. 4 DSchG kann dem Eigentümer nur die Duldung der Ausgrabungsarbeiten auferlegt werden, was mit der Nebenbestimmung A.3.9 geschehen ist. Aus der Tatsache, dass Art. 12 DSchG die Ausgrabung von Bodendenkmälern dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege nicht ausdrücklich als Pflichtaufgabe auferlegt, kann nicht geschlossen werden, dass diese Pflicht dem Grundeigentümer oder dem Vorhabensträger im Planfeststellungsverfahren obliegt. Auch das Veranlasserprinzip als solches ist keine Rechtsgrundlage für Zahlungspflichten. Eine solche Kostenfolge lässt sich daraus nicht herleiten. Das Bayerische DSchG enthält keine ausdrückliche Bestimmung darüber, wonach dem Verursacher eines Eingriffs in ein Bodendenkmal die Grabungs- und Dokumentationskosten aufzuerlegen sind (vgl. VG München, Urteil vom 14.09.2000, Az. M 29 K 00.838, bestätigt durch BayVGh, Urteil vom 04.06.2003, Az. 26 B 00.3684, BayVBI 2004, 310). Das gleiche gilt für Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG, da diese Vorschrift keine Rechtsgrundlage für Lastenverschiebungen zwischen öffentlichen Haushalten ist. Wir können auch den Vorhabensträger in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht über Art. 22 Abs. 2 DSchG als Rechtsgrundlage zur Beteiligung an den Kosten verpflichten. Art. 22 Abs. 2 DSchG richtet sich nur an kommunale Gebietskörperschaften sich u. a. an den Kosten für Maßnahmen des Denkmalschutz und Denkmalpflege nach Art. 22 Abs. 1 DSchG zu beteiligen. Außerdem handelt es sich hierbei lediglich um eine Aufgabenbeschreibung, die der



Planfeststellungsbehörde keine Befugnis für belastende Einzelentscheidungen wie die Auferlegung der Ausgrabungskosten gibt. Eine Verpflichtung kann daher nicht in diesem Beschluss ausgesprochen werden.

Die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vertretene Auffassung, dass eine solche Kostenpflicht aus dem Veranlasserprinzip folge, welches bereits auf Grund völkerrechtlicher Verpflichtungen (Gesetz zu dem Europäischen Übereinkommen vom 19.01.1992 zum Schutz des archäologischen Erbes, sog. „Charta von La Valetta“) bestehe, wird von uns nicht geteilt. Das Übereinkommen verpflichtet die Mitgliedstaaten lediglich, entsprechende Maßnahmen zum Schutz archäologischer Funde zu treffen und ist nicht unmittelbar anwendbar. Insbesondere lässt sich aus Art. 6 Abs. 2 lit. a) des Übereinkommens keine zwingende Kostentragungspflicht des Vorhabensträgers ableiten, denn dort ist die Deckung der Kosten archäologischer Arbeiten durch öffentliche oder private Mittel (entsprechend Mittel des Vorhabensträgers) vorgesehen. Das deutsche Zustimmungsgesetz (BGBl II 2002, S. 2709 ff.) normiert keine weitergehenden Verpflichtungen.

#### 3.4.8.6 Belange der Deutschen Bahn AG (DB AG)

Den Belangen der Deutschen Bahn AG wird durch die unter A.3.10.4 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Insbesondere werden durch den Vorhabensträger Schutzmaßnahmen nach der Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) vorgesehen. Weitergehende Schutzmaßnahmen wie eine Vergrößerung des Mindestabstandes und die Anordnung eines besonderen zusätzlichen Anprallschutzes (z. B. Poller) im Bereich der bestehenden Oberleitungsmasten wurden vom im Verfahren beteiligten Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Aufsichtsbehörde dagegen nicht gefordert und können daher dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Der Vorhabensträger wird bei den Planungen die Regelwerke der Bahn berücksichtigen. Für Arbeiten im Druckbereich des Eisenbahnverkehrs wird, soweit erforderlich, eine Genehmigung beim Eisenbahn-Bundesamt eingeholt. Die Forderung, auf ein Abgraben bzw. Untergraben der sog. „theoretischen Böschung“ zu verzichten, kann nicht erfüllt werden. Ein Abgraben bzw. Untergraben der theoretischen Böschung ist für die Fundamentierungsarbeiten der Bauwerke notwendig.

Die Fahrbahntwässerung erfolgt im Bereich der Parallellage mit der S-Bahn durchwegs zur östlichen Seite. Schädliche Wasseranreicherungen im Bahnkörper sind daher nicht zu befürchten.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, für das im Eigentum und Unterhalt der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, stehende Bauwerk 4/1 („Grünbrücke“) mit der DB AG außerhalb des Planfeststellungsverfahrens noch einen Gestattungsvertrag zu schließen. Eigentum und Unterhalt des Bauwerkes 5/1 (Überführung des privaten Wirtschaftsweges „Erching“) liegen derzeit schon bei der DB AG und verbleiben deshalb nach der Verlängerung in deren Eigentum und Unterhalt. Der Vorhabensträger hat ferner zugesagt, die entstehenden Unterhaltungsmehrkosten abzulösen. Die Bauwerke 1/1 (Wirtschaftsweg „Beim Gleitner“), 2/1 (Wirtschaftsweg „Beim Zwillingshof“) und 3/1 („Goldachweg“) verbleiben im Eigentum und Unterhalt bei den jeweiligen Gemeinden.

Der Vorhabensträger hat zudem zugesagt, dass die Vorgaben der DB AG zu Abstand und Art der Bepflanzung im Bepflanzungsplan so gewählt werden, dass davon keine Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebs und der Verkehrssicherheit ausgehen können.

Negative Auswirkungen des Baus der Grünbrücke auf die lückenlose Funkversorgung stehen noch nicht fest und können durch den Vorhabensträger erst untersucht werden, sobald genaue Ausführungspläne der Grünbrücke vorliegen. Die von der DB AG geforderte Schaffung des Baurechts für evtl. notwendige Ersatz-Bahnfunkmaste auf Bahngrund entlang der Bahnstrecke kann daher dem

Vorhabensträger zum jetzigen Zeitpunkt nicht auferlegt werden. Zugang und Zufahrt der GSM-R-Funkanlage "Fischerhäuser" auf der Westseite der Bahn sind nicht beeinträchtigt, da sich diese grundsätzlich nicht im Baufeld der Maßnahme befindet. Auf der Westseite der Bahn wird lediglich ein Wildschutzzaun zwischen der Funkanlage und der Bahnstrecke errichtet. Die Festsetzung besonderer Regelungen für die Duldung von Immissionen der Funkanlagen sind im Planfeststellungsverfahren nicht zu regeln, sondern richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

Die Forderung auf eine generelle Gewährung aller zukünftigen Aus-, Umbau-, Erneuerungs-, ggf. Erweiterungs- und Unterhaltungsmaßnahmen für den Eisenbahnbetrieb wird ebenfalls mangels Konkretisierung zurückgewiesen. Künftige notwendige Maßnahmen sind unter Berücksichtigung der gegenseitigen Interessen unter angemessener Berücksichtigung der gegenseitigen verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers nach § 4 Abs. 2 Satz 2 EKrG im öffentlichen Interesse zu gewähren und im Einzelfall aufeinander abzustimmen.

Forderungen mit zivilrechtlichen, insbesondere haftungsrechtlichen Inhalt sind mit den gesetzlichen Haftungsbestimmungen bereits ausreichend geregelt und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

#### 3.4.8.7 Belange der Gemeinde Ismaning

Die Gemeinde Ismaning hat im Anhörungsverfahren die Planung des Verkehrsknotenpunktes B 388/B388a gerügt und eine Umplanung in eine Kreisverkehrsanlage durch den Vorhabensträger gefordert. Eine Verletzung der Planungshoheit der Gemeinde Ismaning durch die Ausgestaltung der Kreuzung B 388a/B388 als höhenfreiem Knotenpunkt statt einer Kreisverkehrsanlage können wir nicht erkennen. Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt als Teilbereich der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen im eigenen Gemeindegebiet. Von einer relevanten qualifizierten Beeinträchtigung könnte man aber nur dann sprechen, wenn das Bauvorhaben eine hinreichend bestimmte Planung nachhaltig stört, wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht oder kommunale Einrichtungen wesentlich beeinträchtigt.

Eigene Planungsvorstellungen braucht die Gemeinde Ismaning infolge der Straßenbaumaßnahme nicht zurückzustellen, da hinreichend konkrete und verfestigte Schritte nicht erkennbar sind, die hier für Straßenzwecke beanspruchten Flächen anderweitig zu überplanen und künftig zu nutzen. Es gehen auch in Zukunft der Gemeinde Ismaning keine großen Teile des Gemeindegebiets als potentieller Planungsraum verloren. Eine weitere städtebauliche Entwicklung wird durch das Bauvorhaben ebenfalls nicht unmöglich gemacht oder unzumutbar erschwert. Die Gemeinde Ismaning hat im Planfeststellungsverfahren zu keinem Zeitpunkt den Stand einer konkretisierten und nach außen manifestierten Planung und die möglichen Konflikte dargelegt. Es werden auch keine Probleme durch die Fachplanung erkennbar, die von der Gemeinde Ismaning planerisch zu bewältigen wären. Der Gemeinde Ismaning geht es vielmehr darum, eine andere Verkehrskonzeption für den Anschluss B 388a/B 388 gegenüber dem Vorhabensträger durchzusetzen. Auch bei dieser Anschlussvariante ginge aber grundsätzlich Planungsraum in einer vergleichbaren Größenordnung verloren.

Von einer gravierenden Beeinträchtigung des Selbstgestaltungsrechts der Gemeinde Ismaning wegen der höhenfreien Anschlussstelle ist nicht auszugehen. Das kommunale Selbstgestaltungsrecht wäre erst dann betroffen, wenn es darum ginge, grundlegende Veränderungen des örtlichen Gepräges, der örtlichen Struktur und der öffentlichen Identität abzuwehren. Das bauliche Gefüge wird durch die geplanten Anlagen aber nicht um ein Gefüge angereichert, welches dem Erscheinungsbild des Ortes im Vergleich mit dem vorherigen Zustand ein völlig anderes Gepräge gibt und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet einwirkt. Die höhenfreie

Anschlussstelle wird das Landschaftsbild wegen der Vorbelastung der Umgebung durch die S-Bahn-Bauwerke nicht erheblich beeinträchtigen (vgl. C.3.4.3.3).

Die Inanspruchnahme von gemeindlichem Grundstücken zur Verwirklichung der Baumaßnahme ist unumgänglich, nicht weiter minimierbar und hinzunehmen.

Die Gemeinde Ismaning kann der Fachplanung auch grundsätzlich keine anderen öffentlichen Belange wie etwa des Naturschutzes und Landschaftsbildes entgegenhalten oder sich darauf berufen, die Belange der Straßenverkehrssicherheit würden durch die planfestgestellte Knotenpunktstlösung beeinträchtigt. Es werden damit keine eigenen subjektiven Rechte der Gemeinde Ismaning aus ihrem Selbstverwaltungsrecht gem. Art. 28 Abs. 2 GG, 11 Abs. 2 BV geltend gemacht. Einer Gemeinde steht es nicht zu, sich zum Kontrolleur anderer staatlicher Behörden in Bezug auf die Wahrung des objektiven öffentlichen Rechts zu erheben. Die gilt selbst dann, wenn ihr Grundeigentum für das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch genommen wird. Wie schon unter C.3.4.3.3 ausgeführt, wurden diese Belange von uns erkannt und mit dem ihnen zukommenden Gewicht abgewogen.

Eine fehlerhafte Umstufung der St 2053alt zu einer Gemeindeverbindungsstraße statt zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg ist nicht gegeben. Wir verweisen insofern auf unsere Ausführungen unter C.3.7.

#### 3.4.8.8 Belange der Landeshauptstadt München

Die Landeshauptstadt München hat ihre Einwände gegen die Planung mit Schreiben vom 23.06.2005, Az.912/267/S/03/Em, zurückgenommen. Entschädigungsfragen für die zur Verwirklichung der Baumaßnahme notwendige Inanspruchnahme der Flächen der Landeshauptstadt München, insbesondere auf Erwerb der gesamten Fl. Nr 3128/2, Gemarkung Ismaning, wegen behaupteter Entstehung einer unwirtschaftlichen Restfläche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (vgl. C.3.5.1.1).

### 3.5 Private Einwendungen

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

##### 3.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden insgesamt rund 34,9 ha Fläche benötigt, davon ca. 2,9 ha von der Deutschen Bahn AG (vor kurzem bereits vom Vorhabensträger erworben), ca. 10,5 ha von der Landeshauptstadt München, ca. 0,5 ha von der Gemeinde Ismaning, ca. 0,1 ha von der Gemeinde Hallbergmoos, ca. 1,1 ha vom Landkreis Freising und ca. 2,0 ha vom Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd. Davon gehen rund 1,5 ha überbaute Straßen- und Wegeflächen entschädigungslos auf den neuen Träger der Straßenbaulast über. Die übrigen 16,3 ha sind andere Flächen aus Privateigentum. Rund 5 ha befinden sich bereits seit längerem im Eigentum des Vorhabenträgers.

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

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

### 3.5.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

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

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

#### 3.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

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

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

#### 3.5.1.2.2 Ersatzlandgestellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

#### 3.5.1.2.3 Umwege

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

Zur Beurteilung der Entschädigungsansprüche ist zunächst festzustellen, dass Art.

74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

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

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

Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt (vgl. C.3.4.3.5).

#### 3.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Die Straßenbepflanzung ist unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen (A.3.4.3). Durch die Regelung wird sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

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

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

#### 3.5.1.2.5 Wertminderungen von Grundstücken

Verschiedene Einwendungsführer haben im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür gefordert, dass ihre Grundstücke durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme einen Wertverlust erleiden. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss (A.3.7) ist jedoch gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt

grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

#### 3.5.1.2.6 Wertminderung von Jagdrevieren

Aufgrund des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens kommt ein Verzicht auf den Neubau der B 388a nicht in Betracht. Die Frage einer Wertminderung von durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Jagdrevieren ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens in einem entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Die Vorhabensträger haben im Verfahren zugesichert, eine durch den Straßenbau eintretende eventuelle Jagdwertminderung durch einen geeigneten Sachverständigen für die betroffene Jagdgenossenschaft ermitteln zu lassen.

#### 3.5.1.2.7 Schadensersatz

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir den Vorhabensträgern nicht auferlegt, da insofern in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

#### 3.5.1.2.8 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren (A.3.4.5). Soweit dennoch Ertragseinbußen und Minderungen verbleiben, hat eine Regelung im Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu erfolgen.

### 3.5.2 Einzelne Einwender

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich befürchteter Lärmbeeinträchtigungen, bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Den Gemeinden Ismaning und Hallbergmoos, in welchen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete dieser Gemeinden einsichtnehmenden Einwendungsführern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

#### 3.5.2.1 Rechtsanwälte Labbé und Partner

##### 3.5.2.1.1 Einwendungsführer Nr. 1001

Der Einwendungsführer hat sich mit der geplanten Trassenführung im Bereich der betroffenen Grundstücke nicht einverstanden erklärt. Aus seinem Eigentum wurden nach den ursprünglichen Planunterlagen dauerhaft ca. 17.565 m<sup>2</sup> aus der Fl. Nr. 739, Gemarkung Hallbergmoos, für das Bauvorhaben benötigt. Die Grundstücksbetroffenheit beruhte aber auf einem Schreibfehler in den ursprünglichen Planunterlagen, da nicht die Fl. Nr. 739, sondern richtigerweise die nicht im Eigentum des Einwendungsführers stehende Fl. Nr. 739/12 gemeint war. Dies wurde in der 1. Tektur vom 15.11.2006 berichtigt. Es wird jetzt aber eine dauerhafte dingliche Belastung der Fl. Nr. 739 und Fl. Nr. 739/5, jeweils Gemarkung Hallbergmoos, mit ca. 4.800 m<sup>2</sup> zur Anlage und Unterhaltung eines aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlichen Wildschutzzaunes benötigt.

Der Einwendungsführer hat zudem gefordert, dass ein ausreichender Anschluss an das allgemeine Straßennetz bestehen bleibt oder neu geschaffen wird. Das ist jedoch sichergestellt. Der Anliegerverkehr ist weiterhin auf der zur Gemeindestraße abgestuften St 2053alt möglich. Die Forderung auf einen unmittelbaren Anschluss zur B 388a wurde mit Schreiben vom 17.11.2005 zurückgenommen. Für einen eigenen Anschluss an die B 388a besteht auch keine verkehrliche Notwendigkeit. Die St 2053alt wird unter Berücksichtigung ihrer zukünftigen Verkehrsbedeutung auf der gesamten Länge zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft (vgl. C.3.4.3.5). Die zunächst vorgesehene Widmung eines Teilstückes der St 2053alt zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg ist nach der Tektur vom 15.11.2006 nicht mehr geplant. Zur Frage der Umwidmung der St 2053alt zur Gemeindeverbindungsstraße und einer vom Einwendungsführer befürchteten Erschwerung der An- und Zufahrt zur Hofstelle verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.7.

Im Falle einer Blockierung der B 388a durch Unfall kann die Umleitung über das klassifizierte Straßennetz (FS 12 – ED 7 – ED 5 – B 388) erfolgen.

#### 3.5.2.1.2 Einwendungsführer Nr. 1002, 1003 , 1004, 1005

Zur Einwendung auf Aufrechterhaltung einer angemessenen Erschließung zum allgemeinen Straßennetz und einen unmittelbaren Anschluss an die B 388a verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.4.3.4. Die Forderung auf einen unmittelbaren Anschluss zur B 388a wurde inzwischen mit Schreiben vom 17.11.2005 zurückgenommen.

#### 3.5.2.1.3 Einwendungsführer Nr. 1005, Nr. 1006

Der Einwendungsführer wendete sich gegen eine dauerhafte Inanspruchnahme aus den Fl. Nr. 3100 und 3101/2 der Gemarkung Ismaning. Der Einwendungsführer befürchtet eine erhebliche Beeinträchtigung des Freizeit- und Erholungswertes auf Fl.Nr. 3100, insbesondere wegen der Beeinträchtigung der Teichanlage, der Entfernung des Baumbestandes und des erheblichen Verkehrslärms von der B 388a. Der Vorhabensträger hat die Grundinanspruchnahme nach der 1. Tektur vom 15.11.2006 auf ca. 5.900 m<sup>2</sup> schon soweit wie möglich reduziert. Hinzu kommt noch eine erforderliche vorübergehende Inanspruchnahme von ca. 1.080 m<sup>2</sup>.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass die Schallbelastung an der Westfassade des Gebäudes auf der Fl. Nr. 3100, Gemarkung Ismaning, am Tag 60 dB(A) und in der Nacht maximal 53 dB(A) (Erdinger Straße 19, IO-07) betragen. Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts werden damit in allen Geschossen an den beiden zu Wohnzwecken genutzten Gebäuden im Außenbereich eingehalten. Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen für die Anwesen entstehen nicht. Der Vorhabensträger hat zusätzlich die Immissionsanteile aus der weitestgehend parallel zur B 388a verlaufenden Flughafen- S-Bahn an allen Immissionsorten auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses von 1987 überschlägig ermittelt. Demnach liegen deren Immissionsanteile um ca. 10 dB(A) unter denjenigen der B 388a und tragen somit nicht zu einer nennenswerten Erhöhung (weniger als 0,4 dB(A)) der Gesamtschallimmission bei. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die schalltechnischen Berechnungen überprüft. Auf zusätzliche aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. hilfsweise Geldentschädigung besteht deshalb kein Rechtsanspruch (C.3.4.4.1.4).

Die von dem Einwendungsführer geltend gemachte Schmälerung der ungestörten Lage seines Grundstücks und der Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität durch den Bau der B 388a sind gegebenenfalls entschädigungslos hinzunehmen, weil der Einwendungsführer dadurch nicht in seinen rechtlich geschützten Interessen verletzt wird. Es besteht kein Rechtsanspruch auf immerwährende und ungeschmälernte Beibehaltung einer bestimmten Lebens- und Wohnqualität, Aussicht oder ungestörten Lage im Außenbereich oder darauf, dass sein Grundeigentum von Maßnahmen, die sich eventuell wertmindernd auswirken könnten, verschont bleibt (vgl. C.3.5.1.2.5). Diese Einwände sind als bloße Interessen, Hoffnungen und

Chancen nicht geschützt.

Die mittelbaren Eingriffe in die Weiheranlage auf Fl.Nr. 3100 wurden vom Vorhabensträger erkannt und naturschutzfachlich in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage Nr. 6, Blatt 1) berücksichtigt. Zum Schutz der angrenzenden Biotop- und Kleinstrukturen vor Beeinträchtigungen ist vorgesehen, während der Baudurchführung die Arbeitsstreifen zu reduzieren, Abschränkungen zu errichten und Schutzmaßnahmen für Gehölzbestände gemäß DIN 18920 zu ergreifen. Zum weitgehenden Erhalt wurde in diesem Bereich auch auf den Unterhaltungsweg für den Wildschutzzaun verzichtet.

Eine ordnungsgemäße Beseitigung des Oberflächenwassers zum Schutz der privaten Wasserversorgung auf Fl.Nr. 3100 ist durch die Planung des Vorhabensträgers sichergestellt. Die vorgesehene breitflächige Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers über die Bankette und Böschungen bzw. Mulden mit belebter Oberbodenzone führt durch physikalische, chemische und biologische Vorgänge zu einer sehr guten Reinigungswirkung. Trotz hoher Grundwasserstände besteht ein ausreichend starker Bodenfilter bis zum HGW. Das Grundstück Fl.Nr. 3100 ist beim Wasserwirtschaftsamt München als ehemalige Kiesgrube bekannt. Aufgrund der Verdachtssituation wird der aus diesem Bereich abzutransportierende Oberboden durch den Vorhabensträger ordnungsgemäß deklariert und verwertet. Falls Schadstoffbelastungen über dem maßgeblichen Hilfwert 2 nach Slg LfW 3.8/1 (2001) auftreten, wird das weitere Vorgehen im Einzelfall mit dem Wasserwirtschaftsamt München abgestimmt.

#### 3.5.2.1.4 Einwendungsführer Nr. 1007

Der Einwendungsführer ist durch die Baumaßnahme mit einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme in Höhe von ca. 81.226 m<sup>2</sup>, einer dauerhaften dinglichen Beschränkung, im Wesentlichen zur Anlage und Unterhaltung eines Wildschutzzaunes sowie zur Sicherung der verlegten OMV-Pipeline (ca. 15.655 m<sup>2</sup>), und vorübergehenden Grundinanspruchnahmen (ca. 25.796 m<sup>2</sup>) bei verschiedenen Grundstücken schwer betroffen. Der Einwendungsführer hatte im Verfahren insbesondere die Entstehung großer unwirtschaftlicher Restflächen gerügt und eine Änderung der Trassenführung verlangt. Der Vorhabensträger ist dieser Forderung nachgekommen. Aufgrund der in der 1. Tektur vom 15.11.2006 geänderten Planung für den Knotenpunkt B 388a/FS 12 mittels Direkttrampen wird eine der S-Bahn-Trasse besser angepasste Linienführung der B 388a ermöglicht und somit eine geringere Durchschneidung von landwirtschaftlich genutzten Flächen (Fl.Nr. 788, 788/14, 788/15 und 784/1, jeweils Gemarkung Hallbergmoos) erreicht (vgl. C.3.4.3.3). Die jetzt vorgesehene umfangreiche Grundinanspruchnahme ist aus Gründen des Gemeinwohls erforderlich und nicht weiter zu minimieren. Der Einwendungsführer hat aufgrund der Planänderung von der Geltendmachung einer Existenzgefährdung abgesehen.

Hinsichtlich der sonstigen durch die Einwendungsführer im Verfahren erhobenen Forderungen auf Anbindung der B 388a an die Kreisstraße FS 12 x44x mittels einer Kreisverkehrsanlage, auf einen Verzicht auf das geplante Ausschwenken der B 388a parallel zur S-Bahn-Trasse bei Bau-km 5+523,750 nach Osten und eine Nutzung der Brückenfelder des bestehenden Bauwerks über die S-Bahn für die Unterführung der B 388a anstelle des separaten Bauwerks bei Bau-km 6+547, 924 (Bauwerk 6/1) wird auf unsere Ausführungen unter C.3.4.3.1, C.3.4.3.2 und C.3.4.3.3 verwiesen.

#### 3.5.2.1.5 Einwendungsführer Nr. 1020

Der Einwendungsführer wendete sich gegen eine dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 765 m<sup>2</sup> aus der Fl. Nr. 3108, der Gemarkung Ismaning, und zweifelte die Notwendigkeit der dort geplanten Ausgleichsmaßnahme A 3 an. Er hat die Zurückstellung dieser Festsetzung beantragt. Auf die Inanspruchnahme kann aber nicht verzichtet werden, da diese zur Anlage von Vernetzungsstrukturen in der Feldflur naturschutzfachlich erforderlich ist und die Biotope bei Bau-km 1+200 und Bau-km 2+700 dadurch verbunden werden können. Auf die Ausführungen zur



Ausgleichsmaßnahme A 3 unter C.3.4.5.3.3 wird verwiesen.

### 3.5.2.2 Rechtsanwalt Dr. Kuno Wilhelm

Einwendungsführer Nr. 1009

Der Einwendungsführer hat sich mit der geplanten Trassenführung nicht einverstanden erklärt. Aus seinem Eigentum werden dauerhaft ca. 1.840 m<sup>2</sup> aus dem landwirtschaftlichen genutzten Grundstück Fl.Nr. 3153/5, Gemarkung Ismaning, und vorübergehend ca. 940 m<sup>2</sup> für das Bauvorhaben benötigt. Der Betrieb hat eine Eigentumsfläche von 51 ha und einer Pachtfläche von 5,5 ha. Der Sonderkulturanbau (u.a. Petersilie, Dill, Liebstöckel) wird auf etwa 50% der Fläche vorgenommen. Der Einwendungsführer bemängelt, dass das betroffene Grundstück nicht mehr in der bisherigen Art als Sonderkultur-Grundstück zum Anbau von unbedenklich genießbarem Gemüse und Gewürzen bewirtschaftet werden kann, da nach den für ihn maßgebenden vertraglichen Bestimmungen mit den Abnehmern für seine Sonderkultur-Produkte ein Abstand von dicht befahrenen öffentlichen Straßen (200 m bei Bundesstraßen und 300 m bei Autobahnen) eingehalten werden müsse. Ferner werde durch die geschwungene Auffahrt auf den Wirtschaftsweg das Grundstück derart mittig verengt, dass eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung des gesamten Grundstückes mit Maschinen faktisch unmöglich gemacht würde.

Wir weisen diese Einwendung zurück. Wir verkennen nicht, dass grundsätzlich die Nähe einer stark befahrenen Straße Auswirkungen auf ökologischen Landbau haben kann, da in Straßennähe erzeugte Produkte ggf. schlechter vermarktet werden können. Es existieren aber derzeit keine gesetzlichen Anbaubeschränkungen im Agrarbereich auf landes-, bundes- oder europarechtlicher Ebene auf den an die Straßen angrenzenden Flächen, die eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung durch Sonderkulturen in einer 200m-Zone zu intensiv frequentierten öffentlichen Verkehrswegen verbieten oder einschränken würden. Die bestehenden strengeren vertraglichen Bestimmungen des Einwendungsführers mit seinen Abnehmern sind insofern nicht maßgebend, da sie nur relativ zwischen den Vertragspartnern wirken können. Der Vorhabensträger ist nur gehalten, die geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu beachten. Die vorgesehenen Eingriffe lassen sich nicht vermeiden oder weiter vermindern. Es kann im Übrigen derzeit davon ausgegangen werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung von Grundstücken auch an verkehrsreichen Straßen nicht beeinträchtigt ist. Der Schadstoffgehalt im Boden oder in Pflanzengesellschaften ist nach den derzeitigen Erkenntnissen zur Ermittlung der straßenverkehrsbedingten Immissionsbelastung schon in einem kurzen Abstand zur Straße derart reduziert, dass er kaum noch feststellbar ist und daher für Kulturpflanzen keine ernstzunehmende Gefährdung durch die Nutzung dieser Verkehrswege entsteht. Konkrete Abstandsvorschriften für die landwirtschaftliche Nutzung neben Straßen existieren nicht. Die Gefahr eines mittelbaren Schadstoffeintrages ist vernachlässigbar, da die Sonderkulturen durch einen Wirtschaftsweg, eine Entwässerungsmulde, eine Straßenböschung und ein Bankett mit insgesamt 11,0 m Breite vom Straßenfahrbahnrand abgetrennt sind. Auf allen Flächen neben der neuen Straße ist eine ökologisch orientierte Landwirtschaft grundsätzlich weiterhin möglich. Des Weiteren gehören Vertriebschancen für Produkte aus ökologischem Anbau nicht zum eigentumsrechtlich geschützten Bestand eines landwirtschaftlichen Betriebes.

Die durch die Anlage der Auffahrt bedingte Formveränderung verursacht auch keine mittige Verengung, sondern führt im westlichen Drittel des betroffenen Grundstücks zu einer Ausbuchtung in der Ackerfläche. Die Formänderung der Fläche führt unter fachlichen Gesichtspunkten weder beim Anbau von Sonderkulturen noch beim Anbau von anderen landwirtschaftlichen Kulturen zu einer Unmöglichkeit der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung durch den Einwendungsführer. Gegebenenfalls ist die nicht zu verhindernde Verschlechterung der Grundstücksform als Folgeschaden der Grundinanspruchnahme wegen ungünstigerer Bewirtschaftung

außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entschädigen (C.3.5.1.1).

Den Einwand einer befürchteten Erschwerung der An- und Zufahrt zur Hofstelle durch die geplante Umwidmung der St 2053alt zur Gemeindeverbindungsstraße, haben wir unter C.3.7 ausführlich behandelt.

Der Einwendungsführer hat hilfsweise Ersatzland gefordert und einen Tausch seines Grundstückes Fl. Nr. 3153/5 mit der nur unwesentlich größeren und im Eigentum der Bundestraßenverwaltung stehenden Fl. Nr. 3037/6 vorgeschlagen. Der Vorhabensträger hat im Verfahren einen flächengleichen Ersatz für den Eingriff außerhalb des Verfahrens angeboten. Zu dieser Frage verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 und C.3.5.1.2.2.

### 3.5.2.3 Rechtsanwaltskanzlei Marx

Einwendungsführer Nr. 1010

Der Einwendungsführer ist durch die dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 27.990 m<sup>2</sup> aus den Fl.Nr. 3154 und 3153, jeweils Gemarkung Ismaning, für die Baumaßnahme und Ausgleichsflächen und vorübergehende Grundinanspruchnahmen (ca. 5.370 m<sup>2</sup>) betroffen. Er macht eine Vorschädigung wegen einer früher erfolgten Umsiedlung im Zuge des Neubaus des Flughafens München geltend und wendet sich gegen eine massive Verschlechterung seiner bisherigen Wohn- und Lebensqualität durch die geplante Bündelung von S-Bahn und B 388a und der damit verbundenen Verkehrsimmissionen. Er hat im Verfahren verschiedene Verbesserungsmaßnahmen an seinem Grundstück gefordert.

Die zur Verwirklichung des Bauvorhabens notwendigen Eingriffe in das Grundeigentum wurden in der 1. Tektur vom 15.11.2006 schon so weit wie möglich reduziert.

Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete werden in allen Geschoßen an den beiden zu Wohnzwecken genutzten Gebäuden (Freisinger Straße 108, IO-09, IO-09a) eingehalten. Unzumutbare Lärmbelastungen für die Anwesen entstehen nicht. Weitere Auflagen und sonstige Anordnungen zum Schutz vor Verkehrslärm und vor Abgasen können dem Vorhabensträger damit nicht auferlegt werden. (vgl. C.3.4.4.1.1, C.3.4.4.1.4). Das Vorliegen eines Übernahmeanspruchs für das Restgrundstück wegen schwerer und unerträglicher Lärmbelastungen gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG als besonderer Art eines Entschädigungsanspruches, wie es der Einwendungsführer im Verfahren beantragt hat, können wir unter diesen Gegebenheiten dem Grunde nach nicht erkennen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Restgrundstücke, insbesondere die Wohnhäuser, durch die Verwirklichung des Bauvorhabens nicht mehr angemessen baulich oder wirtschaftlich genutzt werden können.

Dies gilt auch für die eingewandte optische Bedrängnis durch den Lärmschutzwall. Von einer erdrückenden Wirkung für die Anwesen ist nicht auszugehen. Der vorhandene Lärmschutzwall wird in den bestehenden Abmessungen lediglich um ca. 10 - 15 m näher an das Anwesen gerückt und befindet sich dann immer noch in einem deutlichen Abstand von ca. 45 m und ca. 100 m zu den Wohnhäusern. Die Höhe des Lärmschutzwalls mit 4,00 m erreicht auch nicht die Firsthöhe der beiden Anwesen (7,60 m und 8,95 m). Auch die zugesagte (geplante) Bepflanzung der Böschung des Lärmschutzwalls mit heimischen Sträuchern, Heister und Bäumen dürfte zu einer optischen Auflockerung beitragen. Zudem erscheint uns der Einwand als widersprüchlich, da der Einwendungsführer im Verfahren auch eine deutliche Verlängerung und Erhöhung des Lärmschutzwalles gefordert hat.

Die von dem Einwendungsführer geltend gemachten Schmälerung der ungestörten Lage seines Grundstückes, den befürchteten Marktwertverlust des gesamten Anwesens und die Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität durch das Bauvorhaben sind gegebenenfalls entschädigungslos hinzunehmen, weil der

Einwendungsführer dadurch nicht in seinen rechtlich geschützten Interessen verletzt wird. Es besteht auch unter Berücksichtigung, dass der Einwendungsführer schon einmal umgesiedelt wurde, kein Rechtsanspruch auf immerwährende und ungeschmälernte Beibehaltung einer bestimmten Lebens- und Wohnqualität, Aussicht oder ungestörten Lage im Außenbereich oder darauf, dass sein Grundeigentum von Maßnahmen, die sich eventuell wertmindernd auswirken könnten, verschont bleibt (vgl. C.3.5.1.2.5). Diese Einwände sind als bloße Interessen, Hoffnungen und Chancen nicht geschützt und genießen auch keinen Vorrang gegenüber dem Bauvorhaben, dem der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienend ein hoher Stellenwert zukommt.

Die Forderung, der Gemeinde Ismaning im Planfeststellungsverfahren zur Auflage zu machen, dass bei beabsichtigter Abstufung der Freisinger Straße keine Erschwernisse für die Zufahrtsmöglichkeit zum „Gleitnerhof“ verbunden werden, haben wir unter C.3.7 ausführlich behandelt.

Solange während der Bauzeit die Überführung südlich des Gleitnerhofes nicht zur Verfügung steht, wird die angemessene Anbindung des Anwesens an die St 2053 über das nächstgelegene nördliche Bauwerk auch für schwere Lkw ermöglicht (vgl. C.3.5.2.4).

Die endgültige Abwicklung des Grunderwerbs und ein Ausgleich für etwaige Nutzungserschwernisse und vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen während der Bauzeit sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und bleiben dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C.3.5.1.1, C.3.5.1.2.8). Dies gilt auch für die Frage nach einem Übernahmeanspruch für die Restgrundstücke gemäß Art. 6 Abs. 3 Bay-EG (C.3.5.1.2.1).

#### 3.5.2.4 Einwendungsführer Nr. 1011

Der Einwendungsführer ist Mieter des Anwesens Freisinger Straße 108 (Fl. Nr.1153, Gemarkung Ismaning) und hat im Verfahren die Aufrechterhaltung einer freien Zufahrt zur St 2053 „Freisinger Straße“ auch während der Bauzeit für die B 388a verlangt. Der Vorhabensträger stellt eine angemessene Erschließung an die St 2053 über das nächstgelegene nördliche Bauwerk 2/1 bei Bau-km 2+976,951 für den Wirtschaftsweg „Beim Zwillingshof“ sicher, solange während der Bauzeit die Überführung (Bauwerk 1/1) südlich des Gleitnerhofes nicht zur Verfügung steht. Dem Einwand wird damit ausreichend Rechnung getragen.

#### 3.5.2.5 Einwendungsführer Nr. 1012

Der Einwendungsführer hat im Verfahren Zufahrtsprobleme für Mitglieder und Zuschauer bei einer teilweisen Abstufung der St 2053 zu einem Feld- und Waldweg geltend gemacht, da der auf Fl. Nr. 720/1, Gemarkung Hallbergmoos, betriebene Modellflugplatz von Süden her über die St 2053 angefahren werden muss. Der Vorhabensträger hat die Widmung zu einem Feld- und Waldweg in seiner 1. Tektur vom 15.11.2006 fallen gelassen (vgl. C.3.7). Der Modellflugplatz wird jetzt über die zu einer Gemeindverbindungsstraße abzustufende St 2053alt angemessen erschlossen. Eine direkte Abfahrt von der B 388a am Zwillingshof ist deswegen nicht nötig.

#### 3.5.2.6 Einwendungsführer Nr. 1013

Die geforderte Anerkennung von Entschädigungen für eine Beeinträchtigung des Jagd Ausübungsrechts des Einwendungsführers im Zuge des Baus von Straßen ist nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern ggf. eines Entschädigungsverfahrens (vgl. C.3.5.1.2.6). In diesem Planfeststellungsbeschluss braucht deshalb nicht auf das Verhältnis des Jagd Ausübungsrechts zum Grundeigentum und die Konsequenzen für die Annahme einer entschädigungsfähigen Rechtsposition eingegangen werden. Der Vorhabensträger hat im Verfahren die Erstellung eines Gutachtens zur Ermittlung und Bemessung der Jagdwertminderungen im entschädigungsrechtlichen Verfahren zugesagt. Ferner ist in der Planung der geforderte Wildschutzzaun westlich der S-Bahn-Trasse und östlich der geplanten Straße nach den Planfeststellungsunterlagen bereits

vorgesehen (vgl. A.3.10). Bzgl. der Lage der Grünbrücke und der Forderung nach einer zweiten Grünbrücke darf auf die Ausführungen unter C.3.4.5.2.3 verwiesen werden.

#### 3.5.2.7 Einwendungsführer Nr. 1014

Der Einwendungsführer ist durch die dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 275 m<sup>2</sup> aus der Fl.Nr. 3156, Gemarkung Ismaning, betroffen. Der Einwendungsführer hat verlangt, dass die Zufahrt zu seinen anderen, nicht direkt von der Planfeststellung betroffenen Grundstücken weiterhin über den Weg Fl. Nr. 3107, Gemarkung Ismaning, in der erforderlichen Breite zum Befahren mit landwirtschaftlichen Maschinen aufrechterhalten bleibt. Dies ist der Fall, da das Bauvorhaben den Weg nicht berührt und dieser somit unverändert bestehen bleibt.

#### 3.5.2.8 Einwendungsführer Nr. 1015

Die zur Verwirklichung des Bauvorhabens notwendigen Eingriffe in das Grundeigentum wurden in der 1. Tektur vom 15.11.2006 so weit wie möglich reduziert. Der Einwendungsführer ist noch mit 7.855 m<sup>2</sup> dauerhaft und ca. 2.895 m<sup>2</sup> vorübergehend aus der Fl.Nr. 3104/2, Gemarkung Ismaning, betroffen. Der Einwendungsführer hat in seiner Einwendung die Aufrechterhaltung der Erschließung seiner Grundstücke über den Weg Fl. Nr. 3107, Gemarkung Ismaning, gefordert. Wir verweisen hierzu auf die Ausführungen unter C.3.5.2.7.

#### 3.5.2.9 Einwendungsführer Nr. 1016

Der Einwendungsführer hat wegen der Schließung der St 2053 ohne gleichzeitige direkte Anbindung des Golfcenters an die B 388a eine Existenzgefährdung geltend gemacht. Durch den Neubau der B 388a wird aber an den Zufahrtsverhältnissen nichts geändert. Eine Zufahrt über die zur Gemeindeverbindungsstraße abgestufte St 2053 ist weiterhin für Besucher des Golfcenters möglich.

#### 3.5.2.10 Einwendungsführer Nr. 1017, Nr. 1018

Der Einwendungsführer hat Einspruch gegen die Straßenplanung erhoben. Eine nähere Begründung der Einwendung wurde aber nicht abgegeben. Es ist schon fraglich, ob es sich um eine Einwendung handelt, wenn zur Betroffenheit der Belange nichts erläutert wird. Die Betroffenheit dürfte sich aber aufgrund der identischen Wohnanschrift des Einwendungsführers mit der Betroffenheit des Einwendungsführers Nr. 1003 decken. Es wird auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss unter C.3.5.2.1.2 Bezug genommen.

#### 3.5.2.11 Einwendungsführer Nr. 1019

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der betroffenen Grundstücke Fl. Nr. 742/9 und Fl. Nr. 766, Gemarkung Hallbergmoos. Er wendete sich gegen eine Flächeninanspruchnahme in einem Umfang von ca. 19.765 m<sup>2</sup> aus der Fl. Nr. 742/9 für eine naturschutzfachliche Ausgleichsfläche. Der Einwendungsführer hat gefordert, auf eine Verwendung dieser Fläche aus Gründen der Versorgungssicherheit zu verzichten, da sich dieses Grundstück im Wasserschutzgebiet der Schutzzone II befindet. Der Forderung kann nicht entsprochen werden, da eine Gefährdung der Versorgungssicherheit durch die Verwirklichung der Ausgleichsmaßnahmen auf den erforderlichen Grundstücksflächen nicht erkennbar ist. Auf die Ausführungen zur Notwendigkeit naturschutzfachlicher Ausgleichsmaßnahmen unter C.3.4.5.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Vorhabensträger wird den bestehenden Wasserzählerschacht im Bereich Bau-km 6+580 abbrechen bzw. stilllegen und in seiner nach den Vorgaben des Zweckverbandes Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd geänderten Planung im Bereich Bau-km 6+546 neu errichten.

### **3.6 Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau der Bundesstraße B 388a zwischen der Bundesstraße B 388 (Str.-km 17,800) bis zur Kreisstraße FS 44 (Str. km 0,666) auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Die vorstellbaren Varianten werden ungünstiger beurteilt.

### **3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Widmung der B 388a erfolgt nach § 2 Abs. 6 FStrG in diesem Planfeststellungsbeschluss. Der mit MS vom 05.06.2003 genehmigte Vorentwurf für das Bauvorhaben vom 17.09.2001 hat dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgelegen.

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

Die von der Flughafen München GmbH angeregte Aufstufung der Kreisstraße FS 44 zur Bundesstraße zwischen der Kreisstraße FS 12 und der BAB A 92 (Str.-km 0+000 – Str.-km 0,731) ist bereits nach § 2 Abs. 6 FStrG Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Das Landratsamt Freising hat im Verfahren angeregt, die Kreisstraße FS 44 nicht nur bis zur BAB A 92, sondern bis zur B 11 als B 388a aufzustufen. Dem wird nicht gefolgt. Dies ist nicht Regelungsgegenstand des beantragten Planfeststellungsverfahrens. Die Anbindung der B 388a an die B 11 erfolgt über die BAB A 92 (AS Freising - Mitte) und die Spange B 11 (AS Freising - Ost).

Die St 2053alt wird auf der gesamten Länge zur Gemeindeverbindungsstraße nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 3, Art. 46 Nr. 1 BayStrWG abgestuft. Eine Widmung der St 2053alt zur Kreisstraße kommt wegen ihrer zukünftigen Verkehrsbedeutung nicht in Betracht. Kreisstraßen sind nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG solche Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen oder kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz zu dienen bestimmt sind. Sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, Staatsstraße oder eine andere Kreisstraße anschließen. Straßen sind nach ihrer Verkehrsbedeutung in die jeweilige Straßenklasse einzuordnen. Der maßgebende Faktor für die Verkehrsbedeutung einer Straße sind die von ihr vermittelten räumlichen Verkehrsbeziehungen. Dabei ist zum einen zu ermitteln, welchem Verkehr die St 2053alt tatsächlich dient bzw. welcher Verkehr für sie prognostiziert wird, also die Quantität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen. Zum anderen ist zu untersuchen, ob und gegebenenfalls welche Funktion der St 2053alt im Verkehrsnetz zukünftig zukommt (Netzfunktion), also die Qualität der Straße. Dem Beurteilungskriterium der Qualität der Straßenfunktion kommt dabei neben dem quantitativen Element eine ausschlaggebende Funktion zu. Die St 2053alt wird zukünftig den nachbarlichen Verkehr zwischen den Gemeinden Ismaning und Hallbergmoos und ihrer außerhalb der zusammenhängend bebauten Ortsteile liegenden Gemeindeteile vermitteln. Dazu wurde in der landesplanerischen Beurteilung vom 02.04.93, Az. 800-8254-8/90, unter A.III.3.8 festgelegt, dass die St 2053 zwischen Brandau und Fischerhäuser nur noch für den Anliegerverkehr zur Verfügung stehen soll. Der prognostizierte Verkehr wird zukünftig auf der St 2053alt ca. 2.900 Kfz/24h in Fischerhäuser und ca. 800 - 1.100 Kfz/24h auf der freien Strecke

betragen. Die Umstufung zur Gemeindeverbindungsstraße nach Art. 46 Nr.1 BayStrWG ist damit korrekt.

Die ursprünglich fehlerhaft vorgesehene Umstufung eines Teilstückes der St 2053alt zum öffentlichen Feld- und Waldweg (km 21,259 bis 22,239) hat der Vorhabensträger in der 1. Tektur vom 15.11.2006 daher wieder herausgenommen. Die Klassifizierungsmerkmale eines öffentlichen Feld- und Waldweges nach Art. 53 Nr. 1 BayStrWG liegen nicht vor, da die St 2053alt zukünftig ihrer überwiegenden (vorwiegenden) Zweckbestimmung nach nicht nur der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dient, sondern dem zwischenörtlichen Verkehr und zur Erschließung der im Zuge dieser Strecke im Umfeld vorhandenen Bebauung zwingend notwendig ist. Die von der Gemeinde Ismaning im Verfahren weiterhin geforderte Abstufung der St 2053alt zum öffentlichen Feld- und Waldweg auf ihrem Gemeindegebiet oder unwiderruflicher Sicherung einer Straßenunterbrechung im Bereich der Gemarkung Hallbergmoos, um einen überörtlichen Schleichverkehr durch den Ortsteil Fischerhäuser sicher zu vermeiden, ist damit ebenfalls trotz der fehlenden Zustimmung der Gemeinde Ismaning zurückzuweisen.

Maßgebendes Kriterium für eine Umstufung der St 2053 ist nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG allein eine Änderung ihrer Verkehrsbedeutung, so dass die Straße die Klassifizierungsmerkmale einer anderen als ihrer bisherigen Straßenklasse nach Art. 3 BayStrWG erfüllt. Dabei handelt es sich mithin um eine gebundene Entscheidung. Die Planfeststellungsbehörde trifft mit der Umstufungsverfügung selbst weder eine planerische noch eine sonst gestalterische und deshalb des Ermessens bedürftige Entscheidung. Es werden bei der Umstufung nur lediglich rechtliche Folgerungen aus anderweitigen, rechtlichen oder tatsächlichen, verkehrsbedeutungsrelevanten Planungsumständen gezogen.

Die Rechtsansicht der Gemeinde Ismaning, die unter Bezugnahme auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 03.07.2000, Az. 2 BvG 1/96, eine Abstufung der St 2053alt wegen mangelnder Verkehrsbedeutung zu einer Gemeindeverbindungsstraße nur noch bei ausdrücklicher Zustimmung des zukünftigen Straßenbaulasträgers, also der Gemeinden Ismaning und Hallbergmoos, für möglich hält, wird von uns nicht geteilt. Das Urteil beschäftigt sich mit einem völlig anders gearteten Sachverhalt. Es geht darin um die Frage der Rechtmäßigkeit einer aufsichtlichen Weisung der Bundesrepublik Deutschland nach Art. 85 Abs. 3 i. V. m Art. 90 Abs. 2 GG an ein Bundesland zur Abstufung einer Bundesstraße in eine Straßenklasse nach Landesrecht. Das Weisungsrecht wurde durch das Bundesverfassungsgericht abgesprochen, da die Weisung nicht nur die Herausnahme einer Straße nach Bundesrecht, sondern zwingend zugleich die Einstufung in eine Straße nach Landesrecht verlangen würde. Die Bundesrepublik Deutschland greife damit aber gleichzeitig rechtswidrig in die Gesetzgebungskompetenz und den Verwaltungsraum der Bundesländer ein. Hier geht es aber um die Frage der Umstufung von durch die Landesgesetzgebung geregelten Straßenklassen des BayStrWG. Nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG besteht eine Verpflichtung zur Umstufung, sobald die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen. Eine Zustimmung des zukünftigen Straßenbaulasträgers verlangt das Gesetz nicht. Sofern die gesetzlichen Voraussetzungen gegeben sind, kann auch gegen den ausdrücklichen Willen des zukünftigen Straßenbaulasträgers eine Umstufung erfolgen. Dies zeigt schon die gesetzliche Regelung in Art. 7 Abs. 2 Satz 4 BayStrWG, wo die Möglichkeit einer aufsichtlichen Umstufung durch die gemäß Art. 61 BayStrWG zuständige Straßenaufsichtsbehörde geregelt ist, falls eine einvernehmliche Umstufung zwischen den beteiligten Straßenbaulasträgern scheitert.

Die Umstufung zur Gemeindeverbindungsstraße erfüllt die Maßgabe A.II.3.8 der landesplanerischen Beurteilung vom 02.04.1993, Az. 800-8254-8/90, die St 2053 entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung abzustufen und soweit wie möglich zurückzubauen. Die Straße steht damit zukünftig weiter dem Anliegerverkehr zur Verfügung. Dieser Maßgabe lässt sich aber keinesfalls entnehmen, dass damit zwingend eine Abstufung zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg zu erfolgen hätte,

wie es die Gemeinde Ismaning im Verfahren vertreten hat. Die Maßgabe bezieht sich korrekterweise auf eine Änderung der Verkehrsbedeutung und die Einstufung in die zukünftige Straßenklasse.

Die im Verfahren von Anliegern befürchtete Gefahr, dass bei der Abstufung der St 2053alt zur Gemeindeverbindungsstraße diese nach Übertragung der Straßenbaulast von einer Gemeinde gesperrt werden könnte, können wir nicht erkennen. Bei einer Gemeindeverbindungsstraße ist nach der Legaldefinition des Art. 46 Nr.1 BayStrWG sichergestellt, dass der nachbarliche Verkehr zwischen den Gemeinden Ismaning und Hallbergmoos weiterhin gewährleistet ist, auch wenn bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen an der künftigen Gemeindestraße in den zukünftigen Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Gemeinde fallen werden. Die Gemeinden sind bei der Entscheidung, ob eine Straße gesperrt oder abgestuft werden kann, ebenfalls an die gesetzlich hierfür geregelten Voraussetzungen gebunden.

#### **4. Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den Neubau der Bundesstraße B 388a zwischen der Bundesstraße B 388 und der Kreisstraße FS 44 der ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (BGBl I 2004 Seite 2574ff) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

#### **5. Kostenentscheidung**

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

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

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

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

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

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

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

Hinweis:

Die Erhebung der Rechtsbehelfe durch E-Mail ist nicht zulässig.

**Hinweis zur Auslegung des Plans**

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

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung.oberbayern.bayern.de](http://www.regierung.oberbayern.bayern.de) abgerufen werden.

München, 27.08.2007

Deindl  
Oberregierungsrat