

Aktenzeichen: 32-4354.4-FS44-001



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Neubau der Kreisstraße FS 44 neu - Westtangente Freising
von St 2084 (Thalhauser Straße) bis B 11 (Münchner Straße)
Bau-km 0-020 - Bau-km 3+580**

München, 12.06.2008

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| A Entscheidung | 5 |
| 1. Feststellung des Plans | 5 |
| 2. Festgestellte Planunterlagen | 5 |
| 3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen | 7 |
| 3.1 Unterrichtungspflichten | 7 |
| 3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) | 8 |
| 3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz | 9 |
| 3.4 Verkehrslärmschutz | 10 |
| 3.5 Baustellenimmissionen | 11 |
| 3.6 Landwirtschaft | 11 |
| 3.7 Belange der Deutschen Bahn AG | 11 |
| 3.8 Sonstige Nebenbestimmungen | 12 |
| 3.8.1 Belange des Staatlichen Bauamts Freising | 12 |
| 3.8.2 Militärische Belange | 12 |
| 3.8.3 Belange der E.ON Netz GmbH | 13 |
| 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse | 13 |
| 4.1 Gegenstand / Zweck | 13 |
| 4.2 Plan | 13 |
| 4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen | 13 |
| 5. Straßenrechtliche Verfügungen | 15 |
| 6. Entscheidungen über Einwendungen | 15 |
| 6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen | 15 |
| 6.2 Zurückweisungen | 15 |
| 7. Kostenentscheidung | 15 |
| B Sachverhalt | 17 |
| 1. Beschreibung des Vorhabens | 17 |
| 2. Vorgängige Planungsstufen | 17 |
| 3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens | 18 |
| C Entscheidungsgründe | 21 |
| 1. Verfahrensrechtliche Bewertung | 21 |
| 1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen) | 21 |
| 1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen | 21 |
| 2. FFH – Vorprüfung | 21 |
| 2.1 Natura 2000 Gebiete im Trassenumfeld | 21 |
| 2.2 Prüfungsmaßstab | 22 |
| 2.3 Ergebnis | 23 |
| 3. Materiell-rechtliche Würdigung | 29 |
| 3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen) | 29 |
| 3.2 Planrechtfertigung | 29 |
| 3.2.1 Derzeitige Verkehrssituation | 30 |
| 3.2.2 Verkehrliche Ziele/künftige Verkehrsverhältnisse | 30 |

| | | |
|--|---|-----------|
| 3.2.3 | Generelle Einwände bzgl. der Planrechtfertigung | 31 |
| 3.2.4 | Einwände bzgl. der verkehrlichen Ziele | 31 |
| 3.2.5 | Einwände gegen das Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak | 33 |
| 3.2.6 | Einwände zur Verkehrssituation während der Bauzeit | 34 |
| 3.3 | Straßenklasse | 35 |
| 3.4 | Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung | 36 |
| 3.4.1 | Raumordnung, Landes- und Regionalplanung | 36 |
| 3.4.2 | Planungsvarianten | 38 |
| 3.4.2.1 | Beschreibung der Varianten | 38 |
| 3.4.2.2 | Vergleich der Varianten | 39 |
| 3.4.2.3 | Kritik an der Variantenwahl | 43 |
| 3.4.3 | Ausbaustandard | 45 |
| 3.4.3.1 | Gradiente, Querschnitt, Anschlussstellen | 45 |
| 3.4.3.2 | Tunnelsicherheit | 50 |
| 3.4.3.3 | Nachgeordnetes Wegenetz | 51 |
| 3.4.4 | Immissionsschutz / Bodenschutz | 51 |
| 3.4.4.1 | Verkehrslärmschutz | 52 |
| 3.4.4.2 | Schadstoffbelastung | 57 |
| 3.4.4.3 | Bodenschutz | 59 |
| 3.4.5 | Naturschutz- und Landschaftspflege | 59 |
| 3.4.5.1 | Verbote/Öffentlicher Belang | 59 |
| 3.4.5.2 | Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) | 70 |
| 3.4.6 | Gewässerschutz | 76 |
| 3.4.6.1 | Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung | 76 |
| 3.4.6.2 | Hochwasserschutz | 77 |
| 3.4.6.3 | Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse | 78 |
| 3.4.7 | Landwirtschaft als öffentlicher Belang | 78 |
| 3.4.8 | Städtebauliche Belange | 79 |
| 3.4.9 | Sonstige öffentliche Belange | 79 |
| 3.4.9.1 | Träger von Versorgungsleitungen | 79 |
| 3.4.9.2 | Naherholung | 80 |
| 3.5 | Private Einwendungen | 80 |
| 3.5.1 | Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden: | 80 |
| 3.5.1.1 | Flächenverlust | 80 |
| 3.5.1.2 | Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen | 81 |
| 3.5.2 | Einzelne Einwender | 85 |
| 3.5.2.1 | Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner | 85 |
| 3.5.2.2 | Mandanten der Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler | 90 |
| 3.5.2.3 | Einwender ohne anwaltliche Vertretung | 94 |
| 3.6 | Gesamtergebnis | 97 |
| 3.7 | Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen | 97 |
| 4. | Kostenentscheidung | 97 |
| Rechtsbehelfsbelehrung | | 97 |
| Hinweis zur Auslegung des Plans | | 97 |

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

| | |
|-------------------|---|
| AGBGB | Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches |
| AllMBl | Allgemeines Ministerialamtsblatt |
| B | Bundesstraße |
| BAB | Bundesautobahn |
| BauGB | Baugesetzbuch |
| BayBodSchG | Bayerisches Bodenschutzgesetz |
| BayEG | Bayerisches Enteignungsgesetz |
| BayLplG | Bayerisches Landesplanungsgesetz |
| 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 |
| 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 |
| FFH-RL | Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (92/43 EWG) |
| FlurbG | Flurbereinigungsgesetz |
| FH Weihenstephan | Fachhochschule Weihenstephan |
| FStrG | Fernstraßengesetz |
| GG | Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland |
| GVS | Gemeindeverbindungsstraße |
| KG | Bayerisches Kostengesetz |
| LEP | Landesentwicklungsprogramm |
| MABl | 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 |
| RABT | Richtlinie für die Anlage und den Betrieb von Straßentunneln |
| RAS Q | Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil Querschnitte |
| 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 |
| VollzBek-BayStrWG | Vollzugsbekanntmachung Bayerisches Straßen- und Wegegesetz |
| V-RL | Vogelschutz-Richtlinie (79/409 EWG) |
| VoGEV | Vogelschutzverordnung |
| VwGO | Verwaltungsgerichtsordnung |
| WHG | Wasserhaushaltsgesetz |
| Zeitler | Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz |

Aktenzeichen: 32-4354.4-FS44-001

**Vollzug des BayStrWG;
Neubau der Kreisstraße FS 44 neu - Westtangente Freising
von St 2084 (Thalhauser Straße) bis B 11 (Münchner Straße)
Bau-km 0-020 - Bau-km 3+580**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Kreisstraße FS 44 neu - Westtangente Freising von St 2084 (Thalhauser Straße) bis B 11 (Münchner Straße), Bau-km 0-020 - Bau-km 3+580 mit den sich aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt) | Maßstab |
|-----------------------|---|----------------|
| T1 - 1 | Erläuterungsbericht | - |
| T2 - 2 | Übersichtskarte | 1:25.000 |
| T2 - 3 | Übersichtslageplan | 1:5.000 |
| T1 - 4 | Übersichtshöhenplan | 1:5000/ 500 |
| T1 – 5.1 | Querschnitte im offenen Trassenbereich | 1:100 |
| T1 – 5.2 | Regelquerschnitte im Tunnel-/Rampenbereich | 1:100 |
| T2 – 6.1 Bl. 1 - 3 | Lagepläne | 1:1.000 |
| T1 – 6.2 | Bauwerksverzeichnis | |
| T2 - 6.3 | Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen | 1:5000 |
| T1 - 7 Bl. 1 - 3 | Höhenpläne | 1:1.000/100 |
| T1 - 7 Bl. 5 | Höhenplan Angerstraße und ÖFW - Überfahrt | 1:1.000/100 |

| | | |
|-----------------------------------|---|-------------|
| T1 - 7 Bl. 6 | Höhenplan St 2084, St 2339 und B 11 | 1:1.000/100 |
| T1 - 7 Bl. 7 | Höhenplan Anschlüsse Straßen und Wege | 1:1.000/100 |
| T2 – 9.1 | Unterlagen zu den Wasserrechtlichen Erlaubnissen (Einleitungen, Versickerungen) | |
| T1 – 9.2 | Unterlagen zu den sonstigen Wasserrechtlichen Sachverhalten (Hochwasser, Umlegungen) | |
| T2 – 10.1 Bl. 1, 1A - 5 | Grunderwerbspläne | 1:1000 |
| T1 – 10.2 | Grunderwerbsverzeichnis | |
| T1 – 11.1 | Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil mit Anlage 1 (saP) mit 2. Tektur vom 02.04.2008 | |
| T1 – 11.2/1 | Legendenblatt zum Bestands- und Konfliktplan | - |
| T2 – 11.2/2 | Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan | 1: 5.000 |
| T1 – 11.3/1 | Legendenblatt zu den Maßnahmenplänen | - |
| T2 – 11.3/2 | Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen | 1:5000 |
| T2 – 11.3/3 + 5 T1 – 11.3/4 | Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen | 1:1.000 |
| T1 – 11.3 Bl. 6-7 | Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Ausgleichsflächen A 1 und A 2, A 5 und A 6 | 1:2.000 |
| T1 - 13 | Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung | - |
| T1-15 | Lärmgutachten | - |

Die Planunterlagen wurden von der Stadt Freising für den Landkreis Freising aufgestellt und tragen das Datum vom 10.01.2006. Für die Tektur vom 02.07.2007 wurden sämtliche Unterlagen bis auf die Unterlage 16 neu erstellt. Die Unterlagen der 1. Tektur sind mit dem roten Zusatz 1.Tektur von 02.07.2007 gekennzeichnet. Der Bezeichnung der Unterlagen wurde "T1" vorangestellt. Die Unterlagen der 2. Tektur sind mit dem roten Zusatz 2.Tektur von 03.04.2008 gekennzeichnet. Der Bezeichnung der Unterlagen wurde "T2" vorangestellt. Neu eingefügte Seiten sind auf rotem Papier gedruckt.

Nachrichtlich beigefügt sind den Planunterlagen die Pläne der Ingenieurbauwerke T1 – 8, die Unterlagen zur Umweltverträglichkeit T1-12, die Unterlage zu Immissionen der Luftschadstoffe T1-14, die Bodenuntersuchungen Unterlage 16, die Verkehrsuntersuchung Unterlage T1-17, sowie die durch die Tekturen überholten Unterlagen.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Der E.ON Netz GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der 110 kV Leitung Unterschleißheim – Großenviecht (Nr. J278) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.3 Der DB Services Immobilien GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der 110 kV Bahnstromleitung Nr. 411 Landshut – Karlsfeld und der übrigen Sparten der Deutschen Bahn AG mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.4 Der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH und Co. KG, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Telekommunikationsanlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Eine Verlegung von Telekommunikationsanlagen ist drei Monate vor Baubeginn abzustimmen.

- 3.1.5 Der SWM Infrastruktur GmbH zur Anpassung der Erdgas-Hochdruckleitung E-3.1.13 (DN 350 StSw PN 40) an das Vorhaben. Die Leitung ist in die Unterlagen zur Baureifplanung aufzunehmen.

- 3.1.6 Der Erdgas Südbayern GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.7 Der E.ON Bayern Wärme GmbH zur Umlegung der Fernwärmeleitung im Bereich des Kreisels.

- 3.1.8 Den Stadtwerken Freising, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.9 Der Freisinger Stadtwerke Versorgungs- GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Strom- und Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.10 Der Stadtentwässerung Freising, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.11 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.

- 3.1.12 Dem Wasserwirtschaftsamt München und der Flussmeisterstelle Freising (Tel. 08161 / 13434) zur erforderlichen Abstimmung.

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

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.2.1 Gewässerverlegungen

3.2.1.1 Die Ausführungsplanungen der Gewässerverlegungen sind dem Wasserwirtschaftsamt München nach der Ausschreibung vorzulegen.

3.2.1.2 Neu geschaffene Gewässer müssen in ihrer Breite und Tiefe variieren, der bisher vorhandene Ausbauquerschnitt ist mindestens einzuhalten. Wasserbausteine sind sowohl an der Sohle als auch an der Böschung unregelmäßig und mit offenen Fugen zu verlegen.

3.2.1.3 Während der Bauarbeiten ist die Aufwirbelung von Feinteilen durch geeignete Maßnahmen auf das unumgängliche Maß zu reduzieren.

3.2.1.4 Der bei der Herstellung der Gewässer anfallende Bodenabtrag ist zu entfernen, vom Auftrag von Oberboden oder Humus im Böschungsbereich ist abzusehen.

3.2.1.5 Das Bachbett des Thalhauser Grabens ist naturnah zu verlegen, außerhalb des Unterführungsbauwerks (BW 1) ist ein Betongerinne nicht zulässig.

3.2.1.6 Die Unterhaltungslast i.S.v. Art. 42 BayWG der rückverlegten Moosach im Bereich von Fluss-km 15,000 bis 14,800 trägt gem. Art. 43 Abs. 3 BayWG die Stadt Freising für die Dauer von 10 Jahren nach Abnahme der Rückverlegung gem. Art. 69 BayWG. Danach geht die Unterhaltungslast auf den Freistaat Bayern über.

3.2.2 Schutz des Wasserschutzgebiets

3.2.2.1 Im Bereich des Wasserschutzgebiets der Stadt Freising sind für die bautechnische Gestaltung, die Baustelleneinrichtung, den Baustellenbetrieb, die Baudurchführung, die Straßenunterhaltung und die Sicherung des späteren Verkehrs die Anforderungen der Stufe 4 der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) in der aktuellen Fassung zu beachten.

3.2.2.2 Während der Bauphase ist ein Verantwortlicher für den Vollzug der geltenden Auflagen gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt zu benennen und ein Alarmplan mit diesem abzustimmen.

3.2.2.3 Die Wasserschutzgebietsverordnung mit Lageplänen und Auflagenkatalog, sowie die Auflagen dieses Beschlusses sind vor Ort bei der Bauleitung aufzulegen.

3.2.2.4 Der Beginn und das Ende der Arbeiten im Wasserschutzgebiet sind dem Wasserwirtschaftsamt München und den Stadtwerken Freising mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen.

3.2.3 Sonstige Auflagen

- 3.2.3.1 Bauteile, die ins Grundwasser reichen (Bohrpfähle, Rückverankerungen etc.) dürfen keine Zusätze enthalten, die eine schädliche Veränderung des Grundwassers herbeiführen können.
- 3.2.3.2 Falls Spundwände bis in das zweite Grundwasserstockwerk gerammt werden, sind die Wasserwege zwischen dem ersten und dem zweiten Grundwasserstockwerk zu schließen.
- 3.2.3.3 Lehrgerüste sind restlos zu entfernen.
- 3.2.3.4 In Bereichen in denen Torf und anmoorige Böden angetroffen werden, ist Aushubmaterial – sofern es nicht vor Ort wiederverwendet werden kann – auf Arsen zu untersuchen und bei Überschreiten der einschlägigen Grenzwerte fachgerecht zu entsorgen.
- 3.2.3.5 Die Ufer- und Sohlbefestigungen der Gewässer im Brückenbereich dürfen nicht gepflastert oder als Betongerinne ausgeführt werden. Natürliches Bachsohlenssubstrat ist aufzubringen bzw. zu belassen
- 3.2.3.6 Einbauten und Baubehelfe während der Bauzeit müssen schnell entnommen werden können, nach Abschluss der Baumaßnahme sind sie umgehend restlos zu entfernen.
- 3.2.3.7 Die Pfeiler und Widerlager der neuen Brücken sind ausreichend mit Wasserbausteinen zu sichern. Brückenpfeiler im Anströmbereich sind zusätzlich mit Abweisern (Neigung ca. 60°) gegen Treibholz zu sichern.
- 3.2.3.8 Im Bereich der Brückenpfeiler aufgegrabene Uferböschungen sind in der Bauphase provisorisch ausreichend gegen den Wasserangriff zu schützen. Die vorhandene Böschungsfußsicherung ist unberührt zu belassen.
- 3.2.3.9 Innerhalb des Hochwasserbettes dürfen keine wassergefährdenden Stoffe gelagert werden. Bei Ankündigung eines Hochwasserereignisses ist eine evtl. Baustelleneinrichtung im Hochwasserbereich zu räumen.
- 3.2.3.10 Der bei Abbrucharbeiten entstehende Bauschutt ist ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.2.3.11 Während der Bauarbeiten dürfen weder Gewässer noch das Grundwasser durch wassergefährdende Stoffe oder Flüssigkeiten verunreinigt werden. Ölbindemittel ist auf der Baustelle bereitzuhalten.
- 3.2.3.12 Die Baustelle ist stets so zu betreiben, dass der Hochwasserabfluss nach Starkniederschlägen bzw. höheren Abflüssen immer geben ist. Verklausungen sind sofort zu beseitigen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Die in der Planunterlage T1-11.3 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.3.2 Die landschaftspflegerischen Ausführungsplanungen einschließlich aller Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

- 3.3.3 Die für den speziellen Artenschutz erforderlichen Ausgleichmaßnahmen A 5 und A 6 sind mindestens eine Vegetationsperiode vor Baubeginn der Straßenbaumaßnahmen durchzuführen.
- 3.3.4 Die seitliche Verglasung des Tunnelsüdportals ist mit Vogelschutzglas auszuführen.
- 3.3.5 Die Gestaltung des Kreisels an der Thalhauser Straße ist im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Grünfläche ist mit Großbäumen zu bepflanzen.
- 3.3.6 Die Deponierung von Erdmassen im Bereich des Freisinger Moores ist über die in den Plänen enthaltenen Wallschüttungen hinaus nicht zulässig.
- 3.3.7 Beleuchtungsanlagen sind auf das für die Verkehrssicherheit erforderliche Maß zu reduzieren. Ihr Standort ist möglichst so auszuwählen, dass empfindliche Biotope von der Reichweite des Lichts nicht betroffen werden. Außenleuchten müssen insektendicht schließen.
- 3.3.8 Unter den Brücken sind bei Mittelwasserniveau beidseitig mindestens 50 cm breite Uferstreifen als Wandlungsmöglichkeit für Landtiere anzulegen.
- 3.3.9 Bei den Pflanzungen und Ansaaten ist autochthones Pflanz- bzw. Saatgut zu verwenden. Im Zusammenhang mit den Bau- und Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenebenenflächen auftretende Neophyten sind dauerhaft zu bekämpfen.
- 3.3.10 Rodungsarbeiten sind nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis 01. März zulässig.
- 3.3.11 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Vor Beginn der Erdarbeiten sind die planungsrechtlichen und naturschutzfachlichen Voraussetzungen für die geplante Verwendung des überschüssigen Torfmaterials zu schaffen.
Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.12 Bei der erforderlichen Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. ist auf die Fauna Rücksicht zu nehmen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
- 3.3.13 Während des gesamten Zeitraums der Straßenbaumaßnahmen und der Herstellung der Ausgleichsflächen ist eine ökologische Baubegleitung durch eine qualifizierte Fachkraft sicherzustellen. Diese ist der Unteren Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen zu benennen.
- 3.3.14 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze sind außerhalb von naturschutzfachlich wertvollen Flächen einzurichten.

3.4 Verkehrslärmschutz

- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.4.2 Die Tunnelportale und die Wände der Rampen sind plangemäß schallhochabsorbierend auszukleiden.
- 3.4.3 Die Eigentümer der Anwesen (siehe auch Unterlage T1-15) an den Immissionsorten 11 D, 11 G, 11 H und 11 I (Forstwirtschaftliche Fakultät der TU, Hochanger 13, Freising) und 60 B (Münchner Straße 44, Freising) bei denen trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV vorliegt, haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche

Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

3.5 Baustellenimmissionen

- 3.5.1 Die Stadt Freising hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass an die Straßenbaustelle angrenzende Wohnbebauung und Arbeitsstätten möglichst wenig durch baubedingte Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) beeinträchtigt werden. Massentransporte sind soweit möglich außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten und über das Hauptstraßennetz auszuführen.
- 3.5.2 In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32.BImSchV vom 29.08.2002 (BGBl.S.3478), sowie die Allg. Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen vom 19.08.1970 (MABI 1/1970 S. 2) hinzuweisen.
- 3.5.3 Lärmintensive Bauarbeiten dürfen oberirdisch grundsätzlich nur werktags (Montag bis Samstag) von 7.00 bis 20.00 Uhr durchgeführt werden. Diesbezügliche Anforderungen sind in den Unterlagen zum Bauvertrag zu definieren.
- 3.5.4 Beim Baubetrieb sind erschütterungsarme Bauverfahren, wie z.B. verrohrte Bohrpfähle oder Schlitzwände einzusetzen. Das Einrammen oder Einrütteln von Verbauelementen (z.B. Spundwänden) ist im innerörtlichen Bereich nicht zulässig. Die Erschütterungseinwirkungen dürfen soweit möglich den KB-Wert von 5 und die Beurteilungsschwingstärke KBFTr von 0,4 (Nr.6.5.4 der DIN 4150, Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2 Einwirkungen auf Menschen und Gebäude vom Juni 1999) nicht überschreiten. Dies ist in den Ausschreibungsunterlagen zu berücksichtigen. Soweit diese Werte nicht einhaltbar sind, sind geeignete Maßnahmen zum Schutz der Anwohner mit der bauausführenden Firma und dem Landratsamt Freising zu entwickeln.

3.6 Landwirtschaft

- 3.6.1 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.
- Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.
- 3.6.2 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; ggf. sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.6.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.6.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7 Belange der Deutschen Bahn AG

- 3.7.1 Rechtzeitig vor Baubeginn sind mit der Deutschen Bahn AG eine Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen.

- 3.7.2 Nach Abschluss der Entwurfsplanung ist beim Eisenbahnbundesamt, Sachbereich 2, Arnulfstraße 9/11, 80335 München die „Eisenbahntechnische Prüfung“ zu beantragen.
- 3.7.3 Bei Arbeiten im Druckbereich der Eisenbahnverkehrslasten sowie im Bereich des Bahnbetriebsgeländes hat die Stadt Freising die erforderlichen Genehmigungen beim Eisenbahn-Bundesamt einzuholen.
- 3.7.4 Ein Hineingelangen von Personen in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn ist entsprechend den örtlichen Gegebenheiten sicher zu verhindern. Gegenüber allen stromführenden Teilen sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherungsvorkehrungen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten.
- 3.7.5 Abstand und Art der Bepflanzung sind so zu wählen, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichttraumprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,5 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen ständig zu gewährleisten.
- 3.7.6 Anfallende Oberflächenwasser dürfen nicht auf Bahngrund geleitet und versickert werden, schädliche Wasseranreicherungen im Bahnkörper sind zu vermeiden. Vorhandene Bahnentwässerungsanlagen dürfen nicht nachteilig verändert werden.
- 3.7.7 Notwendige Maßnahmen zur Instandsetzung und zum Unterhalt im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb hat der Straßenbaulastträger der Deutschen Bahn unter angemessener Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange nach § 4 Abs. 2 Satz 2 EKrG zu gewähren.
- 3.7.8 Der Bestand und der Betrieb der 110 kV Bahnstromleitung Nr. 411 Landshut – Karlsfeld muss zur Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung auf Dauer gewährleistet sein.
- 3.7.9 Beiderseits der Leitungstrasse ist ein Schutzstreifen von 2 x 30 m einzuhalten. Die Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern innerhalb des Schutzstreifens ist mit der DB Energie GmbH abzustimmen. Die Endwuchshöhe der Pflanzen darf in der Regel 3,50 m nicht überschreiten. Die DIN VDE 0105 in der aktuellen Fassung ist zu beachten.
- 3.7.10 Im Falle eines Kraneinsatzes, bei dem Betriebsanlagen der Bahn überschwenkt werden können oder der Abstand zwischen dem Aufstellort des Krans und der Bahngeländegrenze kleiner ist als das Gesamtmaß der Höhe des Krans und der Länge des Kranauslegers, ist mit der DB Netz AG eine Kranvereinbarung abzuschließen. Diese ist mindestens 8 Wochen vor Kranaufstellung unter Beifügung eines Lageplans 1:1000 bei der DB Netz AG, Niederlassung Süd, Anlagenmanagement Südbayern Richelstraße 3, 80634 München zu beantragen.

3.8 Sonstige Nebenbestimmungen

3.8.1 Belange des Staatlichen Bauamts Freising

Im Bereich des Anschlusses der FS 44 neu Westtangente Freising an die St 2084 und die B 11 ist die Baureifplanung sowie die Baudurchführung mit dem Staatlichen Bauamt Freising abzustimmen.

3.8.2 Militärische Belange

Im Bereich der Einmündung der Westtangente Freising in die B 11, die Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist, ist das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 des BMVBW „Richtlinien für Anlage und Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.

3.8.3 Belange der E.ON Netz GmbH

3.8.3.1 Die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes der E.ON Netz GmbH ist sicherzustellen. Der erforderliche Schutzabstand von 3,0 m zur 110 kV Leitung darf weder von Personen noch von Maschinen, Geräten oder Einrichtungen unterschritten werden.

3.8.3.2 Für die Kreuzungen mit den Leitungen der E.ON Netz GmbH sind durch den Straßenbaulastträger vor Baubeginn neue Kreuzungshefte mit numerischem Abstandsnachweis zu erstellen. Nach Bauausführung sind diese Kreuzungshefte auf der Grundlage der tatsächlichen Gegebenheiten zu revidieren.

3.8.3.3 Die bauausführenden Firmen haben sich vor Beginn der Bauarbeiten im Bereich der Leitungen der E.ON Netz GmbH mit deren Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg in Verbindung zu setzen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 **Gegenstand / Zweck**

4.1.1 Dem Straßenbaulastträger wird nach Maßgabe der hier festgesetzten Auflagen die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG, § 7 WHG) zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers aus der Fahrbahnfläche und benachbarten Flächen von der FS 44 neu Westtangente Freising, von Bau-km 0-020 - Bau-km 3+580, aus den Entwässerungsanlagen in die in den festgestellten Planunterlagen (Unterlage T1 – 9.1/1) dargestellten Vorfluter. Dies sind insbesondere der Thalhausergraben, der Dampfängergraben, der Mühlangergraben, die Moosach, der Schleiferbach und der Galgenbach.

4.1.2 Dem Straßenbaulastträger wird die gehobene Erlaubnis zum Versickern des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der FS 44 neu Westtangente Freising über die in der Unterlage T1 - 9.1 dargestellten Versickerungsanlagen in das Grundwasser erteilt.

4.1.3 Dem Straßenbaulastträger wird die gehobene Erlaubnis zum Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser im Bereich des Tunnelbauwerks und der Rampen erteilt.

4.1.4 Dem Straßenbaulastträger wird die gehobene Erlaubnis zum Einbringen von Abdichtungsinjektionen zur Reduzierung des Wasserandrangs in den Baugruben erteilt.

4.1.5 Dem Straßenbaulastträger wird die beschränkte Erlaubnis zur Entnahme und zum Ableiten von Grundwasser sowie zum Einleiten von Stoffen in das Grundwasser während der Bauphase erteilt.

4.2 **Plan**

Den Benutzungen liegen die unter A 2. genannten Planfeststellungsunterlagen zugrunde, in denen auch der erlaubte Benutzungsumfang dargestellt ist (Unterlagen T1 - 9.1 und T1 – 9.2).

4.3 **Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

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

4.3.1 Injektionen

4.3.1.1 Bei Abdichtungsinjektionen ist der Einsatz von Weichgelen auf zwingende Ausnahmefälle zu beschränken, in denen nachweislich Injektionen mittels Zementsuspension nicht in Frage kommen.

4.3.1.2 Zur Verminderung der Chrom-VI Gehalte sind grundsätzlich chromatreduzierte Bindemittel zu verwenden. Die Chrom-VI Konzentration im Überstand der Bindemittelsuspension muss den Grenzwert der Trinkwasserverordnung von 0,05 mg/l einhalten; als Zielwert ist eine Konzentration von unter 0,02 mg/l anzustreben.

4.3.2 Grundwasseraufstau und -umleitung

4.3.2.1 Der Grundwasseraufstau ist auf maximal 10 cm zu begrenzen. Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass es zu keiner verstärkten Infiltration oder Exfiltration in bzw. aus Oberflächengewässern kommt, die das natürliche Abflussverhalten verändert.

4.3.2.2 Der zu erwartende Grundwasseraufstau und die Bemessung der tatsächlich erforderlichen Abhilfemaßnahmen sowie erforderliche Bauwasserhaltungen sind im Zuge der Baureifplanung mit Hilfe eines hydraulischen Grundwassermodells zu ermitteln und mit dem Wasserwirtschaftsamt München abzustimmen.

4.3.2.3 Der Vorhabensträgerin hat rechtzeitig vor Baubeginn in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München Grundwassermessstellen einzurichten, um den Ausgangszustand, die Auswirkungen des Vorhabens und die Wirksamkeit der Abhilfemaßnahmen zu dokumentieren. Die Messstellen sind mit einer kontinuierlichen Datenaufzeichnung auszurüsten.

4.3.3 Versickerungsanlagen

4.3.3.1 Die Mächtigkeit des Sickerraums von der Sohle der Versickerungsmulden bezogen auf den höchsten Grundwasserstand müssen nach dem Arbeitsblatt DAW A – 138 mindestens 1 Meter betragen, um eine ausreichende Sickerstrecke für eingeleitete Niederschlagsabflüsse zu gewährleisten.

4.3.3.2 Die Beschickung der Versickerungsanlagen ist so zu gestalten, dass über die gesamte Fläche eine gleichmäßige Versickerung stattfindet.

4.3.3.3 Für den bewachsenen Oberboden ist ein pH-Wert von 6 – 8, ein Humusgehalt von 2-10 % und ein Tongehalt von 5 – 20 % anzustreben. Die Flächenversickerung über durchlässige Beläge hat auf einem mindestens 30 cm dicken frostsicheren Oberbau zu erfolgen.

4.3.3.4 Über die Versickerungsanlagen dürfen keine Abwässer eingeleitet und keine wassergefährdenden Stoffe eingebracht werden. Solche Stoffe dürfen im Bereich der Versickerungsanlagen nicht gelagert werden.

4.3.4 Einleitungen in Gewässer

4.3.4.1 Die Einleitungsstellen in die Gewässer sind möglichst naturnah zu sichern. Steinsicherungen sind mit offenen Fugen zu verlegen.

4.3.4.2 Die mit Bruchsteinen erstellten Sicherungen der Überläufe zum Gewässer sind mit einer Grasnarbe abzudecken.

4.3.4.3 Die Leistungsfähigkeit der Gewässer für die Aufnahme der zusätzlich einzuleitenden Wassermengen ist dem Wasserwirtschaftsamt München vor Baubeginn nachzuweisen

4.3.5 Betrieb und Unterhaltung

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

4.3.6 Anzeigepflichten

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

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

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

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

6. **Entscheidungen über Einwendungen**

6.1 **Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

Durch die Wahl geeigneter Bauverfahren bei der Unterquerung des bebauten Ortsbereichs von Vötting sind Erschütterungen und Setzungen im Bereich nahe gelegener Bebauung zu minimieren. Dennoch auftretende Schäden sind zu entschädigen.

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

7. **Kostenentscheidung**

Die Stadt Freising trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

Die Auslagen werden in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Stadt Freising plant für den Landkreis Freising den Bau einer Verbindungsstraße, die als Hauptverkehrsstraße die radial auf die Stadt Freising zuführenden Verkehrswege Thalhauser Straße (St 2084) und Münchner Straße (B 11) mit der FS 44 verbinden soll. Sie wird in der Fortsetzung des Weihenstephaner Rings errichtet und ist Teil einer ringförmigen Umgehungsstraße des Stadtzentrums von Freising. Die FS 44 neu beginnt an einem geplanten fünfarmigen Verteilerkreisel an der St 2084/Thalhauser Straße. An diesen Kreisverkehr wird der von Norden kommende Weihenstephaner Ring sowie die Lise-Meitner-Straße aus Richtung Süden mit angeschlossen. In Fahrtrichtung nach Süden verläuft die Trasse in einem kurzen breitflächigen Geländeeinschnitt auf den Ortsteil Vötting zu. Dieser wird in einem Tunnelbauwerk unterfahren. Nach Unterquerung der St 2339/Giggenhauser Straße und der Moosach endet das Tunnelbauwerk an der Geländeoberfläche und quert anschließend in leichter Dammlage das Niederungsgebiet Freisinger Moos. Dabei werden der Dampfängergraben, der Mühlangergraben (Hochwasserentlastung der Moosach) und die Eisenbahnstrecke Freising-München mit Brückenbauwerken überquert. Am Endpunkt der geplanten FS 44 neu wird der Knotenpunkt der B 11 mit der vorhandenen FS 44 durch Abbiegespuren und Lichtsignalregelung an die künftigen Verkehrserfordernisse angepasst, wobei die Straßentrasse der FS 44 neu höhengleich angeschlossen wird. Auf der Nordseite des Bahndammes wird unter Ausnutzung des Höhenverlaufs der FS 44 neu - Westtangente Freising eine höhenfreie Anschlussstelle der städtischen Angerstraße vorgesehen. Die im Verlauf der FS 44 neu querenden Anliegerstraßen werden mittels Brückenbauwerken überführt (Feldweg am Vöttinger Weiher) bzw. unterführt (Rad- und Gehweg Schlüterallee). Die Grundstückszuwegung insbesondere für die Landwirtschaft wird über straßenbegleitende Anwandwege gesichert. Diese Wege ordnen sich auch in das für den Fußgänger und Radfahrer vorhandene Wegenetz im Freisinger Moos ein und ergänzen dieses. Das Vorhaben ist im Erläuterungsbericht (Unterlage T1 - 1) und in den festgestellten Planunterlagen ausführlich beschrieben und dargestellt. Darauf wird verwiesen.

2. Vorgängige Planungsstufen

Im Jahre 1977 wurde für eine Verbindung von der damaligen FS 11 südlich der Isar bis zur St 2084 Thalhauser Straße auf Antrag der Stadt in Abstimmung mit dem Landkreis Freising ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Für den Abschnitt zwischen B 11 und St 2084 wurden dabei drei Varianten überprüft und nach den Farben im damals beiliegenden Plan als rote, blaue und braune Trasse bezeichnet. Die rote Trasse verlief dabei in etwa im Trassenkorridor der heutigen Planfeststellungsstraße, allerdings östlich des Vöttinger Weihers und sah bereits eine Untertunnelung von Vötting vor. Die blaue und die braune Trasse verliefen ebenfalls östlich des Vöttinger Weihers, sie umgingen Vötting aber im Westen in einem Korridor, der in etwa der Variante WT3 Opt.1 (s.u. C.3.4.2.2) entspricht.

Mit landesplanerischer Beurteilung vom 28.07.1977 kam die Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde – zu dem Ergebnis, dass nur die Variante mit einer Unterquerung von Vötting (rote Trasse) unter bestimmten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht. Aufgrund der Stellungnahmen der am Raumordnungsverfahren beteiligten Fachbehörden sei dieser Variante unter den Aspekten Regional- und Ortsplanung, Landschaftsschutz, Landwirtschaft und Verkehr der Vorzug zu geben. Diese landesplanerische Beurteilung wurde in den Jahren 1981 und 1984 bis 1987 verlängert.

Im Jahr 1987 stellte die Stadt Freising bei der Regierung von Oberbayern Antrag auf Planfeststellung für eine nach den Maßgaben des Raumordnungsverfahrens geplante Westtangente als Gemeindeverbindungsstraße. Die Regierung von Oberbayern erließ antragsgemäß am 04.10.1995 einen Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben.

Dieser wurde auf Klage von Freisinger Bürgern mit Urteil vom 17.03.1998 des Verwaltungsgerichts München aufgehoben. Mit Urteil vom 24.02.1999 hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die Berufung der Stadt gegen das erstinstanzliche Urteil zurückgewiesen und die Aufhebung bestätigt. Wesentlicher Grund für die Aufhebung war die Wahl der falschen Straßenkategorie (Gemeindeverbindungsstraße), die nicht die Netzfunktion der Westtangente für den Verkehr berücksichtigt.

Am 21.12.2005 schloss die Stadt Freising mit dem Landkreis Freising eine Vereinbarung zur Übernahme der Sonderbaulast für den Bau der Westtangente als Kreisstraße in Sonderbaulast der Stadt Freising.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 07.04.2006 beantragte die Stadt Freising, die auf der Basis der Vereinbarung mit dem Landkreis Freising vom 21.12.2005 die Baulast übernommen hat, für den Neubau der FS 44 Westtangente Freising das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 24.04.2006 bis 23.05.2006 bei der Stadt Freising nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Freising oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 06.06.2006 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Freising
- Landratsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Vermessungsamt Freising
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Straßenbauamt München (heute Staatliches Bauamt Freising)
- Staatliches Hochbauamt Freising (heute Staatliches Bauamt Freising)
- Autobahndirektion Südbayern
- Technische Universität München – Verwaltungsstelle Freising (Weihenstephan)
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Bezirk Oberbayern, Fachberater für Fischerei
- Bayerischer Bauernverband
- Deutsche Telekom AG, T-Com, TTI 25, Bauherrnberatungsbüro
- Kabel Deutschland, Vertrieb- und Services GmbH & Co KG

- Eisenbahn Bundesamt
- DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München
- E.ON Netz GmbH, TK-Service München
- E:ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau
- E:ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern
- Erdgas Südbayern GmbH
- Wärmeversorgung Südbayern GmbH (WSG)
- Stadtwerke München GmbH (Ferngas)
- Freisinger Stadtwerke Versorgungs GmbH (Gas, Strom)
- Stadtwerke Freising (Wasser)
- Stadtentwässerung Freising
- Freisinger Parkhaus- und Verkehrs-GmbH
- Polizeiinspektion Freising
- Wasser- und Bodenverband Moosach I
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband in Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

sowie die betroffenen Sachgebiete der Regierung von Oberbayern.

Gegen die Planung gingen über 700 Einwendungen ein. Aufgrund der Einwendungen und insbesondere der Kritik der Umweltbehörden und des damaligen Staatlichen Hochbauamts Freising wurden mit der 1. Tektur vom 02.07.2007 tiefgreifende Änderungen eingearbeitet. Am Bauanfang ist jetzt ein fünfarmiger Verteilerkreislauf geplant, der Tunnel wird nach Norden und Süden als überdeckelte Tiefanlage verlängert, auf den Anschlussast für die Giggenhauser Straße wird vollständig verzichtet und die Trasse im Bereich des Vöttinger Weihers wird nach Westen verschoben.

Die Planunterlagen der 1. Tektur lagen in der Zeit vom 17.07.2007 bis 16.08.2007 bei der Stadt Freising nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die geänderte Planung bei der Stadt Freising oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 31.08.2007 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Die Regierung gab den oben genannten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme zur 1. Tektur, anstelle des Straßenbauamts München und des Staatlichen Hochbauamts Freising wurde das inzwischen zuständige Staatliche Bauamt Freising beteiligt. Es gingen erneut zahlreiche Einwendungen ein.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 27., 28. und 29.02.2008 in Freising erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Vereine wurden hiervon benachrichtigt. Der Erörterungstermin wurde von der Regierung von Oberbayern öffentlich bekanntgemacht, im Übrigen erfolgte

ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund von Einwendungen und Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange wurden die Pläne in beschränktem Umfang in der 2. Tektur erneut geändert. Die Änderungen betreffen ausschließlich Änderungen an der Straßenentwässerung und die Vergrößerung des Radius des Rechtsabbiegers von der Westtangente auf die B11 in Richtung München zur Vermeidung der Überbauung der Schiebergruppe einer Hochdruck-Gasleitung. Aufgrund geänderter Vorschriften im BNatSchG war zudem die Anpassung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Anlage 1 zu Unterlage T1-11.1) an die geltende Rechtslage erforderlich, ohne dass sich dadurch an der Planung Änderungen ergeben hätten.

Da es sich bei der 2. Tektur um Änderungen mit einem begrenzten Umgriff und nur einem privaten Betroffenen handelt, wurden die Unterlagen nicht erneut öffentlich ausgelegt, sondern mit Schreiben vom 06.05.2008 dem Betroffenen zugeschickt. Zudem wurde eine Stellungnahme des Landratsamts Freising und Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern und der Verbände eingeholt. Aufgrund der äußerst geringen Änderungen durch die 2. Tektur haben wir von einer erneuten Erörterung abgesehen.

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 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG ist bei Kreisstraßen die Planfeststellung durchzuführen, wenn es sich um Straßen besonderer Bedeutung, insbesondere um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen handelt. Dies ist beim Neubau der FS 44 Westtangente Freising der Fall. Der Abschnitt der geplanten FS 44 neu beginnt im Norden in Fortführung der städtischen Ringstraße (Weihenstephaner Ring, Nordring) an der St 2084 und endet im Süden an der bestehenden Kreisstraße FS 44 bei deren Anschlussstelle an die B 11. Die Westtangente Freising führt daher Verkehrsströme u.a. zur B 11 und über ihre Verlängerungen auch zur B 301 und A 92, sowie zum Flughafen München. Sie stellt eine Verknüpfung der vorhandenen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen dar.

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

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

2. FFH – Vorprüfung

2.1 Natura 2000 Gebiete im Trassenumfeld

Im Umfeld der geplanten Westtangente Freising sind im Bereich des Freisinger Mooses und der Isarauen zwei "Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung" für das Europäische Schutzgebietssystem NATURA 2000 ("FFH-Gebiete") vorhanden: Die FFH-Gebiete DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" und DE 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut". Im Zuge der Nachmeldung von NATURA 2000-Gebieten durch die Bayerische Staatsregierung im Jahre 2004 wurde zusätzlich ein Vogelschutzgebiet im Sinne der EU-Vogelschutz-Richtlinie vom 02.04.1979 ("SPA-Gebiet" bzw. "europäisches Vogelschutzgebiet" DE 7636-471 "Freisinger Moos") gemeldet und durch die VoGEV (Vogelschutzverordnung des BaySTMUGV vom 1. September 2006) rechtsverbindlich festgelegt.

2.2 Prüfungsmaßstab

Gemäß Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG sind Projekte, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können, unzulässig. Gemäß Art. 49a Abs. 1 BayNatSchG sind Projekte im Sinne von Art. 13c Abs. 2 vor der Entscheidung nach Art. 49 auf ihre Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (FFH-VP) zu prüfen.

Der Freistaat Bayern hat mit diesen Regelungen Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) umgesetzt.

Art. 6 Abs. 3 FFH-RL lautet: Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiete jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung und vorbehaltlich des Absatzes 4 stimmen die zuständigen einzelstaatlichen Behörden dem Plan bzw. Projekt nur zu, wenn sie festgestellt haben, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird, und nachdem sie gegebenenfalls die Öffentlichkeit angehört haben.

Die Zulassungsentscheidung darf nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL nur verfügt werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. An diese Feststellung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02 – juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Maßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt.

Eine Genehmigung kann in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte (FFH-Vorprüfung), oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP ergibt, dass sich das Projekt nicht nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL dennoch zugelassen werden kann.

Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die Erhaltungsziele sind der Gebietsmeldung (dem Standard-Datenbogen) zu entnehmen, solange der Schutzzweck des betroffenen FFH-Gebiets noch nicht im Verordnungswege nach dem bayerischen Naturschutzrecht festgelegt worden ist (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05, - juris, Rn. 75). Hinsichtlich des Vogelschutzgebietes sind die Erhaltungsziele der Vogelschutzverordnung zu entnehmen. Geeignetes Bewertungskriterium mit Blick auf die Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebiets stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten dar. Wenn – auch ggf. unter

Berücksichtigung von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen – gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle (BVerwG, aaO, Leitsätze 14, 3, 5). Die EU-Kommission führt in ihren Leitlinien zur Frage der Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets „als solchem“ aus: (Natura 2000 – Gebietsmanagement: Die Vorgaben des Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, 4.6.3): „Die Beeinträchtigung eines Gebietes als solches bezieht sich auf dessen ökologische Funktionen. Die Entscheidung, ob eine Beeinträchtigung vorliegt, sollte sich auf die für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele konzentrieren und auf diese beschränkt bleiben“.

Die bei der Vorprüfung nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL anzulegenden Maßstäbe sind nicht identisch mit den Maßstäben für die Verträglichkeitsprüfung selbst. Bei der Vorprüfung ist nur zu untersuchen, ob erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes ernstlich zu besorgen sind. Erst wenn das zu bejahen ist, schließt sich die Verträglichkeitsprüfung mit ihren Anforderungen an den diese Besorgnis ausräumenden naturschutzfachlichen Gegenbeweis an (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, 4 BN 46.07 – juris, Leitsatz).

Die Vorhabensträgerin hat durch das Büro für Landschaftsarchitektur Dr. Schober die Auswirkungen der geplanten FS 44 neu Westtangente Freising auf die FFH-Gebiete DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" und DE 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" und das Vogelschutzgebiet DE 7636-471 "Freisinger Moos" untersuchen lassen.

2.3 Ergebnis

Die Ergebnisse dieser Prüfung sind in der Unterlage T1 – 13 der Planfeststellungsunterlagen festgehalten, auf die wir verweisen. Der Gutachter kommt für alle drei auf der Ebene einer FFH-Vorprüfung untersuchten Natura 2000 Gebiete zu dem Ergebnis, dass sich bereits anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass Erhaltungsziele eines der Gebiete durch das Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnten.

Für das vom Vorhaben geringfügig randlich direkt in Anspruch genommene FFH-Gebiet DE 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" kann eine erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen aufgrund der geringen Größe (146 m²) und der naturschutzfachlichen Geringwertigkeit der betroffenen Fläche mit Sicherheit auch unter Berücksichtigung von Summationswirkungen ausgeschlossen werden.

Für das FFH-Gebiet DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" werden durch das Vorhaben Westtangente Freising keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele ausgelöst.

Im SPA-Gebiet (Vogelschutzgebiet) DE 7636-471 "Freisinger Moos" sind Brutvorkommen der relevanten Vogelarten des Anhangs I der VS-RL durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Außerhalb des Vogelschutzgebietes sind Wiesenbereiche und Ackerflächen als Nahrungsflächen und Rastgebiete des Großen Brachvogels und weiterer Zugvogelarten in geringem Ausmaß betroffen. Ebenso sind außerhalb des Vogelschutzgebietes Brutplätze von Kiebitz, Wachtel und potenziell Schafstelze als im Gebiet brütende Zugvogelarten betroffen. Diese Verluste an Brutarealen und Nahrungsflächen wirken sich jedoch nicht oder in einem nur geringen Maße auf die Bestände der Arten innerhalb des Schutzgebietes und damit auf die Erhaltungsziele aus. Der Schutzzweck bzw. die Erhaltungsziele für das Gebiet werden, da auch keine Summationswirkungen mit anderen Plänen und Projekten relevant sind, daher nur in sehr geringem Ausmaß durch mittelbare Auswirkungen beeinträchtigt. Erhebliche Beeinträchtigungen können nach Auffassung des Gutachters mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Die FFH-Vorprüfungen für die drei Natura 2000 Gebiete erfüllen nach unserer Auffassung die vom EuGH aufgestellten Anforderungen. Das Ergebnis, dass

erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele aller untersuchten Natura 2000 Gebiete mit Sicherheit ausgeschlossen werden können, ist für uns nachvollziehbar. Diese Auffassung teilt auch die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern in ihrer Stellungnahme vom 29.08.2007.

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler bezweifelt die Aussagen in der FFH – Vorprüfung, dass es durch das Vorhaben zu keinen negativen Auswirkungen auf den Bestand des Eisvogels komme. Gegenstand der vorliegenden Planung sei eine Verlegung der Moosach als Fließgewässer. Eine solche Verlegung eines Fließgewässers sei ein gravierender Eingriff, insbesondere wenn es sich um ein größeres Fließgewässer handelt, wie es bei der Moosach der Fall ist. Daher sei die Einschätzung der FFH-Vorprüfung als fehlerhaft zu rügen.

Bezüglich der Brutvorkommen des Kiebitzes sei aus den Plänen ersichtlich, dass Brutvorkommen in unmittelbarer Nähe zur geplanten Trasse vorhanden sind. Diese Darstellung verdeutliche, dass bezogen auf die geschützte Art Kiebitz im vorliegenden Bereich mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen sei. Das Vorkommen bewege sich gerade nicht in dem zentralen Bereich des Vogelschutzgebietes, sondern im unmittelbaren geplanten Trassenbereich.

Diese Ansicht teilen wir nicht und halten Aussagen des Gutachters zum Eisvogel und zum Kiebitz demgegenüber für nachvollziehbar:

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Eisvogels durch die Baumaßnahme kann ausgeschlossen werden. Eine direkte Inanspruchnahme von Flächen innerhalb des SPA-Gebiets durch die Baumaßnahme erfolgt nicht. Ein geeigneter Brutplatz (Steilwand), der durch Bau oder Betrieb der Straße beseitigt oder gestört werden könnte, ist im Trassenbereich und dem Wirkraum des Vorhabens außerhalb des Schutzgebietes nicht vorhanden. Die Moosach ist nach den Arbeiten zum Vöttinger Tunnel wieder vollständig nutzbar und ein gefahrloses Erreichen potenzieller Nahrungsräume an der Moosach östlich der Westtangente damit gewährleistet. Die baubedingte Verlegung ist als vorübergehende Störung ohne Auswirkung auf das Vorkommen der Art, die auf den zeitweise gestörten Bereich der Moosach bei der Herstellung des Tunnels nicht zwingend angewiesen ist und in andere ungestörte Gewässerbereiche ausweichen kann. Die Beeinträchtigung der Art ist daher als sehr gering anzusehen, eine Auswirkung auf die Eisvogelpopulation innerhalb des SPA-Gebietes ist nicht erkennbar.

Von einer erheblichen Beeinträchtigung der Kiebitzbestände im SPA-Gebiet DE 7636-471 "Freisinger Moos" gehen wir nicht aus. Eines der kartierten Kiebitzreviere außerhalb des Vogelschutzgebietes liegt in geringem Abstand zur Westtangente und innerhalb des als maximale artspezifische "Effektdistanz" angenommenen 200 m-Abstandsbereichs. Es ist daher davon auszugehen, dass dieser Brutplatz aufgegeben oder außerhalb des Störbereichs verlagert wird. Weitere der kartierten Brutreviere 2006/2007 sind nicht beeinträchtigt, auch wenn die als Konventionsvorschlag diskutierte Isophone einer Beeinträchtigungsschwelle (von 47 dB(A) korrigiert auf 52 dB(A) nach RLS 90) herangezogen würde. Diese reicht geringfügig näher an das SPA-Gebiet heran als die 200 m-Linie, erreicht dieses jedoch ebenfalls nicht, so dass nach den verfügbaren Methoden zur Abschätzung des straßenbedingten Störpotenzials keine Beeinträchtigung des Kiebitz innerhalb des SPA-Gebietes anzunehmen ist. Aus der Annahme, dass ein Brutrevier des Kiebitz außerhalb des SPA-Gebietes durch den Bau der Westtangente verloren gehen würde, kann keine erhebliche Beeinträchtigung des Kiebitz-Bestandes im SPA-Gebiet abgeleitet werden. Angesichts der Größe und Dynamik der Kiebitz-Population im Freisinger Moos ist keine zwingende Abhängigkeit des Bestandes von Brutpaaren außerhalb des SPA-Gebietes erkennbar. Der Erhaltungszustand der Population wird insgesamt stabil bleiben. Eine Nutzung trassennaher Grünland- und Ackergebiete als Nahrungsraum ist weiterhin möglich, da außerhalb des eigentlichen Brutgeschehens eine deutlich geringere Störsensibilität gegenüber Straßen besteht. Regelmäßige Querungen der Trasse, die zu einer kritischen Gefährdung

des Bestandes durch Kollisionen mit Fahrzeugen führen könnten, sind wegen der geringen Eignung der Flächen östlich der Trasse nicht zu erwarten. Insgesamt kann daher ausgeschlossen werden, dass es durch das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der Kiebitz-Population im Vogelschutzgebiet kommt.

Der Bund Naturschutz kritisiert in seiner Stellungnahme, dass die Summationswirkungen des Vorhabens mit anderen Plänen und Projekten für das FFH-Gebiet DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" gar nicht untersucht worden seien. Sinn und Zweck der Summationsprüfung sei ja gerade herauszufinden, ob durch verschiedene Projekte in der Summe eine Erheblichkeit eintreten kann, auch wenn die einzelnen Projekte an sich evtl. keine erheblichen Beeinträchtigungen verursachen.

Diese Kritik weisen wir zurück. Aus den Unterlagen zur FFH-Vorprüfung (Unterlage T1-13) für das FFH-Gebiet DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" geht hervor, dass keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets durch die Westtangente Freising zu erwarten ist. Für die Prüfung von Summationswirkungen besteht aber dann kein Raum, wenn ein Vorhaben überhaupt keine (auch keine nicht erheblichen) negativen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele eines FFH-Gebiets hat.

Darüber hinaus wurde eingewandt, dass beim SPA-Gebiet DE 7636-471 „Freisinger Moos“ das laufende Planfeststellungsverfahren für die Magnetschwebbahn nicht mit in die Summationsprüfung einbezogen und die Bewertung des Raumordnungsverfahrens für die 3. Startbahn des Münchner Flughafens (Unerheblichkeit) übernommen worden sei. Insoweit ergäbe sich nämlich eine Erhöhung der Belastungen von drei Seiten um das Vogelschutzgebiet herum — im Nordosten die Westtangente, im Südosten der Transrapid und im gesamten Gebiet erhöhte Verlärmung durch den zunehmenden Flugverkehr. Diese wirke sich auf die Erhaltungsziele und die Bewertung der Erheblichkeit aus.

Diese Bedenken teilen wir nicht. Die Stadt Freising geht in Unterlage T1-13 nicht von relevanten Summationswirkungen der Projekte Westtangente und 3. Startbahn des Flughafens München aus. In den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren 3. Startbahn des Flughafens München (dort Anlage 4.18) ist eine Untersuchung zu den Auswirkungen dieses Projekts auf das SPA-Gebiet DE 7636-471 „Freisinger Moos“ enthalten. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele dieses SPA-Gebiets durch das Vorhaben 3. Startbahn des Flughafens München auch unter Berücksichtigung anderer Vorhaben wie der Westtangente Freising nicht zu erwarten ist. Zu berücksichtigen ist zudem, dass im Flughafenverfahren die Realisierung umfangreicher Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe dieses Projekts innerhalb des SPA – Gebiets „Freisinger Moos“ geplant ist, wodurch die Wiesenbrüterlebensräume im Gebiet erheblich aufgewertet werden. Auch vor diesem Hintergrund ist die Aussage in Unterlage (T1-13) der Planfeststellungsunterlagen plausibel, dass eine erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des SPA-Gebiets DE 7636-471 „Freisinger Moos“ auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen der geplanten 3. Startbahn Flughafen München auf das Gebiet nicht zu erwarten ist. Diese Auffassung teilen auch die zuständige Untere und Höhere Naturschutzbehörde.

Summationswirkungen mit der zum Zeitpunkt der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen und der Einwendung durch den Bund Naturschutz noch geplanten Magnetschnellbahn München Hbf – Flughafen (Transrapid) kommen aufgrund der mittlerweile politisch beschlossenen Aufgabe dieses Projekts von vorneherein nicht mehr in Frage.

Weiterhin wurde eingewendet, dass einige Vogelarten nicht berücksichtigt worden seien, was zu einer fehlerhaften Bewertung der Erheblichkeit der Eingriffe führe. So raste im Freisinger Moos seit einigen Jahren der Weißstorch regelmäßig während der Brutzeit und v. a. während des Zuges, im August 2007 seien längere Zeit mindestens 20 Tiere anwesend gewesen, zeitweise sogar bis zu 30 Tiere. Diese

hielten sich vor allem im Norden des Freisinger Moores auf, sehr oft auch im unmittelbaren Bereich der geplanten Westtangente. Die Eignung dieses Gebietes als Rast-, Nahrungs- und sicher auch potentiell Brutgebiet würde durch die Westtangente erheblich reduziert. Auch wenn der Weißstorch nicht in den Erhaltungszielen der Anlage 1 zur VoGEV für das SPA-Gebiet aufgeführt sei, sei seine Nichtnennung der VoGEV kein Grund, die Art in der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht zu berücksichtigen. Zudem seien die vom Bund Naturschutz festgestellten Fledermausvorkommen der Gattungen *Myotis*, *Nyctalus* und *Pipistrellus* an der Moosach nicht untersucht worden.

Die Vorkommen des Weißstorchs und der genannten Fledermausarten sind für die Verträglichkeitsprüfung für das SPA-Gebiet DE 7636-471 „Freisinger Moos“ nicht von Belang. Der Schutz des Weißstorchs ist kein Erhaltungsziel dieses Schutzgebietes, er ist in der Anlage 1 zur VoGEV für dieses Gebiet nicht aufgeführt. Im Übrigen ist der Trassenbereich der Westtangente nicht als potentiell Brutgebiet für den Weißstorch, der auf Gebäuden brütet, geeignet. Eine Wiederansiedlung des Weißstorches im Umfeld des Freisinger Moores wird durch die Westtangente nicht behindert, diese Fragen sind allerdings lediglich für den Artenschutz und nicht für den Gebietsschutz von Bedeutung (s. u. C 3.4.5.1.2).

Die genannten Fledermausarten können als Säugetiere nicht Erhaltungsziel des SPA-Gebiet DE 7636-471 „Freisinger Moos“ sein. Für das FFH-Gebiet DE 7636-371 „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos“ sind im Standarddatenbogen keine Fledermausarten genannt. Auch in den gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele wird kein Bezug auf Fledermausarten genommen. Etwaige Beeinträchtigungen von Fledermausarten durch die Maßnahme sind daher ebenfalls ausschließlich unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes und nicht des Gebietsschutzes zu prüfen.

Darüber hinaus wurde eingewendet, dass die Beeinträchtigung der Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (*Maculinea nausithous*) zu einem erheblichen Eingriff in das FFH-Gebiet DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" führe. Nach sehr regelmäßigen Beobachtungen des Bund Naturschutz über mehrere Jahre handle es sich bei dem Bestand am Grabenrand südwestlich des Vöttinger Weihers nicht um eine unregelmäßige Kleinpopulation sondern ein beständiges Vorkommen, das zudem sehr wohl ein Teil der Gesamtpopulation des Freisinger Moores sei. Ein anzunehmender Totalverlust sei deshalb als erheblich einzustufen. Der Eingriff sei zudem als nicht ausgleichbar zu bewerten, da durch die komplexe Fortpflanzungsbiologie der Art die Neuschaffung eines vergleichbaren Lebensraumes kaum planbar und sehr unwahrscheinlich sei.

Diese Einschätzung teilen wir nicht. Der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausithous*) ist im Standarddatenbogen des FFH-Gebiets DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" als Art des Anhangs II der FFH-RL genannt. Die Erhaltung bzw. Wiederherstellung der individuenstarken Populationen des dunklen und hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings und ihrer Lebensräume einschließlich der Bestände des Großen Wiesenknopfs und der Wirtsameisenvorkommen, insbesondere im Freisinger und Viehlaßmoos ist daher auch unter Nr. 10 der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" genannt. Allerdings handelt es sich bei den potentiell durch die Westtangente Freising betroffenen Beständen um Bestände, die außerhalb des FFH-Gebiets bestehen, da die Trasse der Westtangente sowie sämtliche Baumaßnahmen außerhalb des FFH-Gebietes zu liegen kommen und der geringste Abstand des Fahrbahnrandes der Westtangente zum FFH-Gebiet 400 m beträgt. Der potenzielle kleinflächige Habitatverlust ist nicht als Beeinträchtigung der Population im FFH-Gebiet zu werten, da keine Abhängigkeit der zentralen Population innerhalb des Schutzgebietes von der betroffenen randlich gelegenen "Satelliten"-Populationen besteht. Aufgrund der regelmäßig durchgeführten Landschaftspflegemaßnahmen in den Kernbereichen des Freisinger Moores ist eher davon auszugehen, dass sich

dort eine stabile Population herausbildet und eine weitere Ausbreitung in die Randbereiche des Moooses stattfindet.

Am Beispiel des Bibers zeige sich nach Auffassung des Bund Naturschutz, dass die Kohärenz bzw. die ökologischen Funktionszusammenhänge unzureichend geprüft seien. Der Biber besitze sowohl an der Querungsstelle der Moosach als auch oberhalb und unterhalb seit mindestens zwei Jahren ein Revier, was alle Anlieger bestätigen könnten. Auf Grund der langen Bauzeit und der Trennwirkung des Vorhabens, zumindest während der Bauphase muss auch hier von einem erheblichen und nicht ausgleichbaren Eingriff ausgegangen werden. Der Biber (*Castor fiber*) ist in den Standarddatenbögen der FFH-Gebiete DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" und DE 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" als Art des Anhangs II der FFH-RL genannt. Seine Erhaltung ist auch in den gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele dieser Gebiete genannt.

Dagegen ist festzuhalten, dass wenn überhaupt Biberlebensräume durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, diese außerhalb der FFH-Gebiete liegen. Hauptlebensraum für den Biber ist das von der Westtangente nicht betroffene Gewässersystem im Freisinger Moos zwischen Pulling, Massenhausen und Giggerhausen sowie die Isaraue mit ihren zahlreichen naturnahen Bächen. Wie unten erläutert führt das Vorhaben auch nicht zum Verlust einer Verbreitungsachse für den Biber zwischen den o. g. Schutzgebieten. Mögliche Beeinträchtigungen des Bibers und des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings außerhalb der FFH-Gebiete sind primär Fragen des speziellen Artenschutzes und unter C 3.4.5.1.2 behandelt.

Der Bund Naturschutz bemängelt darüber hinaus, dass die Beeinträchtigung der Kohärenz und der ökologischen Funktionszusammenhänge an der Moosach unzureichend geprüft worden seien. Die Moosach sei sowohl flussaufwärts als auch flussabwärts (dann in den Isarauen) als FFH-Gebiet gemeldet. Die FFH-RL lege besonderen Wert auf die ökologischen funktionalen Zusammenhänge der FFH-Gebiete sowohl innerhalb als auch mit anderen FFH-Gebieten. Eine Durchschneidung des durchgängigen Fließgewässersystems, auch wenn sie nur während der relativ langen Bauphase wirke, müsse deshalb als erheblicher Einriff in die Kohärenz der Moosach und der beiden FFH-Gebiete gewertet werden (v. a. Stoffeinträge, Verlärmung, Lebensraumtypenverlust). Dies treffe für das Gewässer und seine Lebensräume (v. a. *Ranunculus fluitans* LRT 3260 und prioritären Silberweidenauwald LRT 91EO*) mit den lebensraumtypcharakteristischen Arten genauso zu wie für die FFH-Arten der angrenzenden FFH-Gebiete (Biber, Fische, Eisvogel u. a.). Die Arten des von der Westtangente betroffenen Abschnittes der Moosach seien nicht auf diesen Abschnitt beschränkt, sondern stünden in funktionalem Zusammenhang mit den angrenzenden FFH-Gebieten. Dies sei unzureichend geprüft und fehlerhaft als nicht erheblich erkannt worden. Entsprechend sei auch die Kohärenz und Beeinträchtigung der Fischarten der FFH-RL für den in Verbindung mit der Moosach stehenden Mühlanger- und Dampfängergraben unzureichend geprüft und bewertet worden.

Diese Kritik weisen wir zurück. Stoffeinträge in das FFH-Gebiet DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" auf dem Wasserpfad können ausgeschlossen werden, da alle Oberflächengewässer oberstrom des Trassenbereichs liegen und das Grundwasser vom Trassenbereich in Richtung Osten und damit ebenfalls vom FFH-Gebiet weg strömt. Für dieses Schutzgebiet können aufgrund der großen Entfernung zur geplanten Trasse der Westtangente Freising auch mittelbare Auswirkungen durch Emissionen wie Licht, Lärm, stoffliche Einträge (Luftpfad) ebenfalls als Wirkfaktoren ausgeschlossen werden, die Lebensraumtypen mit ihren charakteristischen Arten innerhalb des Gebietes beeinträchtigen könnten.

Die Bedeutung der Moosach als Verbundachse zwischen den FFH-Gebieten DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" und DE 7537-301

"Isarauen von Unterföhring bis Landshut" ist eher gering. Zwischen den beiden Schutzgebieten liegen überbaute und technisch verbaute Abschnitte der Moosach innerhalb des Stadtgebietes von Freising. Biologisch-funktionale Austauschbeziehungen zwischen den Moosach-Abschnitten westlich und östlich von Freising bestehen daher kaum. Eingriffe entlang der Moosach sind seit der 1. Tektur nur noch temporär im Zuge des Tunnelbaus vorgesehen. Die Anbindung zur Giggenhauser Straße mit einer weiteren Moosachquerung entfällt. Eine Überprüfung der Auswirkungen baulicher Eingriffe in die Moosach bei Vötting auf Abschnitte östlich des Stadtgebietes ist deshalb nicht erforderlich. Im Übrigen genießen unseres Erachtens Flächen außerhalb der Grenzen von FFH-Gebieten keinen Schutz im Sinne von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL. Das Schutzsystem der FFH-Richtlinie verfolgt den Schutz des europäischen Naturerbes auf zwei Wegen. Zum einen müssen Schutzgebiete für bestimmte Lebensraumtypen und Arten ausgewiesen werden und zum anderen werden Arten gebietsunabhängig durch besondere artenschutzrechtliche Vorschriften geschützt. Folgerichtig weisen die (Gebiets-) Schutzvorschriften von Art. 6 FFH-RL, § 34 BNatSchG und Art. 13c BayNatSchG in ihrem Wortlaut einen deutlichen Gebietsbezug auf. Bezüglich Tierarten mit großen Lebensraumansprüchen enthält zudem bereits Art. 1 k) FFH-RL eine Begrenzung des „Gebietsbegriffs“. Die Begrenzung des Gebietsschutzes auf die festgesetzten Schutzgebiete entspricht sowohl dem Wortlaut als auch der Systematik von Natura 2000. Gestützt wird u. E. diese Ansicht durch die neueste Handreichung, die im Auftrag der EU-Kommission zur „Aufrechterhaltung von Vernetzungsstrukturen von großer Bedeutung für wildlebende Tiere und Pflanzen“ erstellt wurde (Guidance on the maintenance of landscape connectivity features of major importance for wild flora and fauna; August 2007). Danach sieht die Richtlinie für solche Gebiete außerhalb des Natura 2000 – Schutzgebietsnetzes in Art. 10 FFH-RL Managementmaßnahmen zur Verbesserung solcher Vernetzungsstrukturen vor, die im vollen Ermessen der Mitgliedsstaaten stehen. Danach ist es erforderlich, zwischen dem aufgerichteten Natura 2000 Netz (Natura 2000 – Gebiete) und dem globalen kohärenten Netz von Natura 2000 zu unterscheiden. Eine Einbeziehung der vom Vorhaben betroffenen Moosach-Abschnitte in den FFH-Gebietsschutz der beiden FFH-Gebiete DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" und DE 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" ist daher nicht geboten.

Auch für das FFH-Gebiet DE 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" kann eine erhebliche Beeinträchtigung durch Stoffeinträge, ausgelöst durch den Tunnelbau mit zeitweiliger Verlegung der Moosach, nicht begründet angenommen werden, da angesichts der zahlreichen Moosachäste und Verbauungen innerhalb des Stadtgebietes Freising eine sehr lange Strecke zum Absetzen und zur Verteilung möglicher Partikel bis zum Erreichen des FFH-Gebiets "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" unterhalb gegeben ist. Eine Trübung der Moosach ist durch eine sorgfältige Baudurchführung weitgehend vermeidbar bzw. zumindest zeitlich kurz begrenzt. Die Fließlänge zwischen dem Tunnel Vötting und dem Eintritt der Moosach ins FFH-Gebiet DE 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" bei Marzling beträgt über 6 km. Eine Fließgewässervernetzung für wassergebundene Arten zwischen den beiden FFH-Gebieten "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" und "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" ist ohnehin stark erschwert bis unmöglich und kann durch die geplante temporäre Moosachverlegung im Zuge der Baumaßnahmen kaum weiter verstärkt werden.

Nach Auffassung des Bund Naturschutz können auch erhebliche Beeinträchtigungen der Vogelarten des SPA-Gebiets nicht ausgeschlossen werden. Die Unfallgefahr für Vögel sei durch die Dammlage in dem sonst ebenen Gelände sehr hoch. Dauernde Individuenverluste seien im Umfeld des SPA-Gebiets generell als erheblich zu werten. Die typischen Vogelarten des Freisinger Moores seien auf eine freie Sicht und zusammenhängendes, großflächiges und ebenes Grünland angewiesen. Für das SPA-Gebiet seien deshalb auch die angrenzenden Wiesen von erheblicher Bedeutung. Deren Verlust oder starke Beeinträchtigung wirke deshalb erheblich und nachhaltig auf die Qualität des SPA-Gebiets. Typische Vogelarten des

Vogelschutzgebiets wie großer Brachvogel, Kiebitz, Graureiher, Weißstorch, Silberreiher, Wachtel u. a. würden die Wiesen zwischen der Moosach und dem Trinkwasserbrunnen regelmäßig und häufig zumindest als Nahrungsbiotop nutzen.

Wir gehen dagegen davon aus, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets DE 7636-471 „Freisinger Moos“ mit Sicherheit ausgeschlossen werden können. Etwaige Individuenverluste an der Westtangente finden außerhalb des SPA-Gebiets statt, da die Trasse einen Mindestabstand von 250 m zum Schutzgebiet einhält. Zumindest beim Kiebitz können auch erhebliche Auswirkungen auf den Bestand der Art im Schutzgebiet aufgrund von Kollisionen ausgeschlossen werden. Wie die seit Jahren bestehenden Brutvorkommen des Kiebitzes z. B. unmittelbar neben der A92 und im Flughafengelände zeigen, kann die Art derartige Gefahren sehr gut einschätzen bzw. ihnen ausweichen. Wäre dies nicht der Fall, hätte sich der Kiebitz an den genannten Orten nicht auf Dauer etablieren können. Aus diesen Bereichen sind auch keine erhöhten Fundmeldungen toter Tiere bekannt. Mit hinreichender Sicherheit kann deshalb angenommen werden, dass auch an der Westtangente keine für den Bestand des Kiebitzes im Schutzgebiet relevanten Verluste durch Kollisionen eintreten werden.

Auch für den Brachvogel und den Wachtelkönig besteht aufgrund der großen Entfernung ihrer Habitate zur Trasse kein relevant erhöhtes Risiko hinsichtlich Kollisionen.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage T1 - 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Planungsziel der Westtangente Freising ist die bessere Bewältigung des ständig steigenden und in der Prognose bis 2020/2025 noch weiter ansteigenden Verkehrsaufkommens.

Allgemein verfolgt die Stadt Freising mit der Planung im Wesentlichen folgende Ziele der Verkehrs- und Straßenplanung:

Lärm- und Abgasentlastung der Freisinger Innenstadt, Verkehrsentlastung der Innenstadt, Reduzierung des LKW-Anteils auf innerstädtischen Straßen, Verringerung des Schleichverkehrs auf untergeordneten Straßen, Vermeidung des Ausweichens des Verkehrs auf Wohngebiete, Verbesserung der Lärm- und Abgassituation in den Wohngebieten und im Umfeld der entlasteten Straßen, Verringerung des Schadstoffausstoßes durch zügigeres Vorankommen, geringere Staufrequenz, weniger Ampelstopps, Verbesserung der Verkehrserschließung des Raums Freising. Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Raums Freising durch verbesserte Infrastruktur, weitere Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeiten für die TU und FH Weihenstephan.

3.2.1 Derzeitige Verkehrssituation

Die derzeitige Situation im Straßennetz der Stadt Freising ist insbesondere von einer Überlastung der bestehenden Straßen am westlichen Rand des Zentrums von Freising gekennzeichnet. Hier kommt es auch außerhalb der Spitzenverkehrszeiten des Tages zu Stauerscheinungen auf Grund der sehr hohen Belastung. Der Quell-/Ziel- und Binnenverkehr der Stadt ist mittlerweile so stark angewachsen, dass die Überlagerung mit dem Durchgangsverkehr inzwischen täglich zu Überlastungen im Stadtgebiet führt. So hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 15 Jahren z. B. in der schon damals stark belasteten Johannisstraße von 15.900 Kfz/Tag auf 22.800 Kfz/Tag erhöht. Die Belastung der Vöttinger Straße hat an der Kreuzung mit der Johannisstraße von 13.800 Kfz/Tag auf 17.000 Kfz/Tag zugenommen. Wegen des geplanten weiteren Ausbaus des Flughafens München sowie der überproportionalen Entwicklung der damit im Zusammenhang stehenden Wirtschafts- und Infrastruktur und dem Ausbau der Technischen Universität München-Weihenstephan sowie der Fachhochschule Weihenstephan kommt es im Großraum Freising bis 2020/2025 zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs. Erst dann wird ein Stagnieren auf hohem Niveau erwartet.

3.2.2 Verkehrliche Ziele/künftige Verkehrsverhältnisse

Verkehrlich werden mit der Realisierung der Westtangente Freising drei Hauptziele verfolgt:

- Überörtlicher Verkehr soll insbesondere von Südwesten und Nordwesten her kommend die Stadt im Westen und Südwesten umfahren können.
- Ziel- und Quellverkehr des TU- bzw. FH – Campus soll über die Westtangente mit der B 11 bzw. FS 44 bzw. mit dem Weihenstephaner-Ring verknüpft und damit aus dem Innenraum der Stadt gezogen werden.
- Durch die Planung sollen große Teile der Innenstadt erheblich entlastet und eine zusätzliche Belastung des Ortsteils Vötting weitgehend vermieden werden.

Die Westtangente kann keine mit den Ortsumfahrungen von kleineren Gemeinden vergleichbare Entlastungswirkung erreichen, wo der verbleibende innerörtliche Verkehr oft mehr als halbiert wird. Dafür ist die verkehrliche Situation in der Stadt Freising zu komplex. Dennoch führt sie zu erheblichen Entlastungen für die Innenstadt. Für die Jahre 2020 bzw. 2025 ist ein Verkehrsaufkommen auf der Westtangente Freising von 17.900 Kfz/Tag, in dem Teilstück zwischen Angerstraße und B 11 bis zu 19.800 Kfz/Tag prognostiziert. Die Anbindung Angerstraße erhält eine Belastung von 4.700 Kfz/Tag. Durch die Westtangente soll die völlig überlastete Johannisstraße um 19 % von prognostizierten 23.500 auf 19.100 Kfz/Tag, die (innere Vöttinger) Straße um 25 % von 16.900 auf 12.600 Kfz/Tag und die Münchner Straße südlich des Bahnhofs um 29 % von 30.400 auf 21.700 Kfz/Tag entlastet werden. Auch die Thalhauser Straße, die (äußere) Vöttinger und Giggerhauser Straße, der Mühlenweg, die Gartenstraße, die Angerstraße sowie die Durchfahrt von Vötting (Griesfeldstraße) und die Verbindungsstraße nach Pulling werden z. T. deutlich entlastet (siehe Unterlage T1-17 Pläne 3 – 4 a). Durch die Westtangente Freising wird nicht nur das westliche Stadtgebiet entlastet, sondern auch die Hauptstraßen östlich der Innenstadt wie die Mainburger Straße und die Isarstraße, da es durch die Entlastung der westlichen Altstadtangente zu Verkehrsumlagerungen kommt, die zu einer Entlastung fast des gesamten Stadtgebiets führen. Zusatzbelastungen treten auf dem Weihenstephaner Ring mit 10.000 Kfz/Tag statt 7.400 Kfz/Tag, dem Nordring mit 11.300 Kfz/Tag statt 10.500 Kfz/Tag und auf der Isarbrücke der FS 44 mit 29.400 statt 24.000 Kfz/Tag auf. Diese Mehrbelastungen finden aber auf leistungsfähigen Verkehrsachsen und im Wesentlichen am Rande der dicht besiedelten Teile der Stadt Freising statt. Die Westtangente kann insgesamt erheblich zur Verkehrsentslastung der Freisinger Innenstadt beitragen und die übrigen Planungsziele erreichen.

3.2.3 Generelle Einwände bzgl. der Planrechtfertigung

Im Anhörungsverfahren wurde von einigen Einwendern die Notwendigkeit der Westtangente Freising mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen. Gefordert wurden insbesondere alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung und des verstärkten Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs, sowie die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Hierbei sowie bei dem Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen, geht es vorrangig um verkehrspolitische Fragen, die nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu lösen sind.

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler spricht dem Vorhaben in der beantragten Variante bereits die erforderliche Planrechtfertigung ab. Ein Grundziel des Projektes solle nach Angaben der Vorhabensträgerin sein, den überörtlichen Verkehr um die Stadt herumzuleiten. Bei der beantragten Straßenplanung handle es sich jedoch in keiner Weise um die Umfahrung der Stadt Freising, sondern vielmehr eindeutig um eine Stadtdurchfahrung. Dass möglicherweise das eigentlich historische Zentrum der Stadt Freising von dieser geplanten Straße nicht durchfahren wird, könne nicht über den objektiven Umstand hinwegtäuschen, dass die Planung keine Umfahrung der Stadt darstelle. Eine solche könnte allenfalls mit den weiteren Planungsvarianten ab der Planungsvariante WT 3 dem Grunde nach bejaht werden. Die Planfeststellungsstrasse sei jedoch als Ortsdurchfahrung zu qualifizieren, die das von der Stadt Freising selbst gesteckte Ziel einer Umfahrung dem Grunde nach bereits verfehle und dem gemäß nicht plangerechtfertigt sein könne. Bemerkenswert sei in diesem Zusammenhang der Umstand, dass das Projekt nunmehr ausdrücklich auch einer verbesserten Anbindung des Münchener Flughafens dienen soll, was bis dato in Abrede gestellt wurde.

Diese Auffassung teilen wir nicht. Das Vorhaben ist grundsätzlich zur Erreichung der o. g. zulässigen Planungsziele im Rahmen der Planungshoheit der Stadt und des Landkreises Freising vernünftigerweise geboten. Allein die Tatsache, dass ein Ortsteil der Stadt Freising mit einem Tunnel unterfahren wird, führt nicht dazu, dass das Vorhaben für die Erreichung der oben genannten Ziele ungeeignet wäre. Das Vorhaben ist geeignet, Verkehrsströme aus dem Straßennetz der dicht bebauten Teile des Freisinger Stadtgebiets abzuziehen und die Verkehrssituation dort zu entschärfen. Warum eine Planrechtfertigung nur für eine Umfahrung von Vötting, nicht aber für die mindestens ebenso verkehrswirksame Untertunnelung des Ortsteils gegeben sein soll, ist für uns nicht nachvollziehbar.

3.2.4 Einwände bzgl. der verkehrlichen Ziele

Einige Einwander und die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler bezweifeln, dass die Westtangente Freising diese verkehrlichen Projektziele erreichen kann.

Die Stadt Freising differenziere entgegen ihrer Ziele einer spürbaren Verkehrsentslastung auch im Bereich der Vöttinger Straße hinsichtlich der Entlastungswirkung offensichtlich zwischen einer äußeren und einer inneren Vöttinger Straße. Dort würden ganz unterschiedliche Belastungen entstehen. Hieraus werde deutlich, dass mit der beantragten Durchfahrungslösung leider nur Entlastungswirkungen für den Innenstadtbereich von Freising erreicht werden könnten, aber im durch die Westtangente belasteten Stadtteil Vötting diese Entlastungswirkungen eben nicht in der gleichen Intensität einträten oder aber sogar erhöhte Restbelastungen oder sogar Zunahmen zu verzeichnen seien.

Durch den Verzicht auf die Anbindung der Giggenhauser Straße an die Westtangente würden im Vöttinger Raum nun zwei wichtige Anbindungen entfallen, die Gartenstraße und Giggenhauser Straße. Das Vorhaben der Stadt Freising, mit einer entsprechenden Anzahl von Anschlüssen an die neue Verbindungsstraße eine Verteilung des einerseits auf Freising zufließenden und andererseits des aus Freising abfließenden Verkehrs zu ermöglichen, werde damit in Frage gestellt. Die vom Planungsträger erhoffte Entlastung des innerstädtischen Verkehrs sei daher

anzuzweifeln. Nach wie vor werde sich der nicht unerhebliche Verkehr auf der Giggenhauser Straße durch den Ortsteil Vötting in Richtung Stadtmitte bewegen, um von dort aus seine Ziele im Stadtgebiet erreichen zu können. Eine Anbindung des Ortsteils Vötting sei planerisch nicht mehr dargestellt. Somit stelle u. a. die östliche Hohenbachernstraße bis zur Einmündung in die Griesfeldstraße und weiter in nördlicher Richtung den Anschluss zur Westtangente her. Es sei abzusehen, dass sich an der Kreuzung Griesfeldstraße/Hohenbachernstraße nicht mehr beherrschbare Verkehrsverhältnisse einstellen. Auch wenn es sich bei dem vorgenannten Straßenzug um keinen attraktiven Zubringerast zur Westtangente handele, so werde sie wohl als aus der Not geborene Alternative angesehen werden.

Der Ziel- und Quellverkehr für den Vöttinger Bereich, insbesondere für das Studentenwohnheim und das Fraunhofer Institut könne wegen der fehlenden Anbindung nicht aus dem Innenraum der Stadt gezogen werden, eine zusätzliche Belastung werde so nicht vermieden. Für die Altstadt und den Innenstadtbereich werde es keine echte spürbare Entlastung geben. Mindestens 70% des prognostizierten Verkehrs in der Innenstadt und auf den geplanten Tangenten sei sog. Ziel- und Quellverkehr, d.h. diese Kfz fahren sowieso in die Stadt hinein.

Stattdessen werde mit der Fertigstellung der Westtangente über den Weihenstephaner-, Karwendel- und Wettersteinring eine Verbindung zwischen B 301 und B 11 hergestellt und somit die Möglichkeit einer überregionalen Fernstraßenverbindung geschaffen. Mit der geplanten 3. Startbahn des Flughafens München II sei mit Sicherheit mit einer wesentlichen Steigerung des überörtlichen Verkehrs zu rechnen. Durch die häufige Überlastung des Autobahnkreuzes Neufahrn würden erhebliche Verkehrsmengen die Staatsstraße St 2084 benutzen, um auf kürzestem Weg über die Westtangente zum Flughafen zu gelangen. Außerdem sei mit einem erheblichen Anstieg der LKW zu rechnen, die versuchen, die Lkw Maut einzusparen. Die Kreiselgestaltung am Knotenpunkt St 2084 (Thalhauserstraße)-Westtangente mit separater Abbiegespur für den Verkehrsstrom aus Allershausen zur Westtangente lasse deutlich die Absicht erkennen, eine vorzügliche Verbindung zwischen beiden Autobahnanschlüssen A 9 (Allershausen) und A 92 (Freising Mitte) bzw. FS 44 Richtung Flughafen herzustellen, die noch an Attraktivität durch die geplante Ortsumfahrung in Allershausen gewinne.

Zudem sei die geplante B 301 neu, Ostumfahrung von Freising unzureichend berücksichtigt worden. Die beiden Umfahrungen von Freising seien konkurrierende Planungen, die beide Verkehr aus dem Norden von Freising mit Zielpunkt Flughafen und München aufnehmen bzw. aus der Innenstadt ableiten sollen. Es sei - anders als in den Planunterlagen dargestellt - nicht anzunehmen, dass der Verkehr auf der B 301 von Norden kommend den längeren und ampelreicheren Weg über die Westtangente Freising zur Autobahn oder zum Flughafen nehmen werde. Mit dem Neubau der B 301 entfalle ein beträchtlicher Teil der Begründung für die Westtangente. Gerade mit der Begründung, die B 301-Umfahrung liege noch in weiter Ferne, habe sich auch der Kreis an den Planungen beteiligt.

Diese Bedenken an der Verkehrswirksamkeit der Maßnahme teilen wir nicht. Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 27.4.2007 (Planfall ohne B301 neu) kommt es sowohl auf der Giggenhauser als auch auf der Vöttinger Straße zu Entlastungen, die im innenstadtnäheren Bereich der Vöttinger Straße (östlich der Einmündung der Straße Am Staudengarten) deutlich stärker ausfallen. In diesem Bereich wird die Vöttinger Straße um bis zu 4.400 Kfz/24 h entlastet. Weiter westlich und in der Giggenhauser Straße zwischen 1.400 und 1.700 Kfz/24 h. Eine Entlastung ist aber auf dem gesamten Straßenzug Giggenhauser und Vöttinger Straße prognostiziert.

Die in Aufstellung befindliche Planung für die Nordostumfahrung von Freising im Zuge der B 301 wurde unseres Erachtens ausreichend gewürdigt, soweit dies aufgrund ihrer Konkretisierung bereits möglich war. Die Verkehrsuntersuchung von

Prof. Dr.-Ing. Kurzak in Unterlage T1-17 enthält in den Plänen 3 und 4 sowie 6 und 7 jeweils Prognose Null- und Planfälle für das Jahr 2020/2025 mit und ohne B 301-Umfahrung. Daraus wird ersichtlich, dass sich die beiden Umfahrungsprojekte in ihrer Entlastungswirkung ergänzen. Nach Realisierung einer B 301 Umfahrung wäre die Gesamtbelastung der Westtangente zwar um 13 % bzw. rd. 2.400 Kfz/Tag niedriger. Dabei würden vor allem Fahrten des Durchgangsverkehrs wegfallen, die dann die B 301 neu benutzen. Vergleicht man aber die genannten Pläne 3,4,6 und 7 der Unterlage T1-17 miteinander, wird deutlich, dass die bei weitem beste Entlastungswirkung der überlasteten innerstädtischen Straßen, z.B. der Mainburger Straße / Isarstraße und der Johannisstraße / Saarstraße im Planfall 7, also mit einer Realisierung beider Umfahrungen erreicht wird. Die Entlastungswirkung im Plan 6, also in einem Planfall 2020/2025, der lediglich die B0301- Umfahrung, nicht aber die Westtangente vorsieht, ist wesentlich geringer. Ebenfalls geringer als bei einer Kombination beider Umfahrungen fällt die Entlastung der genannten Straßenzüge im Plan 4 aus, also in einem Planfall 2020/2025 der ausschließlich die Westtangente, nicht aber die B 301-Umfahrung vorsieht. Allerdings ist die Entlastungswirkung in diesem Fall noch erheblich besser, als im umgekehrten Fall (Unterlage T1-17 Plan 6), also bei der ausschließlichen Berücksichtigung der B 301-Umfahrung. Mit einem künftigen Neubau der B 301 Nordostumfahrung Freising entfällt daher unserer Ansicht nach keineswegs die Erforderlichkeit für die Westtangente Freising.

3.2.5 Einwände gegen das Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak

Zahlreiche Einwander bezweifeln die prognostizierte Relation des Ortsverkehrs und des Durchgangsverkehrs auf der Westtangente Freising. Bei der früheren Planung der als Gemeindeverbindungsstraße klassifizierten Westtangente Freising habe Prof. Dr.-Ing. Kurzak im gerichtlichen Verfahren 1999 das Verkehrsaufkommen mit 10 % Durchgangsverkehr und 90 % Ortsverkehr aufgeschlüsselt. Nach den jetzigen Verkehrserhebungen zwischen 2002 und 2005 betrage der Ortsverkehr 61 % und der Durchgangsverkehr 39 %. Es sei unverständlich, wie sich das Verhältnis vom Orts- zum Durchgangsverkehr in dieser Zeit so grundlegend geändert haben sollte. Die Änderung der Straßenklasse könne doch nicht Ursache für diese signifikante Abweichung sein.

Zudem erscheine der prognostizierte Lkw- Anteil von 9 % tagsüber und 11 % nachts auf der Westtangente unrealistisch, weil mit der Westumgehung und der Ortsumfahrung Allershausen die Strecke von der A 9 bis zum Flughafen über die Landstraßen mit fast derselben Geschwindigkeit zurückgelegt werden könne und zugleich die Strecke kürzer und mautfrei sei. Zudem seien Entwicklungen wie die geplante Ansiedlung eines großen Möbelhauses in Aschheim, das Verkehr anziehe, nicht berücksichtigt.

Nach der Planung in Gestalt der 1. Tektur stelle u. a. die östliche Hohenbachernstraße bis zur Einmündung in die Griesfeldstraße und weiter in nördlicher Richtung einen Anschluss von Vötting zur Westtangente her. Auch wenn es sich bei dem vorgenannten Straßenzug um keine attraktive Verbindung handle, so werde sie als aus der Not geborene Alternative angesehen werden. Die im Gutachten ausgewiesene Verkehrsbelastung könne daher so nicht akzeptiert werden.

Diese Einwände weisen wir zurück. In einer ergänzenden Stellungnahme zu den Einwendungen vom 01.02.2008 hat Prof. Dr.-Ing. Kurzak verdeutlicht, dass bei der Angabe des Durchgangsverkehrs zu berücksichtigen ist, worauf der Durchgangsverkehr bezogen ist. Bezieht man sich auf das Stadtgebiet von Freising (d.h. man betrachtet alle Fahrbeziehungen als Durchgangsverkehr, die dieses durchqueren), aber ohne Flughafen, dann macht der Durchgangsverkehr 42 % aus. Bezieht man sich auf den Landkreis Freising ohne Flughafen, dann macht der Durchgangsverkehr 25 % aus und bezieht man sich auf den Landkreis Freising einschließlich Flughafen, verbleiben nur noch 5 % großräumiger Durchgangsverkehr. Letztere Betrachtung halten wir aufgrund der Klassifizierung der

Westtangente Freising als Kreisstraße für aussagekräftiger. Aufgrund der unterschiedlichen Bezugsräume sind die Durchgangsverkehrszahlen von 1999 mit den in den heutigen Unterlagen genannten nicht vergleichbar.

Den prognostizierten Lkw-Anteil halten wir nach den Erläuterungen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak durchaus für realistisch. Die Lkw-Maut wurde im Januar 2005 eingeführt. Die amtliche Verkehrszählung für das Jahr 2005 (DTV 2005) hat auf der St 2084 eine Belastung von 7.809 Kfz/24 h ergeben, davon 392 Kfz/24 h Schwerverkehr (5,0%). Im Vergleich zur DTV-Zählung im Jahr 2000 ist die Gesamtbelastung fast nicht angestiegen (7.785 Kfz/24 Std.), der Schwerverkehr betrug 349 Kfz/24 h. Die Zunahme des Schwerverkehrs betrug in den 5 Jahren bzw. infolge der Lkw-Maut 43 Lkw/24 h. Mit 5,0 % Anteil Schwerverkehr liegt die St 2084 im Vergleich zu anderen Staatsstraßen unter dem Durchschnitt. Auch mit Westtangente wird der Schwerverkehr auf der St 2084 nicht wesentlich zunehmen. Der prognostizierte Lkw-Anteil auf der Westtangente liegt mit 8 % tags und 11 % nachts bereits wesentlich über den Lkw-Anteilen der zuführenden Straßen. Die von der Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler zitierten 15 – 20 % würden der Situation auf dem Autobahnring München A 99 Ost entsprechen, wo der Schwerverkehrsanteil z. B. nördlich des AK München Ost im Jahr 2005 bei 13,5 % tags und bei 23,7 % nachts lag. Die Westtangente Freising ist aber nicht mit der Funktion des Autobahnringes München hinsichtlich des Fernverkehrs zu vergleichen.

Die in der Verkehrsuntersuchung ermittelte Belastung der Kreuzung Griesfeldstraße/Hohenbacherstraße ist das Ergebnis der Herkunft-Ziel-Angaben der Bevölkerung in Vötting. Auch aufgrund des wenig attraktiven Ausbauzustands der Griesfeldstraße rechnen wir nicht mit einer wesentlich höheren Verkehrsbelastung als den prognostizierten 2000 Kfz/24 h auf diesem Straßenzug. Dies ist weniger als die derzeitige Belastung.

3.2.6 Einwände zur Verkehrssituation während der Bauzeit

Zahlreiche Einwander vermissen in den Planfeststellungsunterlagen Aussagen zu den Auswirkungen der sich über vier Jahre hinziehenden Baumaßnahmen auf die Anwohner. Die zu erwartenden gravierenden Verkehrsbehinderungen würden zu kaum lenkbaren Verkehrszuständen führen. Für den Bodenaushub und -einbau seien ca. 276.000 m³ Volumen ermittelt worden. Das allein erfordere schon unter Berücksichtigung einer Leerfahrt an die 55.000 LKW-Einsätze. Der gesamte Ortsbereich von Vötting werde diese enormen Belastungen über lange Zeit hinweg zu ertragen haben. Eine längerfristige einspurige Verkehrsführung z. B. bei während der Erstellung der Bohrfahlwände, führe zu langen, nicht zumutbaren Staus in der Giggenhausener Straße. Die Einwander fordern eine Beschreibung der zu erwartenden Belastungen im gesamten Vöttinger Raum und detaillierte Nachweise zur Lösung dieser bedrohlichen Verkehrsverhältnisse in der Herstellungsphase.

Diese Einwände weisen wir zurück. Die verkehrliche Situation in Vötting wird während der Bauzeit zwar punktuell erschwert, bleibt aber beherrschbar. Verkehrsbehinderungen ergeben sich nur im Anschluss an die vorhandenen Straßen, sowie im Bereich der offenen Baugruben der Tunnelbaustelle. Es ist beabsichtigt an diesen Stellen den Verkehr soweit möglich 1-spurig mit Ampelanlagen aufrecht zu erhalten. Umleitungen sind notwendig und werden bei der Baureifplanung festgelegt und mit den Straßenverkehrsbehörden abgestimmt. Die Erschließung der Baustelle erfolgt über die überörtlichen Straßen (St 2084, St 2339, B 11 und FS 44). Von diesen Ausgangspunkten soll der weitere Baustellenverkehr auf den Baustrecken erfolgen, damit die Straßen in den Siedlungsgebieten möglichst wenig belastet werden (siehe auch Auflagen unter A 3.5). Detaillierte Regelungen zur Verkehrsführung während der Bauzeit – wie von einigen Einwendern gefordert – halten wir in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht für erforderlich.

3.3 Straßenklasse

Für Landesstraßen bestimmt Art. 3 Abs. 1 BayStrWG, dass die Straßen nach ihrer "Verkehrsbedeutung" in Straßenklassen eingeteilt werden. Bei der Beurteilung, welche Verkehrsbedeutung einer Straße zukommt und in welche Straßenklasse sie dementsprechend einzustufen ist, steht den zuständigen Behörden weder ein Ermessen noch ein Beurteilungsspielraum oder eine Einschätzungsprärogative zu; vielmehr handelt es sich bei dem Tatbestandsmerkmal der "Verkehrsbedeutung" um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der der vollen Nachprüfung durch die Verwaltungsgerichte unterliegt (vgl. BVerwG vom 22.8.1978 DÖV 1979, 907; vom 23.1.1981 DVBl 1981, 932; vom 11.11.1983 DVBl 1984, 338 = NVwZ 1985, 109, BayVGH vom 24.02.1999 DVBl 99, 866)

Die FS 44 neu - Westtangente Freising ist entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung als Kreisstraße gem. Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG einzustufen.

Maßgebend für die Klassifizierung einer Straße gem. Art. 3 Abs. 1 BayStrWG ist ihre Verkehrsbedeutung d. h. die von ihr vermittelten räumlichen Verkehrsbeziehungen. Die Prüfung der Verkehrsbedeutung hat eine tatsächliche und eine rechtliche Komponente. Die tatsächliche Komponente ist die Frage nach der Quantität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen, also welchem Verkehr die Straßenverbindung tatsächlich dient. Zum anderen und darüber hinaus ist zu untersuchen, ob und gegebenenfalls welche Funktion der Straße im Verkehrsnetz zukommt (sog. Netzfunktion). Dies betrifft die Qualität der Straße im Verkehrsnetz.

Grundlage der Straßenplanung waren die Verkehrsuntersuchungen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus den Jahren 2002 bis 2007 (Unterlage T1-17). Diese haben ergeben, dass der auf der geplanten FS 44 neu - Westtangente Freising (ohne B301neu) zu erwartende Verkehr (nach der Verkehrsuntersuchung vom 25. August 2004 mit Aktualisierung aus 2007) etwa 44 % örtlichen (Binnenverkehr, Quell- und Zielverkehr) und etwa 56 % überörtlichen Verkehr (Durchgangsverkehr) aufweist.

Entscheidend für die Klassifizierung ist jedoch die Netzfunktion der geplanten Straße. Der Abschnitt der geplanten FS 44 neu beginnt im Norden in Verlängerung der Ringstraße an der St 2084 und führt im Süden in die Kreisstraße FS 44 an der B 11.

Mehrere Einwender kritisieren die Klassifizierung des Vorhabens als Kreisstraße. Die Westtangente Freising sei im Hinblick auf ihre geplante Netzlage und Netzfunktion als Staatsstraße zu qualifizieren. Eine Staatsstraße werde dadurch charakterisiert, dass auf ihr die Verkehrsbeziehung des Durchgangsverkehrs innerhalb des Staatsgebietes überwiegt. Die Staatsstraßen bilden zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz. Schon die Beschreibung des Vorhabens in den Planunterlagen verdeutliche, dass die geplante Straße in ein überörtliches Verkehrsnetz eingebunden sei und zwar dergestalt, dass die geplante Straßenverbindung zusammen mit den vorhandenen Bundesfernstraßen und auch Staatsstraßen des Freistaates Bayern in diesem Gebiet ein geschlossenes Verkehrsnetz bilden. Wie aus den Verkehrszahlen hervorgehe, würde auf der Westtangente der Durchgangsverkehr überwiegen und damit die Zweckerfüllung und Zweckbestimmung als Staatsstraße vorgeben. Die unmittelbare Verbindung setze sich aufgrund der gegebenen Umstände und der Einbettung der geplanten Straße in das überregionale bestehende Verkehrsnetz über mehrere Landkreise fort. Der Wegfall der innerörtlichen Anbindung an die Giggerhauser Straße mache den überörtlichen Charakter der Westtangente Freising noch deutlicher. Der geplanten Trasse werde ein hoher Stellenwert als Bedarfsumleitung bei Überlastung der Autobahn A 9 und in Katastrophenfällen zugewiesen. Durch den Lückenschluss werde eine leistungsfähige Verbindung zwischen den Autobahnen A 9 und A 92 hergestellt. Der Abschnitt der A 9 zwischen München und dem Dreieck Holledau zähle zu den meist befahrenen Verkehrsadern Europas. Das Neufahrner Kreuz sei trotz der Verbreiterung der Strecke nach München weiterhin überlastet und oft dicht. Mit der Westtangente bestehe eine attraktive Alternativspange zum Autobahnkreuz

Neufahrn mit der eine Verbindung über die unmittelbar angrenzenden Landkreise hinaus geschaffen werde von Erding bis nach Mühldorf und Burghausen ins sog. Chemiedreieck. Damit erfülle die Westtangente weniger den Charakter einer Kreisstraße als vielmehr einer Staatsstraße.

Diese Einwände weisen wir zurück. Wir halten die Klassifizierung der FS 44 neu Westtangente Freising als Kreisstraße für zutreffend.

Der Kreisstraße als höherer Straßenklasse der Landesstraßen ist eine besondere Zweckbestimmung im Bezug auf das überörtliche Verkehrsnetz zugewiesen. Kreisstraßen i. S. des Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG sind Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, Staatsstraße oder andere Kreisstraße anschließen. Für Kreisstraßen ist typisch, dass mit ihrer Hilfe die Verkehrsbeziehungen zwischen benachbarten Landkreisen verwirklicht werden; dabei darf es sich nicht nur um den unmittelbaren Verkehr zwischen den Grenzgemeinden zweier Landkreise handeln, sondern es müssen größere Teile der jeweiligen Landkreise miteinander verbunden werden. (Zeitler, BayStrWG, Anm. 31 zu Art. 3). Die geplante FS 44 neu – Westtangente Freising ist voll in das Netz der überregionalen, überwiegend radial auf Freising zulaufenden Straßenverbindungen eingebettet und soll den Verkehr soweit als möglich um die Innenstadt herumführen und sie dadurch entlasten. Weiterhin stellt sie eine Verknüpfung der vorhandenen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen dar. Die Verbindung von der A 9 hin zur A 92 bzw. zum Flughafen betrifft vorrangig den Landkreis Freising. Weiterführungen betreffen noch die Landkreise Dachau, Pfaffenhofen, Kelheim, Erding oder auch München. Alle diese Landkreise sind unmittelbare Nachbarlandkreise. Diese unmittelbare Verbindung setzt sich aber nicht über mehrere Landkreise fort, denn dann wäre an eine Staatsstraße zu denken gewesen. Eine Staatsstraße nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG wird dadurch charakterisiert, dass auf ihr die Verkehrsbeziehungen des Durchgangsverkehrs innerhalb eines Staatsgebietes überwiegen. Die untere Grenze wird hierbei im Bezirksverkehr – über mehrere Landkreise hinweg – zu sehen sein (vgl. Zeitler, BayStrWG, Anm. 30 zu Art. 3). Dies ist bei der geplanten FS 44 neu - Westtangente Freising nicht der Fall. Von den 17.920 Kfz/Tag auf der Westtangente sind 4.460 Kfz/Tag d. h. ca. 25 % weiträumiger Durchgangsverkehr, 75 % des Verkehrs ist auf den Landkreis Freising bezogen, wenn der Verkehr vom/zum Flughafen als nicht als auf den Landkreis Freising bezogen gewertet wird. Nimmt man den Verkehr vom/zum Flughafen auch als auf den Landkreis Freising bezogen an, dann verbleiben nur noch 5 % = 850 Kfz/Tag weiträumiger Durchgangsverkehr auf der Westtangente Freising. Wenn im ungünstigsten Fall bereits drei Viertel der Benutzer der Westtangente Herkunft, Ziel oder beides im Landkreis Freising haben, dann ist unserer Ansicht nach die Ausweisung als Kreisstraße nachvollziehbar begründet. Diese Zahlen gelten für den Fall ohne B 301neu. Auch mit B 301neu sind die Benutzer der Westtangente weitaus überwiegend landkreisbezogener Verkehr.

3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) sollen die Verkehrsverhältnisse in den Stadt- und Umlandbereichen im Verdichtungsraum München (LEP A I 3.2.3 (Z), B V 1.1.2 (Z)) sowie in der Metropolregion München (LEP A I 6.2 (Z)) verbessert werden. Die Kreisstraßen sollen Zubringerfunktionen zu den übergeordneten Straße erfüllen und die zentralen Orte untereinander und mit den Nahbereichen verbinden (LEP B V 1.4.4 (Z)). Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes sollen beim Verkehrswegeneubau berücksichtigt werden (LEP B V 1.1.6 (Z)).

Die FS 44 neu trägt zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum München, in der Metropolregion München sowie im möglichen Oberzentrum Freising bei und ist mit den Erfordernissen der Raumordnung grundsätzlich vereinbar.

Die Kanzlei Labbé & Partner rügt, dass die Trasse durch ihren Verlauf im Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“ auf etwa 1,6 km und aufgrund der Durchschneidung und Zerstörung des Lebensraums südlich der Moosach den Festsetzungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern widerspräche: Die Planung würde gegen die Grundsätze B I 1.1, B I 1.3.1 und B I 2.2.1 und das Ziel B I 1.2.2 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2003 (LEP 2003) bzw. gegen die weitgehend gleichlautenden Festsetzungen des geltenden LEP 2006 verstoßen. Insoweit verstoße die Planung auch gegen Art. 2 Ziff. 12 BayLplG. Danach sollen „die Landschaft und das Gleichgewicht des Naturhaushalts nicht nachteilig verändert werden“. Gebiete von besonderer Schönheit oder Eigenart seien möglichst unberührt zu erhalten und zu schützen. Aufgrund der massiven Bauwerke würde hiergegen im Falle der Realisierung der geplanten Straße verstoßen.

Aufgrund der Beeinträchtigung der Zone III des Wasserschutzgebiets auf einer Länge von insgesamt 0,8 km liege auch ein Verstoß gegen Art. 2 Ziff. 11 BayLplG vor. Danach soll der Standort von Anlagen, die die natürliche Beschaffenheit des Grundwassers nachteilig beeinflussen können, so gewählt werden, dass Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen vermieden werden.“ Es sei nicht dargestellt, wie das laut Erläuterungsbericht (Unterlage T1-1) „hohe bis sehr hohe Risiko“ für das Grundwasser ausgeschlossen bzw. minimiert werden könne. Aufgrund des überragenden Interesses der Bevölkerung an unbeeinträchtigtem Grundwasser müssten die Planungsvorstellungen der Stadt dem gegenüber zurücktreten.

Gleiches gelte auch für die durch die Planung ausgelösten Eingriffe in die Landwirtschaft. Art. 2 Ziff. 10 BayLplG schreibe vor, die natürlichen Ertragsbedingungen der Land- und Forstwirtschaft zu verbessern und darauf hinzuwirken, dass der land- und forstwirtschaftlich genutzte Boden auch künftig als Kulturlandschaft erhalten bleibt. Die Planung verstoße daher gegen die Ziele B IV 2 LEP 2003 (entspricht in etwa B IV 2.1 LEP 2006) und B IV 2.9 LEP 2003 (entspricht B IV 2.10 LEP 2006). Auch der Regionalplan verdeutliche, dass die Land- und Forstwirtschaft einen wichtigen Wirtschaftszweig in der Region darstellt, der nicht nur zu sichern sondern darüber hinaus sogar zu fördern wäre. Entwicklungsfähige Vollerwerbsbetriebe seien zu erhalten.

Diese Kritik weisen wir zurück. Die höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Oberbayern hat in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass das Vorhaben den o. g. Zielen der Raumordnung auch unter Berücksichtigung der von der Kanzlei Labbé & Partner gerügten Grundsätze und Ziele entspricht.

Ein Verstoß gegen Grundsätze oder Ziele der Landesplanung durch die beantragte Westtangente Freising ist für uns nicht ersichtlich. Nach der Verwirklichung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage T2-11.3) verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts; das Landschaftsbild kann landschaftsgerecht neugestaltet werden. Die Eingriffe können daher im Sinne des Art. 6a BayNatSchG ausgeglichen werden (s. u. C. 3.4.5.2.3).

Die Gefährdung für das Grundwasser wird durch zahlreiche Maßnahmen minimiert (s. u. C. 3.4.6). Zudem werden im Bereich des Wasserschutzgebiets die erforderlichen Schutzmaßnahmen nach der RiStWaG durchgeführt. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt München kommt daher zu dem Ergebnis, dass bei Beachtung der Prüfbemerkungen und Einhaltung der vorgeschlagenen Auflagen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine nachteiligen Auswirkungen durch das Vorhaben zu befürchten sind.

Auch auf der Ebene der Landesplanung zu berücksichtigende Auswirkungen auf die Landwirtschaft gehen von der geplanten Westtangente Freising mit Sicherheit nicht aus. Das zuständige Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg sieht in seiner Stellungnahme keine Gefahr einer Existenzgefährdung für eine größere Zahl landwirtschaftlicher Betriebe (s. u. C. 3.4.7, 3.5.1.1 und 3.5.2).

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). Im Erläuterungsbereich (Unterlage T1-1) ist im Kapitel 3 ein mehrstufiger Abwägungsprozess zwischen zahlreichen Variantenvorschlägen enthalten. Dort wurde in der Endabwägung mit erheblicher Planungstiefe neben der Planfeststellungstrasse (entspricht der Wahltrasse WT1 Opt. 2 mit langem Tunnel, der Umfahrung des Vöttinger Weihers und mit den Änderungen der 1. Tektur) nur noch die von der Vorhabensträgerin untersuchte Planungsvariante WT2/2a Opt. 1 geprüft. Dieser Abwägungsprozess war für uns grundsätzlich nachvollziehbar und zutreffend.

Aufgrund zahlreicher Einwendungen haben wir allerdings zusätzlich die WT3 Opt.1 in der Untervariante, die von zahlreichen Vöttinger Bürgern formuliert und gefordert wurde, geprüft. Soweit dieser Vorschlag zu Streckenabschnitten keine Aussagen trifft (insbesondere jene Abschnitte, die zwischen Moosachquerung und Isaraue liegen) wurde hilfsweise der Zustand der WT3 Opt.1 – Planung aus dem Jahr 2003 herangezogen. Diese Variante wurde nicht in derselben Planungstiefe durchgeplant und optimiert, wie die Planfeststellungstrasse, der Planungsstand ist nach unserer Auffassung jedoch für eine sachgerechte Variantenabwägung ausreichend.

3.4.2.1 Beschreibung der Varianten

Die Planfeststellungstrasse ist oben unter B 1 beschrieben.

Die Variante WT2/2a Opt. 1 mit mittiger Anbindung an die Giggenhauser Straße (in den Planunterlagen auch als „WT2-mitte“ bezeichnet) beginnt ebenso wie die Planfeststellungstrasse mit einem Kreisverkehrsplatz an der St 2084 (Thalhauser Straße). An diesen Kreisverkehr wird der von Norden kommende Weihenstephaner Ring sowie die Lise-Meitner-Straße aus Richtung Süden mit angeschlossen. Zwischen dem Gründerzentrum und der Vöttinger Schule würde die Variante WT2/2a Opt. 1 weiter westlich als die Planfeststellungstrasse verlaufen. Das nördliche Tunnelportal würde etwa 80 m nördlich der Hohenbachernstraße liegen. Die Unterquerung von Vötting erfolgt mit einem Tunnel unter der Kulischstraße, westlich der Schule. Das südliche Tunnelportal wäre etwa ca. 100 m südlich der Moosach vorgesehen. Ein etwaiger Anschluss an die Giggenhauser Straße wäre über dem Tunnelverlauf vorgesehen. Im weiteren Verlauf schwenkt die Variante WT2/2a Opt. 1 etwa beim Vöttinger Weiher auf die Trasse der Planfeststellungsvariante ein und verläuft identisch mit dieser bis zum Knoten B 11/FS 44.

Die Variante WT3 Opt.1 in der Version der Einwender aus Vötting verläuft nach dem Bauanfang zunächst nach Südwesten, um Vötting im Westen zu umgehen. Dabei würde der Trassenabschnitt zwischen Thalhauser Straße und tertiärer Hangkante weitgehend der vorhandenen Geländemodellierung folgen und die Hohenbachernstraße in einer Senke unterqueren. Dieser Trassenabschnitt soll sich durch die Topographie weitgehend verträglich ins Gelände einpassen. Die problematische Querung der Giggenhauser Straße an der Hangkante erfolgt mit einem Tunnel, der bis an das Südufer der Moosach geführt wird. Zur höhengleichen Anbindung der Giggenhauser Straße ist es erforderlich, den Tunnel auf der

notwendigen Länge zu einem Trog zu öffnen. Eine Untertunnelung des Siedlungsgebiets von Vötting wird mit dieser Variante vermieden. Im weiteren Verlauf schwenkt auch diese Variante etwa beim Vöttinger Weiher auf die Trasse der Planfeststellungsvariante ein und verläuft identisch mit dieser bis zum Knoten B11/FS 44.

3.4.2.2 Vergleich der Varianten

3.4.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Alle Varianten führen zu einer erheblichen Entlastung von innerstädtischen Straßenzügen in Freising. Die Planfeststellungstrasse und die Variante WT2/2a Opt. 1 gewährleisten einen sehr kurzen Netzlückenschluss, bei der Variante WT3 Opt.1 wäre dieser etwas länger. Die Planfeststellungstrasse führt nach dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak von 2003 für das Prognosejahr 2020, das Aussagen auch zu einer Variante WT3 enthält, zu einer Entlastung der Johannisstraße um 29 %, der Mainburger Straße um 18 % und des Mühlenwegs um 53 %. Bei der Variante WT2/2a Opt. 1 läge die Entlastung der Johannisstraße bei 27 %, bei der Mainburger Straße bei 17 % und beim Mühlenweg um 50 %. Die Variante WT3 Opt.1 würde nach dieser Prognose die Verkehrsbelastung der Johannisstraße um 24 %, der Mainburger Straße um 16 % und des Mühlenweg um 53 % senken. Die Entlastung der Giggenhauser- und der Vöttinger Straße würde mit 33% (Giggenhauser Straße) bzw. 24% (Vöttinger Straße) sogar höher ausfallen als bei der Planfeststellungstrasse.

Die Fortschreibung dieser Verkehrsuntersuchung von 2007 für das Prognosejahr 2020/2025 (ohne Verlegung der B 301) prognostiziert für die dort ausschließlich untersuchte Planfeststellungstrasse eine niedrigere Entlastungswirkung. Demnach würde Johannisstraße um 19 %, die Mainburger Straße um 13 % und der Mühlenweg um 39 % entlastet. Die im Vergleich zur Verkehrsuntersuchung von 2003 geringere Entlastungswirkung der Planfeststellungstrasse liegt v. a. am Wegfall des Anschlusses der Giggenhauser Straße, der im Zuge der 1. Tektur insbesondere aus Lärm- und Naturschutzgründen von der Stadt Freising aus der Planung genommen wurde. Allerdings wäre eine Anbindung der Giggenhauser Straße an die Variante WT3 Opt.1 voraussichtlich ebenfalls mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. Zudem ist für den Prognose-Nullfall 2020/2025 in der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung von 2007 die Verkehrsbelastung der Johannisstraße mit 23.500 Kfz/24 h angegeben, während in der Untersuchung 2003 noch von 25.100 Kfz/24 h im Prognose-Nullfall ausgegangen worden war. Nach Aussage des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak liegt dies an veränderten Parametern bei der Berechnung der Verkehrsbelastung in der Johannisstraße, da es seiner Ansicht nach zweifelhaft ist, ob dieser jetzt schon überlastete Straßenzug die ursprünglich prognostizierten 25.100 Kfz/24 h überhaupt bewältigen kann. Dadurch sinkt natürlich die prozentuale Entlastungswirkung der Planfeststellungstrasse, dies würde aber in gleichem Maße auch für die Variante WT3 Opt.1 gelten, so dass auch sie für den Prognosehorizont 2020/2025 zu einer geringeren prozentualen Entlastungswirkung als den für 2020 prognostizierten 24 % in der Johannisstraße führen würde.

Die Verkehrsbelastung der Variante WT3 Opt.1 wäre etwas niedriger als bei der Planfeststellungstrasse nämlich zwischen 13.900 und 18.400 Kfz/24 h je nach Abschnitt. Bei der Planfeststellungstrasse beträgt die prognostizierte Verkehrsbelastung zwischen 17.900 und 19.800 Kfz/24 h. Aus diesem Grund führt die Variante WT3 Opt.1 auch zu einer geringeren Belastung des anschließenden Straßennetzes, so wäre mit dieser Variante der Weihenstephaner Ring nur mit bis zu 9.900 Kfz/24 h anstatt mit bis zu 12.400 Kfz/24 h belastet und die bestehende FS 44 nach der Isarbrücke mit 29.000 Kfz/24 h anstatt mit bis zu 30.400 Kfz/24 h wie bei der Planfeststellungstrasse. Dies ist jedoch kein Vorteil dieser Trasse gegenüber die Planfeststellungstrasse, da Ziel des Projekts ja gerade ist, Verkehr aus den Wohngebieten hinaus auf die Westtangente zu ziehen.

3.4.2.2.2 Flächenbedarf

Die Planfeststellungstrasse überbaut etwa 10,72 ha Boden, davon werden 5,55 ha versiegelt. Der Ausgleichsflächenbedarf liegt bei etwa 5 ha, dazu kommen noch 4 ha mit der Zielsetzung spezieller Artenschutz. Bei der überbauten Fläche sind bei der Planfeststellungstrasse aufgrund der vorliegenden größeren Planungstiefe beispielsweise Entwässerungsanlagen, Geländegestaltungen, Rettungswege und die Aufweitung des Mühlangergraben mit berücksichtigt, diese Flächen sind bei den Varianten teilweise nicht berücksichtigt.

Die Variante WT2/2a Opt. 1 würde demgegenüber etwa 8,83 ha Boden überbauen, davon würden 6,73 ha versiegelt, es würden etwa 5,2 ha Ausgleichsflächen (ohne Berücksichtigung von Flächen für den speziellen Artenschutz) erforderlich.

Die Variante WT3 Opt.1 hat einen höheren Flächenbedarf. Sie überbaut mindestens 11,39 ha, wovon voraussichtlich mindestens 7,03 ha versiegelt werden. Ohne Berücksichtigung von Flächen für den speziellen Artenschutz, wäre ein Ausgleichsbedarf von mindestens 8 ha gegeben.

3.4.2.2.3 Immissionsschutz

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden bei der Planfeststellungstrasse in Gestalt der 1. Tektur nur noch an Fassaden der Forstwirtschaftlichen Fakultät der TU München im Bereich des Tunnel-Nordportals und an einem einzelnen Wohnhaus im Außenbereich überschritten. Bei der Variante WT2/2a Opt. 1 waren – in der vorhandenen Vorplanung - aktive Lärmschutzmaßnahmen beidseitig des damals vorgesehenen Anschlusses dieser Variante an die Giggenhauser Straße und entlang der Tunnelrampe vorgesehen. Bei einem Verzicht auf die Anbindung der Giggenhauser Straße bei der Variante WT2/2a Opt. 1 und weiteren Optimierungen wäre die Lärmsituation in etwa mit der Planfeststellungstrasse zu vergleichen. Die Vöttinger Schule liegt in einem Abstand von 290 m zur Fahrbahn der Planfeststellungstrasse, durch die Tunnelverlängerung bestehen dort keine Lärmbelastungen. Bei der Variante WT2/2a Opt. 1 hätte die Vöttinger Schule nur einen Abstand vom 70-90 m zur Fahrbahn der Westtangente. Erhebliche Lärmbelastungen wären aufgrund der Tieflage der Trasse allerdings ebenfalls nicht zu befürchten. Für die Variante WT3 Opt.1 sind voraussichtlich aktive Lärmschutzmaßnahmen südlich der Giggenhauser Straße auf kurzer Strecke zum Schutz der Anwesen im äußersten Südwesten von Vötting erforderlich.

Bei allen Varianten werden insgesamt Erholungsflächen in etwa gleicher Größenordnung wie der Planfeststellungstrasse (ca. 15 ha) belastet; der Erholungsschwerpunkt am Vöttinger Weiher und insbesondere der stark frequentierte Zugang über die Bachstraße werden durch die Variante WT3 Opt.1 v.a. im ortsnahen Bereich im Vergleich mit der Planfeststellungstrasse deutlich weniger belastet.

Die Belastung der umliegenden Anwesen mit Luftschadstoffen bleibt bei beiden Varianten im Rahmen der geltenden Grenzwerte. Das südliche Tunnelportal der Planfeststellungstrasse hat einen Abstand von 45 m zum nächsten Wohnhaus an der Bachstraße, bei der Variante wären es 80 m. Im Bezug auf die Vöttinger Schule ist die Planfeststellungstrasse allerdings günstiger, da bei ihr die Tunnelportale, an denen die höchsten Schadstoffbelastungen auftreten, 290 m östlich der Schule liegen. Bei einer Hauptwindrichtung aus Westen kommt es daher kaum zu Verfrachtungen in Richtung der Schule. Bei der Variante WT2/2a Opt. 1 läge hingegen das nördliche Tunnelportal westlich der Schule in der Hauptwindrichtung, zudem wäre die Entfernung geringer. Die Variante WT3 Opt.1 hat Nachteile bei der Belastung der umliegenden Anwesen mit Luftschadstoffen. Für diese Variante fehlt eine konkrete Berechnung der Konzentrationen, mit einer Grenzwertüberschreitung ist aber eher nicht zu rechnen. Die Tunnelportale, an denen sich die Schadstoffe konzentrieren, würden bei der Variante WT3 Opt.1 einen geringeren Abstand der Portale zur nächstliegenden Wohnbebauung (ca. 60 m) und zum Gebäude des

Fraunhofer Instituts (ca. 70 m) haben als bei den anderen Varianten. Angesichts der Hauptwindrichtung von Westen wäre auch die wichtige Luftaustauschbahn mit Siedlungsgebietsanschluss nördlich der Giggenhauser Straße betroffen.

3.4.2.2.4 Natur- und Landschaftsschutz

Die Planfeststellungstrasse führt auf einer Länge von 2,94 km zu einer hohen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, davon auf 0,62 km zu einer sehr hohen Beeinträchtigung. Bei der Variante WT2/2a Opt. 1 kommt es auf einer Länge von 2,82 km zu einer hohen und auf 0,58 km zu einer sehr hohen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Die Planfeststellungstrasse führt zum Verlust von Lebensräumen mit hoher Bedeutung von 1,69 ha, dabei sind aufgrund der größeren Planungstiefe beispielsweise Entwässerungsanlagen, Geländegestaltungen, Rettungswege und die Aufweitung des Mühlangergraben mit berücksichtigt, diese Flächen sind bei den Varianten teilweise nicht berücksichtigt. Die Variante WT2/2a Opt. 1 führt zum Verlust von Lebensräumen mit hoher Bedeutung von 1,62 ha. Die Variante WT3 Opt.1 zerstört Lebensräume von hoher Bedeutung von mindestens 3,71 ha. Im Vergleich zur Planfeststellungstrasse ergeben sich zusätzliche Eingriffe in größerem Umfang am östlichen Rand des Vogelschutzgebiets und in der Niedermoor-Sukzessionsfläche (problematische Querung der ökologisch bedeutsamen Ausgleichsfläche südlich des Fraunhofer-Instituts). Bei der vorgesehenen Untertunnelung der Giggenhauser Straße und der Moosach mit dazwischenliegender Trogstrecke müsste der Dampfängergraben unterdükert werden. Dies würde höhere Verluste an Lebensräumen mit hoher Bedeutung durch den vorgeschlagenen Anschluss an die Trogstrecke mit sich bringen.

Von diesen Lebensräumen sind bei der Planfeststellungstrasse Flächen nach Art. 13d BayNatSchG im Umfang von 0,69 ha (wiederum einschließlich der Entwässerungsanlagen, Geländegestaltungen, Rettungswege etc.) und bei der Variante WT2/2a Opt. 1 von ca. 0,6 ha betroffen. Die Variante WT3 Opt.1 führt zum Verlust von Flächen nach Art. 13d BayNatSchG im Umfang von 1,52 ha. Durch die Anbindung in Troglage an die Giggenhauser Straße würde sich der Verlust von nach Art. 13d BayNatSchG geschützten Flächen im Bereich der Ausgleichsfläche südlich des Fraunhofer Instituts weiter erhöhen.

In einem Korridor von 50 m beiderseits der Trasse werden bei der Planfeststellungstrasse Lebensräume von hoher Bedeutung von insgesamt 1,71 ha und bei der Variante WT2/2a Opt. 1 von 2,7 ha beeinträchtigt. Die Variante WT3 Opt.1 hat hier erhebliche Nachteile. Sie beeinträchtigt etwa 7,2 ha; betroffen sind v. a. der östliche Rand des Wiesenbrütergebietes und die Niedermoor-Sukzessionsfläche (Ausgleichsfläche südl. Fraunhofer-Institut).

Das Landschaftsschutzgebiet "Freisinger Moos und Echinger Gfild" wird von der Planfeststellungstrasse auf einer Länge von 1,9 km, von der Variante WT2/2a Opt. 1 auf 1,8 km und von der Variante WT3 Opt.1 auf 2,0 km gequert.

Durch den Wegfall der Anbindung der Giggenhauser Straße bei der Planfeststellungstrasse kann ein Eingriff in das Naturdenkmal „Moosach Altwasser in Vötting“ vermieden werden, während es bei der Variante zu einer randlichen Beeinträchtigung käme. Auch die Variante WT3 Opt.1 berührt das Naturdenkmal nicht, sie verläuft westlich davon.

Die Planfeststellungstrasse und die Variante WT3 Opt.1 haben zudem keine oberirdische Moosachquerung, während die Variante WT2/2a Opt. 1 eine Unterquerung mittels Tunnel und eine Überquerung mit einer Brücke an gleicher Stelle übereinander vorsehen würde.

Wie oben unter C.2.3 dargestellt, führt die Planfeststellungstrasse zu keiner erkennbaren Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos". Die Baumaßnahme hält ca. 540 m

Abstand (flussabwärts) entlang der Moosach zum FFH-Gebiet. Der nur vorübergehende Eingriff in die Moosach beim Tunnelbau liegt weit außerhalb des Schutzgebiets. Auch die Moosachquerungen der Variante WT2/2a Opt. 1 befänden sich außerhalb des FFH-Gebiets, allerdings in deutlich geringerer Entfernung. Bei der Variante WT3 Opt.1 wäre die Moosachquerung mittels Tunnelbauwerk innerhalb des FFH-Gebiets vorgesehen. Bei der vor auszusetzenden Errichtung des Tunnelbauwerks in offener Bauweise käme es an dieser Stelle zu unmittelbaren Eingriffen in FFH-Lebensraumtypen innerhalb des FFH-Gebiets. Zwar kann mangels einer für die Variante WT3 Opt.1 durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfung in diesem Beschluss keine Aussage darüber getroffen werden, ob diese Baumaßnahmen zu erheblichen Eingriffen in dieses FFH-Gebiet führen würden, allerdings kann eine solche erhebliche Beeinträchtigung bei direkten Flächenverlusten von Lebensraumtypen in einem FFH-Gebiet auch nicht von vorneherein ausgeschlossen werden. Unabhängig von der Frage einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets DE 7636-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos" entspricht die Vermeidung von Eingriffen in Lebensraumtypen im FFH-Gebiet entlang der Moosach auch dem naturschutzrechtlichen Minimierungsgebot.

Wie unter C.2.3 dargestellt, kommt die durchgeführte FFH-Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des SPA-Gebiets (Vogelschutzgebiet) DE 7636-471 "Freisinger Moos" bei der Planfeststellungstrasse sicher ausgeschlossen werden können. Die Varianten führen im Vergleich dazu zu einer höheren Beeinträchtigung. Insbesondere gilt dies für die Variante WT3 Opt.1 mit einem Minimalabstand ca. 170 m des Fahrbahnrandes zum Vogelschutzgebiet und einer längeren Beeinträchtigungsstrecke. Auch hier kann mangels einer für diese Variante durchgeführten detaillierten Verträglichkeitsprüfung keine Aussage darüber getroffen werden, ob diese größere Belastung zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets führen würden. Die Vermeidung höherer Belastungen für ein wichtiges Wiesenbrütergebiet entspricht aber wiederum dem naturschutzrechtlichen Minimierungsgebot.

Auch ohne eine detailliert durchgeführte spezielle artenschutzrechtliche Prüfung ist davon auszugehen, dass die Variante WT3 Opt.1 bzgl. der Belastung besonders geschützter Arten deutliche Nachteile gegenüber der Planfeststellungstrasse hat. Zusätzliche Belastungen besonders geschützter Arten ergeben sich durch die längere Durchquerung des Wiesenbrütergebiets, die zusätzliche Beeinträchtigung eines Vorkommens des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings am Mühlangergraben, der Durchschneidung einer Ausgleichsfläche südlich des Fraunhofer-Instituts und der Querung der Moosach im weniger beeinträchtigten Bereich außerhalb des Siedlungsgebietes von Vötting.

Insgesamt schneidet die Variante WT3 Opt.1 bei den Kriterien Umwelt und Natur, sowie Arten- und Gebietsschutz deutlich schlechter ab, als die Planfeststellungstrasse.

3.4.2.2.5 Sonstiges

Hochwasserschutz

Alle Trassen queren die Überschwemmungsgebiete der Moosach und ihrer Nebengewässer sowie des Thalhauser Grabens. Der Retentionsraumverlust durch die Variante WT3 Opt.1 ist größer als bei der Planfeststellungstrasse, da eine Retentionsraumausgleichsfläche der Fraunhofer-Gesellschaft in Anspruch genommen würde, diese müsste ersetzt werden. Durch die vorgesehene Untertunnelung der Giggenhauser Straße und der Moosach könnte der Retentionsraumverlust allerdings minimiert werden.

Ortsentwicklung / Städtebau

Die beiden Tunneltrassen behindern eine Ortsentwicklung von Vötting nach Westen nicht. Im Hinblick auf die geplante Erweiterung der TU Weihenstephan, ist die Planfeststellungstrasse günstiger als die Variante WT2/2a Opt. 1, weil die Erweiterungsfläche nur entlang eines vorhandenen Straßenzuges durchschnitten wird. Bei der WT2/2a Opt. 1 ist die gesamte Fläche zwischen der Lise-Meitnerstraße und der Westtangente FS 44 neu für die TU Weihenstephan nur noch stark eingeschränkt nutzbar, der tatsächliche Flächenverlust für die TU ist also wesentlich größer als bei der Planfeststellungstrasse. Die Variante WT3 Opt.1 behindert durch die ortsnahe westliche Umfahrung der Siedlungsbereiche eine Ortsentwicklung von Vötting nach Westen. Diese stellt für Vötting aber die einzige realistische und städtebaulich gewollte Richtung dar. Außerdem liegt im Bereich der Giggenhauser Straße (Studentenwohnheim) ein Baurecht vor, das abgelöst werden müsste. Die geplante Erweiterung der TU Weihenstephan würde durch die Variante WT3 Opt.1 allerdings nicht beeinträchtigt.

3.4.2.2.6 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Die Unterschiede zwischen der Planfeststellungstrasse und der Variante WT2/2a Opt. 1, die beide eine Untertunnelung von Vötting vorsehen, sind vergleichsweise gering. Die Planfeststellungstrasse hat Vorteile bei den Schutzgütern Natur und Landschaft, insbesondere weil ein Eingriff in das Naturdenkmal „Moosach Altwasser bei Vötting“ vermieden werden kann. Hinsichtlich der Auswirkungen auf streng geschützte Arten und auf die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie ergibt sich kein nennenswerter Unterschied. Die etwas geringere Lärmbetroffenheiten und die Schadstoffbelastung an der Vöttinger Schule sprechen für die Planfeststellungsvariante. Bei der „Innenstadt-Entlastung“ sind die Unterschiede zwischen beiden Trassen sehr gering. Ausschlaggebend für die Trassenwahl sind neben den leichten Vorteilen bei den Schutzgütern Natur und Landschaft insbesondere die besseren Erweiterungsmöglichkeiten der TU Weihenstephan, die die Planfeststellungstrasse ermöglicht.

Die Variante WT3 Opt.1 entlastet die Innenstadt von Freising in vergleichbarem Maß wie die Planfeststellungstrasse. Durch die bei ihr im Gegensatz zur Planfeststellungstrasse vorgesehene Anbindung der Giggenhauser Straße hat sie Vorteile bei der Entlastung dieser und der Vöttinger Straße. Dem stehen allerdings leichte Nachteile beim Immissions- und Hochwasserschutz und wegen des höheren Flächenbedarfs und massive Nachteile bei der Ortsentwicklung von Vötting und insbesondere beim Natur- und Landschaftsschutz gegenüber. Diese geben letztlich den Ausschlag zugunsten der Planfeststellungstrasse.

3.4.2.3 Kritik an der Variantenwahl

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler rügt für Ihre Mandanten, dass die vorliegende Planung keine Umfahrung der Stadt Freising darstelle. Das Vorhaben sei vielmehr eindeutig eine Stadtdurchfahrung, diese könne ein Grundziel der Planung, nämlich den überörtlichen Verkehr um die Stadt herumzuleiten, nicht erfüllen. Die Vorhabenträgerin habe mit dem frühzeitigen Ausschluss aller „echten“ Umfahrungsvarianten von Anfang an in planungsrechtlich unzulässiger Weise ihren Überprüfungsspielraum bewusst reduziert und sich auf eine Durchfahrlösung anstatt auf eine von ihr angeblich gewünschte Umfahrungslösung konzentriert. So gelangte sie, wie von ihr gewünscht, zu der von ihr präferierten Durchfahrlösung und in der Endabwägung zu einer Abwägung zwischen der Wahltrasse 1 und 2, die jeweils eine Durchfahrlösung im Bereich des Ortsteiles Vötting der Stadt Freising bedeuten.

Die von zahlreichen Einwendern geforderte ernsthafte Untersuchung einer Alternativtrasse WT3 Opt. 1, die im Trassenabschnitt zwischen Thalhauser Straße und tertiärer Hangkante weitgehend der vorhandenen Geländemodellierung folgt, die

Hohenbachernstraße in einer Senke unterquert und die problematische Querung der Giggenhauser Straße an der Hangkante mit einem Tunnel vorsieht, haben wir unter C.3.4.2.2 auf der Basis einer Voruntersuchung dieser Variante eingehend durchgeführt.

Die Kritik an der Auswahl der Varianten weisen wir zurück. Im Kapitel 3 des Erläuterungsberichts (Unterlage T1-1) wird der Trassenwahlprozess sehr detailliert beschrieben. Untersucht wurden insgesamt 8 Grundvarianten einschließlich der Nullvariante. Von diesen wurden 4 Wahltrassen, darunter auch ortsferne Wahltrassen für die weitere Untersuchung optimiert. Für alle ortsfernen Wahltrassen (WT 4 bis WT 8 mit Optimierungen) konnten jedoch erhebliche Eingriffe in die im September 2004 als Europäisches Vogelschutzgebiet (SPA-Gebiet) DE 7636-471 „Freisinger Moos“ nachgemeldeten Wiesenbrüterlebensräume bzw. in das gemeldete FFH-Gebiet DE 7636-371 „Moorreste im Freisinger und Erdinger Moos“ nicht ausgeschlossen werden. Aus diesen naturschutzrechtlichen Gründen und auch aufgrund der geringeren Verkehrswirksamkeit der ortsfernen Umfahrungsvarianten ist deren frühzeitiger Ausschluss für uns nachvollziehbar.

Auch die WT 3 mit ihren Optimierungen, die Vötting in geringerem Abstand umgeht, als die zuvor bereits ausgeschiedenen Trassen wurden, wie oben unter C.3.4.2.2 ausführlich dargestellt, zu Recht nicht weiter verfolgt. Diese Varianten drängen sich insbesondere aufgrund der Eingriffe in die Randbereiche von Schutzgebieten und der Einschränkung der städtebaulichen Entwicklung von Vötting im Bereich der einzig möglichen Erweiterungsrichtung Westen bei vergleichbarer Entlastung der Innenstadt von Freising nicht auf.

Der Bund Naturschutz rügt, dass die Nullvariante ungenügend berücksichtigt worden sei. Im Rahmen der Alternativenprüfung sei die Nullvariante zwar abgehandelt worden, aber die Aussagen seien nicht nachvollziehbar. Insbesondere seien Alternativen zur Verkehrsentslastung nicht ausreichend berücksichtigt worden. Eine umfassende Alternativenprüfung wäre auch durch die Betroffenheit von Schutzgebieten bzw. Arten der Vogelschutzrichtlinie und der Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie geboten gewesen. Die Beurteilung der möglichen Entlastung durch den ÖPNV basiere auf Zahlenmaterial, das ca. zehn Jahre alt sei. Die Entlastungsprognosen für die Westtangente würden auf Maximalwerten beruhen, demgegenüber würden die Alternativen mit Durchschnittswerten belegt. Das Projekt Westtangente, als Planung in den 70 Jahren angesiedelt, solle als Großprojekt die Verkehrsprobleme im Westen von Freising vermindern oder gar beseitigen. Die gesamtstädtischen Entlastungszahlen von nur ca. 10% würden hier jedoch eine andere Sprache sprechen. Eine objektive Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen dieser Planung sei ernüchternd. Der Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak habe den möglichen Entlastungseffekt durch einen Ausbau des ÖPNV in Freising mit ca. 10 % eingeschätzt, also auf die gleiche Größenordnung wie die prognostizierte Entlastung nur einzelner Straßen durch die Westtangente. Wieso diese Zahlen bei den aktuellen Planunterlagen wieder geändert wurden, sei nicht nachvollziehbar und lässt Zweifel an der Genauigkeit der Prognose erwarten. So verwundere es, dass Kosten für den Grunderwerb durch notwendigen Kreuzungsausbau bei einer Nullvariante als Nachteil der Nullvariante gewertet werden, obgleich die Alternative ein extrem aufwendiges Tunnelbauwerk und 8 bis 12 Brückenbauwerke vorsieht. Ein generelles Problem von Umgehungsstraßen sei die Tatsache, dass lediglich eine Verlagerung des Verkehrs, nicht jedoch eine Verminderung stattfindet. Oftmals werde durch Umgehungsstraßen sogar eine Zunahme des Verkehrs bewirkt. Eine Verkehrsreduktion könne nur durch den Umstieg vom Kfz auf alternative Verkehrsmittel oder die bessere Auslastung von Kfz erreicht werden. Insbesondere der hohe innerstädtische Ziel- und Quellverkehr der Stadt Freising lasse den Nutzen der Westtangente und damit deren planerische Voraussetzung sehr fragwürdig erscheinen.

Wir sind demgegenüber der Ansicht, dass die Nullvariante zu Recht frühzeitig ausgeschieden wurde. Entsprechend den gutachterlichen Aussagen von Prof. Dr.-

Ing. Kurzak unter Einbeziehung von Erfahrungen aus anderen vergleichbaren Städten sind in Freising die Möglichkeiten des ÖPNV, durch Busverkehr für die Lösung der Verkehrsprobleme in der Innenstadt zu sorgen, gering. Die in der Innenstadt vorhandene geschlossene z. T. historische Bebauung müsste für zusätzliche Busspuren und Änderungen an den vorhandenen Knotenpunkten zum Teil beseitigt werden. Der dafür erforderliche Grunderwerb wäre sehr schwierig durchzusetzen und extrem kostenaufwändig. Die Errichtung der an den Einfallstraßen notwendigen P+R-Plätze wäre rechtlich und baulich problematisch.

Da wir unter C. 2 auch festgestellt haben, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Natura 2000 Schutzgebiete im Umfeld der Westtangente Freising mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, führen diese nicht zu einer veränderten Gewichtung der Variantenabwägung. Die Nullvariante drängt sich nicht wegen der berührten Schutzgebiete auf.

3.4.3 Ausbaustandard

3.4.3.1 Gradiente, Querschnitt, Anschlussstellen

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Hierzu verweisen wir zunächst auf die Darstellung der technischen Gestaltung im Erläuterungsbericht (Unterlage T1-1 Kapitel 4 Technische Gestaltung des Vorhabens). Die Westtangente Freising ist als anbaufreie Hauptverkehrsstraße im Vorfeld vorhandener und geplanter Bebauung konzipiert und entspricht der Straßenkategorie B III nach RAS-N. Sie wurde nach fahrdynamischen Entwurfsprinzipien trassiert und hat Entwurfsgeschwindigkeiten von $v_e = 60$ km/h in ortsnahen Bereichen, Knotenpunkten und im Tunnel und $v_e = 80$ km/h in ortsfernen Bereichen. Angesichts der für die Jahre 2020/2025 prognostizierten Verkehrsbelastung der Westtangente Freising mit einem DTV von 19.800 Kfz /24h von der B 11 bis zur Angerstraße und von 17.900 Kfz /24h nördlich der Angerstraße mit einem Lkw-Anteil von ca. 9 % (1260 – 1740 SV/24h) wurde die Freistrecke der FS 44 neu – Westtangente Freising mit dem Regelquerschnitt RQ 10,5 (nach RAS-Q-96) konzipiert. Dies bedeutet eine Fahrbahnbreite von 7,00 m und 2 x 0,50 m Randstreifen, dies ergibt 8,00 m befestigte Breite mit beidseitig 1,50 m Bankett. Im Tunnel wurde der Regelquerschnitt RQ 10,5 T (nach RAS-Q-96) gewählt mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m und 2 x 1,00 m Notgehwegen (nach RABT 2006). Die Querschnitte der Anschlüsse orientieren sich an den vorhandenen Straßen. Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung werden mit 4,50 m Fahrbahnbreite, Geh- und Radwege mit landwirtschaftlicher Nutzung mit 3,50 m Fahrbahnbreite, Wege nur für landwirtschaftliche Erschließung mit 3,00 m Fahrbahnbreite und Geh- und Radwege ohne andere Nutzungen mit 2,50 m Fahrbahnbreite angelegt.

3.4.3.1.1 Sicherheit der Trassierung

Einige Einwender betrachten die Trassierung als unfallträchtig. Der geplante Linksbogen biete keine Möglichkeit einer Übersicht, da an der Bogeninnenseite immer der Lärmschutzwall als Sichthindernis verlaufe. Riskante Überholmanöver werden die Folge sein, zudem sei es im Freisinger Moos oft neblig.

Eine besondere Unfallträchtigkeit können wir nicht erkennen. Die Westtangente Freising wurde nach fahrdynamischen Entwurfsprinzipien trassiert und bietet für die Entwurfsgeschwindigkeiten von $v_e = 60$ km/h in ortsnahen Bereichen, Knotenpunkten

und im Tunnel und $v_e = 80$ km/h in ortsfernen Bereichen ausreichende Fahrsicherheit. Der Abstand des Erdwalles auf der Nordseite bzw. Ostseite der Straßentrasse zum Fahrbahnrand berücksichtigt die erforderliche Sichtweite für Überholvorgänge bei der gewählten Geschwindigkeit.

Die Geschwindigkeit ist immer den Sichtverhältnissen anzupassen. Es liegt im Verantwortungsbereich der künftigen Nutzer der Westtangente Freising, auf die Nebelbildung im Moos mit angemessenem Fahrverhalten zu reagieren.

3.4.3.1.2 Bahnüberführung und Dammlage der Trasse (Störung des Landschaftsbilds)

Die vorgesehene Bahnüberführung wird als ein die weite Mooslandschaft verunstaltendes Bauwerk kritisiert, das zudem die Sichtbeziehung aus Westen und Süden auf die historisch wertvolle Ansicht zum Domberg und nach Weihestephan beeinträchtigt. Gefordert wird stattdessen eine Unterführung der Westtangente unter der Bahn. Diese sei auch günstig zu errichten, da die Gleise in diesem Bereich ohnehin 2 m hoch auf einem Damm verlegt seien.

Die Störung der weiten Mooslandschaft bzw. die Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen durch die Bahnüberführung wird durch umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen entlang der Trasse minimiert, der verbleibende Eingriff wurde in der Berechnung des Ausgleichsflächenbedarfs berücksichtigt.

Im Zuge der 1. Tektur sind weitere wesentliche Minimierungen vorgesehen: Verlängerung des Tunnels, Verzicht auf Anbindung zur Giggenhauser Straße, Erhalt des Feuchtwaldes am Vöttinger Weiher, und die Reduzierung der Erdwälle im Bereich des Vöttinger Weihers.

Die Untertunnelung der Bahnlinie wurde im Vorfeld der Tekturplanung in Erwägung gezogen, aber wegen der zu erwartenden enormen Mehrkosten von ca. 10 Mio. € auf Grund des Aufwandes zur Sicherung des Bauwerkes gegen Grundwasser und Hochwasser unserer Ansicht nach zurecht ausgeschieden.

Kritisiert wird auch die Dammlage der Westtangente im Bereich zwischen der Moosach und der B11 (im Freisinger Moos). Da das Bauwerk durch ein Landschaftsschutzgebiet führe, sei eine Absenkung des Damms dringend erforderlich. Dies könnte durch eine Abflachung des Brücken-Querschnitts erreicht werden. Im Rahmen der Planung zur 1. Tektur wurde die Höhenlage der Straße und somit auch des Straßendamms optimiert. Weitere Abflachungen des Straßendamms sind aufgrund der Gradienten und der erforderlichen Straßenentwässerung über die Dammschultern nicht möglich. Eine Abflachung des Brückenquerschnitts ist aufgrund der Lichtraumerfordernisse der Bahn nicht möglich.

3.4.3.1.3 Kreisel an der St 2084

Zahlreiche Einwander fordern aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Vermeidung einer überdimensionierten Kreuzungsgestaltung eine übersichtlichere Ampelregelung, die eine Gleichberechtigung unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmern gewährleiste. Durch den geplanten Kreisverkehr am Schnittpunkt der Staatsstraße St 2084 mit der Nord- und der geplanten Westtangente werde der Zugang zu den Walderholungsgebieten aus dem Vöttinger Raum und dem Weihestephaner Hochschulgelände sowie der Schulweg für die Kinder aus dem Vogelherd einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt. Aus der Planung gehe nicht hervor, wie Fußgänger und Radfahrer gefahrlos die Querung ohne große Umwege bewältigen könnten. Das Gebot zur Minimierung störender Landschaftseingriffe müsse auch hier seine Beachtung finden.

Diese Forderung weisen wir zurück. Eine Überquerung des Kreisels an der Thalhauser Straße ist für Fußgänger ausreichend sicher möglich. Die Überquerung der Thalhauser Straße erfolgt für den kombinierten Geh-/Radweg am Weihestephaner Ring (Ostseite) mittels Querungshilfen (Inseln) in der Straße. Dieser Geh-/Radweg wird an der Lise-Meitner-Straße bis zum Ausbauende

fortgeführt. Im Bereich des Thalhauser Grabens gibt es zudem die Möglichkeit über eine Querverbindung den Radweg nach Thalhausen (Allershausen) zu erreichen. Dabei wird die geplante Westtangente niveaufrei unterquert, was für den Fußgänger und Radfahrer eine hohe Verkehrssicherheit bedeutet. Mit dieser Querverbindung kann auch der Geh-/Radweg in Richtung Stadtzentrum Freising erreicht werden. Damit werden heute bestehende Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer erhalten und teilweise verbessert. Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage im Zuge der Fußgängerquerung mittels Querungshilfe ist nicht sinnvoll, da der Verkehrsfluss wegen der fehlenden Aufstellflächen im Kreisverkehr in kürzester Zeit zusammenbrechen würde. Fußgänger sollen und müssen die Pausen im Fahrzeugverkehr nutzen, um die Straße zu queren. Dies ist bei der vorliegenden Planung auch möglich.

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler rügt die technische Gestaltung des Kreiselbauwerks am Anschluss der Thalhauser Straße. Die bislang vorgesehene vierstrahlige Ausgestaltung sei in der 1. Tektur sogar auf eine fünfstrahlige Ausgestaltung angehoben worden. Diese sei im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung und Funktion der zu schaffenden Verknüpfung trassierungstechnisch abzulehnen. Insbesondere sei die nunmehr südöstlich der neuen Plantrasse vorgesehene Einschleifung des Zufahrtsastes des Universitätsgeländes in das Kreiselbauwerk höchst problematisch. Das Einschleifen einer Zu- und Abfahrtsstraße zu einem Grundstück in ein Kreiselbauwerk, mit dem überregionale Straßenverbindungen gekreuzt werden, sei trassierungstechnisch unzweckmäßig. Ein Verkehrskreisel mit 5 Anschlussästen sei von seiner Grundanlage her problematisch, weil die Zwischenräume zwischen den einzelnen Anschlussästen sehr kurz seien und damit die Ein- und Ausfahrtsbereiche sehr eng bei einander liegen und hierdurch erhebliche Gefahren im Verkehrsfluss gerade in hohen Verkehrsbelastungszeiten entstehen könnten. Dem Anspruch, die geplante Trasse als anbaufreie Straße auszubilden werde die Stadt Freising mit der nunmehr geplanten Einschleifung des Zu- und Abfahrtsverkehrs zum Universitätsgelände im Bereich des Verknüpfungspunktes mit der St 2084 nicht gerecht.

Wir halten den geplanten fünfstrahligen Kreisel dagegen für ausreichend leistungsfähig. Nach den Untersuchungen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak ist der Kreisel in der geplanten Ausführung sowohl in der morgendlichen als auch in der abendlichen Verkehrsspitze ausreichend leistungsfähig und bietet eine für eine Neubaumaßnahme angemessene Verkehrsqualität (Stufe C). Die technischen Parameter zur Anlage eines 5-armigen Kreisverkehrs werden durch die Planung eingehalten.

3.4.3.1.4 Anbindung der Westtangente an die B 11

Einige Einwander rügen, dass die Anbindung der Westtangente die B 11 mit Ampelregelung unzweckmäßig sei. Ein Kreisel sei hier angebrachter als an der Allershausener Straße.

Die Ausführung des Knotens B11/FS44/geplante Westtangente folgt den Empfehlungen des Verkehrsplaners und des Verkehrsgutachtens. Ein Kreisverkehr hat an diesem Standort aufgrund der ungleichmäßigen Verteilung in Quelle und Ziel nicht die notwendige Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Verkehrsströme.

3.4.3.1.5 Anbindung der Angerstraße

Eingewandt wurde auch, dass die im Plan vorgesehene Anbindung der Angerstraße mit ihren weit ausholenden Schleifen völlig überzogen und eine Flächenverschwendung ohne Gleichen sei. Die Angerstraße solle deshalb nur einseitig mit einer T-Anbindung an die Westtangente angeschlossen werden. Zudem befürchten die Einwander Schleichverkehr über die Einmündung der Feldfahrt in den

Anschlussast der Angerstraße und zur Westtangente. Es sei damit zu rechnen, dass das geplante Durchfahrtsverbot nicht beachtet werde.

Eine einseitige T-Anbindung der Angerstraße lehnen wir ab. Linksabbiegeverkehr auf der Westtangente würde bei den prognostizierten Verkehrsmengen zu einer erheblichen Reduzierung der Verkehrssicherheit führen. Eine ampelgeregelter Kreuzung würde wegen des kurzen Abstandes zum Knoten der Westtangente mit der B11 zu einer nicht ausreichend leistungsfähigen Verkehrsanlage führen. Der Radius der südlichen Zufahrt wurde mit Mindestwerten der Richtlinien für Verkehrsanlagen in dieser Situation bemessen.

Der nördliche Anschluss der Feldfahrt an die Verbindungsstraße Westtangente-Angerstraße wird mit klappbaren Pollern oder verschließbarer Schranke und entsprechender Beschilderung versehen, so dass eine Allgemeinbenutzung nicht möglich ist.

Die geplante Verkehrsführung des landwirtschaftlichen Verkehrs in der Anschlussstelle zur Angerstraße kreuzt den Verkehrsablauf auf der Westtangente nicht, beeinflusst ihn damit nicht und weist ein hohes Maß an Verkehrssicherheit auf. Dies wäre bei einer anderweitigen Ausführung nicht gegeben.

3.4.3.1.6 Notzufahrt zur Bachstraße

Zahlreiche Einwender fordern die ersatzlose Streichung der Notzufahrt von der Westtangente zur Bachstraße (BWV-Nr. 58) bei Bau-km 1+095. Die Verkehrsbenutzung sei zwar planerisch durch Schranken reduziert. Die Einwender befürchten trotzdem, dass dies eine Option für eine spätere Anschlussverbindung sein könnte. Der gesamte Verkehr aus dem Ort würde dann über die beengte Bachstraße und südliche Griesfeld abgeleitet werden. Auch um die unverantwortliche Flächenversiegelung zu reduzieren, sei das Verbindungsstück zu streichen.

Die Notzufahrt ist zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Tunnelsüdportals für Rettungskräfte im Notfall als zweite Zufahrt erforderlich. Sie ist ausschließlich für diesen Zweck vorgesehen und aus diesem Grund ist auch eine Schrankenanlage vorgesehen, die die Benutzung als Regelanbindung verhindert. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine Benutzung für den Regelfall (Tunnelzufahrt, eingeschränkte Sicht durch Lage im Rampenbeginn etc.) ausgeschlossen. Für den Verkehr auf der Westtangente, der sich im Gefahrenfall vor dem Tunneleingang staut, wurde eine Wendefläche vorgesehen, die auch für LKW befahrbar ist. Damit erfolgt auch keine Benutzung der angesprochenen Straßenrelation im Gefahrenfall durch den normalen Straßenverkehr.

3.4.3.1.7 Anschluss der Gartenstraße

Einige Einwender kritisieren, dass mit der vorliegenden Planung nicht sichergestellt sei, dass ein Anschluss der Gartenstraße – der in den Planunterlagen nicht vorgesehen ist – nicht nach dem Bau der Westtangente ausgeführt wird.

Diese Kritik weisen wir zurück. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist die Zulässigkeit des Vorhabens in der beantragten Form. Der Planfeststellungsbeschluss kann und soll aber künftige Entwicklungen der festgestellten Straße, die noch nicht absehbar sind, nicht verhindern. Eine Garantie dafür, dass der zuständige Straßenbaulastträger bei einem von ihm erkannten Bedarf in Zukunft keine Anbindung der Gartenstraße an die Westtangente planen wird, kann in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden.

3.4.3.1.8 Brückenbauwerk über den Mühlangergraben

Andere Einwender halten die Lage (schleifender Schnitt über Graben) und die Abmessungen (LW 111 m) des Brückenbauwerks über den Mühlangergraben für nicht nachvollziehbar. Der Mühlangergraben diene als Korridor für die

Frischlufzufuhr in Richtung der Wohngebiete in Vötting und führe in unmittelbarer Nähe an bebauten Grundstücken vorbei. Mit der vorgelegten Planung werde dieser Korridor abgesperrt. Statt Frischluft werde ungehindert der Schall der Straße, abstrahlend von dem Brückenbauwerk, in Richtung der Wohngebäude getragen. Bei dem großen Brückenbauwerk bestehe die Gefahr, dass Kinder dieses als "Abenteuerspielplatz" nutzen. Die Gefahr, dass sie ungeschützt in den Bach fallen, sei größer als an einer natürlichen Uferböschung, und die Konstruktion lade zum Klettern ein.

Diese Bedenken teilen wir nicht. Das Brückenbauwerk über den Mühlangergraben wurde in der Lage so eingeordnet, dass die Entwurfparameter für die Straßenführung entsprechend dem geltenden Regelwerk, die sich aus der Straßenkategorie und der Geschwindigkeit ergeben, eingehalten werden. Weiterhin ergibt sich die Trassenführung aus den notwendigen Abständen zu vorhandener Bebauung aus Lärmschutzgründen, den technischen Notwendigkeiten zur Anlage des Tunnels zur Unterquerung des Ortsteiles Vötting sowie den notwendigen Abständen zum Vöttinger Weiher sowie zum Vogelschutzgebiet. Die Größe/Länge, die Anzahl der Brückenfelder sowie die Höhe des Brückenbauwerks ergeben sich aus den hydraulischen Berechnungen zum Hochwasserabfluss. Der für die Planung der Westtangente relevante sogenannte 100-jährliche Hochwasser-Abfluss der Moosach wird mit $50 \text{ m}^3/\text{s}$ angegeben. Derartig hohe Abflussmengen führen bereits oberhalb des Moosachwehres Vötting zu breitflächigen Ausuferungen, die vor allem im Bereich des Mühlangergrabens (Flutkanal) aber auch vom Schleiferbach/Galgenbach abgeleitet werden. Um diesen Hochwasserabfluss gewährleisten und einen nicht tolerablen Hochwasseraufstau verhindern zu können, ist ein entsprechend groß dimensioniertes Brückenbauwerk notwendig.

Kaltluftabflussbahnen werden durch das Brückenbauwerk nicht gestört. Kaltluft fließt nur bei Gelände mit einem gewissen Mindest-Gefälle ab. Abflussbahnen mit gebündeltem Abfluss von Kaltluft sind im Umfeld daher nur im Hügelland in den Seitentälchen mit Gefälle zu erwarten, nicht jedoch in der nahezu ebenen Münchner Schotterebene (Freisinger Moos).

Die befürchtete Lärmbelastung ist so wie befürchtet nicht zu erwarten. Bei der nächstgelegenen Siedlung "An der Mühle" ergeben sich durch das Brückenbauwerk kaum Änderungen der Lärmbelastungen. Sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Planungsfall werden fast alle Häuser mit weniger als 45 dB(A) belastet, liegen also in einem verhältnismäßig ruhigen Bereich. Höhere Belastungen gehen nur von der Feldfahrt aus, die im Planungsfall entlastet wird (siehe Unterlage T1-15, T1-12, S. 45).

Es liegt primär in der Verantwortung der Eltern im Rahmen ihrer Aufsichtspflicht dafür zu sorgen, dass Kinder das Brückenbauwerk über den Mühlangergraben und den übrigen Trassenbereich der Westtangente Freising nicht als „Abenteuerspielplatz“ nutzen. Das Brückenbauwerk wird entsprechend den geltenden Vorschriften für Brückenbauwerke ausgeführt. Damit werden die notwendigen Sicherheitsbelange (Geländer, Absturzsicherung etc.) berücksichtigt.

3.4.3.1.9 Leistungsfähigkeit der Isarbrücke

Bemängelt wird auch, dass die vorhandene zweispurige Isarbrücke die prognostizierte annähernde Verdoppelung der Verkehrsbelastung auf der Brücke durch den Bau der Westtangente nicht aufnehmen könne. Staus am Knotenpunkt B 11, Westtangente seien daher vorprogrammiert.

Der limitierende Faktor für die Leistungsfähigkeit des Straßenzugs im Anschluss an die Westtangente ist nicht die zweibahnige Isarbrücke ohne Anschlüsse, sondern der Knotenpunkt FS44 neu Westtangente mit der B 11. Die Leistungsfähigkeit des gewählten Knotenpunktes FS 44/B11/Westtangente wurde durch den Verkehrsgutachter in der Unterlage T1-17 bestätigt, längere Staus sind am Knotenpunkt und im weiteren Verlauf auf der Isarbrücke nicht zu erwarten.

3.4.3.1.10 Tunnelverlängerung

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler ist der Meinung, die in der 1. Tektur vorgesehenen Verlängerungen des Tunnels nach Norden und Süden seien nicht geeignet, die unzumutbare Situation der Anwohner hinreichend zu mildern. Insbesondere im Süden sei die Verlängerung um lediglich 75 m zu knapp bemessen. Auch in diesem Bereich wäre eine deutliche und signifikantere Verlängerung, wie im Norden, notwendig und angezeigt. Auch die im Rampenbereich geplante hoch absorbierende Auskleidung sei nicht ausreichend, um die massiven Beeinträchtigungen, die von den Rampenbauwerken und den Ein- und Austrittsbereichen des eigentlichen Tunnels ausgehen, hinreichend abzumildern.

Eine weitere Tunnelverlängerung nach Süden sehen wir nicht als geboten an. Mit der in der 1. Tektur vorgesehenen Tunnelverlängerung werden für alle Anwesen in Vötting, insbesondere auch für die Anwohner in der Bachstraße die Lärmgrenzwerte der 16. BimSchV eingehalten (s. u. C 3.4.4.1.4). Den Kosten von ca. 5.350 € pro laufenden Meter für die Verlängerung der Einhausung um 75 m im Zuge der 1. Tektur ohne Gradientenabsenkung stehen dann, wegen der bei einer weiteren Verlängerung des Tunnels notwendigen Gradientenabsenkung, 52.000 € pro laufenden Meter gegenüber. Dies halten wir für nicht mehr verhältnismäßig. Eine weitere Tunnelverlängerung ohne Gradientenabsenkung ist kaum möglich, da die Höhenentwicklung der Einhausung im Moosbereich begrenzt werden muss. In diesem Fall hätte dies zur Konsequenz, dass die bereits in der Tektur umgesetzte Tunnelverlängerung von 75 m ebenfalls mit Gradientenabsenkung ausgeführt werden müsste; allein dies würde zu Mehrkosten von ca. 3,5 Mio. € führen. In dieser Schätzung sind weitere mögliche Mehrkosten durch den aufwändigeren Betrieb und aufgrund von Sicherheitsauflagen der RABT noch nicht berücksichtigt.

3.4.3.2 Tunnelsicherheit

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler meint, dass die sicherheitstechnischen Standards des Tunnel Vötting nicht ausreichend seien. Zum einen sei sowohl der Abstand zwischen den Tunnelportalen und den Notausstiegen als auch der Abstand zwischen den beiden Notausstiegen zu groß für den Katastrophenfall. Darüber hinaus sei die Ausbildung der Notausstiege durch einen Zugang ins Freie über mehrstöckige Treppenanlagen mit einer lediglich lichten Breite von 1,50 m als unzumutbar und unzulässig anzusehen. Eine mehrstöckige Treppenanlage sei im Katastrophenfall eine eigenständige große Gefahrenquelle für die flüchtenden Personen, die für Kinder, alte Menschen oder auch Menschen mit Behinderungen nicht zu bewältigen sei, so dass der Tunnel zu einer tödlichen Falle für diese Personengruppen würde. Die lichte Breite der Treppenanlage sei bezogen auf einen Katastrophenfall und panikartige Reaktionen der betroffenen Menschen nicht ausreichend dimensioniert. Es bestehe die Gefahr, dass Menschen stürzen, überrannt werden oder der Treppenaufgang durch gestürzte Menschen für die aus dem Tunnel nachdrängenden Menschen blockiert werde.

Dieser Umstand verdeutliche, dass die Durchfahrung des Ortsteiles Vötting mit einem langen Tunnel die ungünstigere Lösung im Vergleich zu einer echten Umfahrung sei. Bei einer solchen Umfahrung seien zwar gegebenenfalls auch Tunnelbauten notwendig, diese könnten jedoch von ihrer Länge her wesentlich kürzer gestaltet werden. Daher müssten derartige aufwändige Sicherheitsmaßnahmen wie Notausstiege nicht berücksichtigt werden.

Diese Bedenken teilen wir nicht. Das Vorhaben entspricht den für die Tunnelsicherheit einschlägigen Bestimmungen der RABT 2006. Diese fordert in Nr. 6.1.3 Fluchtwege in regelmäßigen Abständen von höchstens 300 m. Es werden deshalb bei Station 0+470 (BWV-Nr. 29a) und 0+765 (BWV-Nr. 43) Notausgänge angeordnet. Nach den Vorgaben von Nr. 6.1.3 der RABT 2006 werden die Notausgänge durch Brandschutztüren zum Verkehrsraum des Tunnels abgeschottet und gesondert belüftet. Ein Verqualmen des Notausgangs wird somit verhindert.

Flüchtende befinden sich somit bereits bei Betreten eines Notausganges im sicheren Bereich. Damit berücksichtigt die Planung auch - wie in Nr. 6.1.3 der RABT 2006 gefordert - die begrenzte körperliche Leistungsfähigkeit von Kindern, behinderter und älterer Personen angemessen. Auch diese Personen können im Katastrophenfall selbständig die durch Brandschutztüren geschützten Querschläge und Schrägstollen erreichen, wo sie in Sicherheit auf die ggf. notwendige Rettung durch Hilfskräfte über die Treppenhäuser warten können. Eine vollständige Barrierefreiheit aller Notausgänge und anderer Rettungswege, die technisch und mit vertretbarem finanziellem Aufwand nicht überall geschaffen werden kann, sieht die RABT 2006 für Straßentunnel nicht vor.

3.4.3.3 Nachgeordnetes Wegenetz

Abgesehen von den Knotenpunkten mit der Thalhauser Straße (St 2084), der Angerstraße und der B 11 werden alle anderen vorhandenen Straßen und Wege nicht an die FS 44 neu - Westtangente Freising angeschlossen, sondern entweder mit Über- und Unterführungen gequert oder ihre Funktion wird durch ergänzende Wegeverbindungen parallel zur FS 44 neu - Westtangente gesichert bzw. wiederhergestellt.

Einige Einwender kritisieren, dass die für die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Grundstücke südwestlich der Westtangente Freising und für die Naherholung wichtige Wegeverbindung der Feldfahrt unterbrochen und über die Anbindungsäste der Angerstraße geführt werde. Dadurch komme es zu einer starken Verschmutzung der Anschlussstelle durch den landwirtschaftlichen Verkehr. Neben der geforderten Untertunnelung der Bahnlinie solle daher der Anschluss der Angerstraße so ausgeführt werden, dass die Feldfahrt nicht berührt wird.

Diese Kritik weisen wir zurück. Die nördliche Zufahrt der Angerstraße zur geplanten Westtangente wurde so gewählt, um die innere Fläche weiterhin landwirtschaftlich nutzen zu können und die Feldfahrt verkehrlich sinnvoll anzubinden. Die Feldfahrt dient gemeinsam mit den neuen Anwandwegen nördlich und südlich der geplanten Westtangente weiterhin dem landwirtschaftlichen Verkehr und dem Rad- und Fußgängerverkehr. Mit den Anwandwegen sind Abrollstrecken für Verschmutzungen an landwirtschaftlichen Fahrzeugen vorhanden, wobei eine Verschmutzung grundsätzlich durch geeignete Maßnahmen durch den Bauern zu verhindern ist (Reifenreinigung, Benutzung bei trockenem Wetter etc.). Eine Untertunnelung der Bahnlinie lehnen wir aus den oben in C. 3.4.3.1.2 genannten Gründen ab.

3.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

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

Der Bau der FS 44 neu Westtangente Freising entlastet die Anwohner im Zentrum von Freising von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in folgender 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.

Das Trennungsgebot des § 50 BImSchG bedeutet nicht, dass eine Straßenbaumaßnahme ganz unterbleiben muss, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden kann. Das Optimierungsgebot beinhaltet vielmehr eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger, und den entgegenstehenden Belangen. § 50 BImSchG beinhaltet keinen absoluten Planungsleitsatz dergestalt, dass dem Immissionsschutz zwingend Vorrang vor allen anderen Belangen einzuräumen wäre und er nicht durch Abwägung überwunden werden könnte. Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung im Sinne von § 50 BImSchG entsteht. Im Bereich der Wohnbebauung Vötting sowie der Gebäude der TU und FH München und Weihenstephan wird die FS 44 neu im Tunnel geführt um die Belastung für die Anlieger so gering wie möglich zu halten. Im Zuge der 1. Tektur vom 02.07.2007 wurde der Tunnel im Norden und im Süden verlängert und auf die Anbindung der Giggenhauser Straße verzichtet, dadurch konnten die Schallimmissionen auf die umliegenden Gebäude deutlich reduziert werden. Ortsferne Planungsvarianten wurden zu Recht aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes von der Vorhabensträgerin schon frühzeitig ausgeschlossen (s. o. C 3.3.2).

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler meint, dass die Planung der rechtlich gebotenen Untersuchung des Immissionsvermeidungsgebotes im Sinne von § 50 BImSchG nicht gerecht werden könne. Es sei planungsrechtlich unzulänglich, dass die Vorhabensträgerin bezüglich Lärmschutzmaßnahmen den Grundsatz der Immissionsvermeidung gemäß § 50 BImSchG in der Weise für sich löst, dass sie alternative Trassen zu der beantragten Trasse unter Hinweis auf deren bereits vorgenommene Ausscheidung in der Vorauswahl als nicht möglich bezeichnet.

Diese Ansicht teilen wir nicht. Gerade unter Berücksichtigung der Änderungen der 1. Tektur entspricht die Planung dem o. g. Optimierungsgebot. Im Zuge der 1. Tektur vom 02.07.2007 wurde der Tunnel im Norden und im Süden verlängert und auf die Anbindung der Giggenhauser Straße verzichtet, dadurch konnten die Schallimmissionen auf die umliegenden Gebäude deutlich reduziert werden. Ortsferne Planungsvarianten wurden zu Recht aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes von der Vorhabensträgerin schon frühzeitig ausgeschlossen (s. o. C 3.3.2). Keine der dort untersuchten Wahllinien und Varianten, mit denen

Lärmauswirkungen auf die trassennahe Wohnbebauung in Vötting vermieden werden könnten, stellt in der Gesamtbetrachtung eine vorzugswürdige Alternativtrasse dar.

3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG 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 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung 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. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 19.800 Kfz/24h (von der B 11 bis zur Angerstraße) und 17.900 Kfz/24h (nördlich der Angerstraße) im Prognosehorizont 2020/2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den

maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

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

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

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. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Als Neubau sind die FS 44 neu - Westtangente selbst, die zugehörigen Tunnelportale sowie die Anschlussbauwerke an die B 11/Kreisstraße FS 44, die Angerstraße sowie die Thalhauser Straße (St 2084) zu betrachten. Wesentlich geändert werden diejenigen Straßen, an die die FS 44 neu anschließen, in einem räumlich eng begrenzten Bereich jeweils seitlich des Anschlusses.

Nach den Planänderungen durch die 1. Tektur werden die Immissionsgrenzwerte nur noch an Fassaden der Forstwirtschaftlichen Fakultät der TU München im Bereich des Tunnel-Nordportals (Immissionsorte 11 D, 11 G, 11 H und 11 I) überschritten. Hier wurde von der Einschlägigkeit des Taggrenzwertes von 57 dB(A) analog zur Lärmvorsorge an Schulen ausgegangen. Der Nachtgrenzwert beträgt dann (anders als in der Tabelle in der Unterlage 15 S. 10 angegeben) 47 dB(A), ist hier aber nicht von Bedeutung, da die Lehrgebäude zur Nachtzeit im Regelfall nicht genutzt werden und nicht dem Schlafen dienen.

Die Überschreitung des Taggrenzwertes rührt sowohl von den Geräuschimmissionen der im Einschnitt geführten Westtangente als auch von der in diesem Bereich baulich geänderten Griesfeldstraße her. Aktiver Schallschutz ist hier aufgrund der Topographie (Tiefelage der Straße und Hochlage der Immissionsorte aufgrund der Vielgeschossigkeit der Gebäude nur schwer zu realisieren. Selbst durch eine großzügig dimensionierte Lärmschutzwand an der Westtangente und am Nordportal könnte eine Einhaltung der Grenzwerte nicht erreicht werden. Den in den Planunterlagen vorgesehenen passiven Lärmschutz halten wir aus den genannten Gründen und insbesondere auch deshalb für vertretbar, da es sich um Lehrgebäude handelt, die nicht einem dauerhaften Aufenthalt von Menschen dienen. Die zur Konzentration auf den Unterricht erforderliche Ruhe kann auch durch die passiven Maßnahmen erreicht werden, das Öffnen der Fenster kann auf Pausenzeiten ohne erhöhte Ruhebedürftigkeit begrenzt werden. In den von den Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäuden der Forstwirtschaftlichen Fakultät der TU München besteht auch keine Hausmeisterwohnung. Im Erörterungstermin haben sowohl die TU München als auch das staatliche Bauamt Freising (Abteilung Hochbau) einen effektiven Lärmschutz für die Lehrgebäude gefordert, dabei aber erklärt, dass dieser ihrer Ansicht nach auch durch passive Maßnahmen verwirklicht werden könne.

Außer den vorgenannten Punkten liegt eine Grenzwertüberschreitung bei einem Wohnhaus im Außenbereich (Immissionsort 60 B) südwestlich der Brücke über die Bahnlinie vor. Hier wird der für die Nachtzeit einschlägige Grenzwert für Außenbereichsbebauung von 54 dB(A) um 1 dB(A) überschritten. Die Überschreitung betrifft lediglich eine einzige Fassade im oberen Stockwerk des Gebäudes.

Der Einwender 1059, einer der Miteigentümer dieses Wohnhauses, auf dem Grundstück Fl.Nr. 377 der Gemarkung Vötting wendet sich allgemein gegen die Lärmbelastung und die Verschlechterung der Luftqualität durch die Trasse, ohne konkrete Lärmschutzmaßnahmen zu fordern.

Wir halten die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen an der betreffenden Fassade des Wohnhauses für ausreichend. Die Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen erscheint wegen des Vorliegens eines offensichtlichen Missverhältnisses zwischen den Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes (vgl. Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR) nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht vertretbar. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass lediglich der Nachtgrenzwert überschritten wird, so dass kein Schutz von Außenwohnbereichen erforderlich wird. Zudem liegt das Anwesen im Außenbereich, der nicht primär dem Wohnen wohl aber u. a. der Aufnahme von Straßen dient. Der Eigentümer eines Außenbereichsanwesens kann daher nicht darauf vertrauen, dass seine bisher ruhige Wohnlage nicht durch den Neubau einer Straße verlärmert wird. Die Schutzwürdigkeit dieses Anwesens wird zudem noch dadurch gemindert, dass nach Auskunft der Stadt Freising – Untere Bauaufsichtsbehörde – für dieses Anwesen keine Baugenehmigung vorliegt. Das Gebäude wurde offenbar in den 30iger Jahren des 20. Jahrhunderts ohne die erforderliche Genehmigung errichtet, es wird daher strenggenommen baurechtlich nur geduldet. Die Wohnnutzung im Außenbereich ist daher eigentlich baurechtswidrig. Auch dies spricht dafür, dass die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen hier ausreichend sind. Die Errichtung aktiver Schallschutzmaßnahmen zum Schutz einer baurechtswidrigen Wohnnutzung halten wir für nicht geboten.

3.4.4.1.5 Einwendungen gegen die Verkehrslärberechnung

Zahlreiche Einwender kritisieren, dass trotz der ihrer Ansicht nach widersprüchlichen Prognosewerte die Verkehrsprognosen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak als Grundlage für die Verkehrslärberechnung verwendet wurden. Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 sei für Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen tagsüber ein Lkw – Anteil (über 2,8 t zul. Gesamtgewicht) von 20 % zugrunde zu legen. Das Lärmgutachten (Unterlage T1-15) gehe auf der Basis des Verkehrsgutachten von einem Lkw – Anteil von 8 % tagsüber aus und benutze diesen als Ausgangswert für die Lärmberechnung (Unterlage T1-15 Tabelle im Anhang). Um die Lärmbetroffenheit konkret abschätzen zu können, sei die Lärmberechnung für den Tagesverkehr auf der Basis eines Schwerverkehrsanteils von 20 % neu durchzuführen.

Diesen Einwand weisen wir zurück. Die Lärmberechnung konnte die prognostizierte Schwerverkehrsbelastung von 8 % tagsüber als Ausgangswert verwenden. Wie bereits unter C. 3.2.4 dargestellt, ist die Verkehrsprognose für uns nachvollziehbar. Nach Nr. 4.4.1.1.1 der RLS-90 ist bei der Berechnung des Mittelungspegels auf die Anwendung der Tabelle 3 der RLS-90 zu verzichten, wenn geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse vorliegen, die zur Ermittlung der stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h) und des mittleren Lkw-Anteils p (über 2,8 t zul. Gesamtgewicht) in Prozent am Gesamtverkehr für den Zeitraum zwischen 6⁰⁰ - 22⁰⁰ Uhr bzw. 22⁰⁰ - 6⁰⁰ Uhr als Mittelwert für alle Tage des Jahres herangezogen werden können. Diese geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse liegen hier mit den Verkehrsuntersuchungen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak (Unterlage T1-17) vor, die Lärmberechnung auf der Basis eines Schwerverkehrsanteils von 8 % tagsüber ist daher nicht zu beanstanden.

Einige Einwender rügen, dass die Planunterlagen über die Lärmzunahme und zusätzliche Schadstoffbelastung auf dem Nordring (Wetterstein-, Karwendel- und Weihenstephaner Ring) keine erschöpfende Auskunft geben würden. Dort erhöhe sich gemäß Verkehrsgutachten Prof. Kurzak vom 27. April 2007 das Verkehrsaufkommen für 2020/2025 auf max. 10.900 Kfz/Tag ohne und 13.600 Kfz/Tag mit der Westtangente. Es sei damit zu rechnen, dass die vorhandenen Lärmschutzwände und -fenster ihre Funktion kaum im ausreichenden Maße erfüllen können. Ihre Schutzwirkung sei zu überprüfen und ihre Ertüchtigung gegebenenfalls sicherzustellen.

Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsbereich) gelegenen Gebieten wie dem Nordring (Wetterstein-, Karwendel- und Weihenstephaner Ring) mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch dort bzw. an diese anschließenden untergeordneten Straßen auswirken werde, können im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG nicht berücksichtigt werden, denn diese beschränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt.

Auch die planerische Abwägung führt hier nicht dazu, dass die Lärmschutzeinrichtungen am sog. Nordring im Zuge des beantragten Vorhabens angepasst oder ertüchtigt werden müssten. Hier finden keinerlei bauliche Veränderungen statt. Zwar sind in Ausnahmefällen Lärmauswirkungen auf die Anlieger an anderen, vorhandenen Straßen, auf denen sich infolge der Baumaßnahme das Verkehrsaufkommen mehr als unerheblich erhöht, in die Abwägung nach § 17 FStrG einzubeziehen. Dies ist insbesondere dann zu prüfen, wenn ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf einer anderen Straße besteht. Hier ist bereits an einer mehr als unerheblichen Erhöhung der Lärmimmissionen auf die Anwohner am Nordring zu zweifeln. Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak (Unterlage T1-17) prognostiziert für diese Bereiche ein Verkehrsaufkommen für 2020/2025 von max. 10.900 Kfz/Tag ohne und 13.600 Kfz/Tag mit der Westtangente. Dies entspricht einer Verkehrszunahme von knapp 25 %, in anderen Abschnitten des Nordrings ergibt sich eine Zunahme von 7.900 Kfz/Tag auf 12.400 Kfz/Tag oder von knapp 57 %. Bei den vorliegenden Verkehrsmengen führen diese Steigerungen nicht zu wahrnehmbaren Erhöhungen der Lärmwerte im Bereich von etwa 3 dB(A), da dazu eine Verkehrsverdoppelung erforderlich wäre. Es kann auch nicht angenommen werden, dass in den Anwesen, die vom Lärmzuwachs am sog. Nordring betroffen sind, gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewahrt sind. Ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen besteht außerhalb des Planfeststellungsbereichs ohnehin nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft ist. Dies ist aus den o. g. Gründen nicht der Fall.

Gefordert wird zudem eine Verpflichtung der Stadt Freising, die Asphaltdecke der FS 44 neu Westtangente Freising regelmäßig zu erneuern, wenn diese den Anforderungen an die Lärminderung nicht mehr genügt und dazu regelmäßige Lärmmessungen vorzunehmen. Die Lärmberechnung habe die Emissionsauswirkungen der Westtangente unter Berücksichtigung eines Flüsterasphalts als Straßenbelag ermittelt. Es sei bekannt, dass ein Flüsterasphalt durch Abnutzungserscheinungen seine lärmindernde Wirkung nur für eine begrenzte Zeit gewährleisten kann.

Diese Forderung weisen wir zurück. Gemäß der Auflage A 3.5.1 ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes DStrO von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht. Damit ist kein offenerporiger sog. Flüsterasphalt gemeint, wie er etwa auf der A 9 im Münchner Norden im Einsatz ist. Bei einem solchen konventionellen lärmindernden Belag (z.B. einem Splittmastix-Belag) ist die Lärminderung ist lt. den Bekanntmachungen des BMVBS zur Berücksichtigungsfähigkeit für DStrO-

Werte für die gesamte Lebensdauer des Belags sichergestellt. Regelmäßige Lärmmessungen halten wir daher nicht für erforderlich.

Einige Einwender bemängeln, dass nur geringe bzw. keine echten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich zwischen Vöttinger Weiher und Anschluss Angerstraße für die Anwohner insbesondere der Gartenstraße, der Feldfahrt und der Rosenstraße vorgesehen seien. Die Aufschüttung des anfallenden Aushubs garantiere dort keinen ausreichenden Lärmschutz, der Wall müsse zumindest vom Mühlbachgraben bis zum Tunnelmund fortgeführt werden.

Diese Kritik weisen wir zurück. Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge gem. § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV sind in diesen Bereichen nicht erforderlich. Nach den vorliegenden Immissionsberechnungen ergeben sich an den Wohnanwesen im Bereich der Gartenstraße, der Feldfahrt und der Rosenstraße keinerlei Überschreitungen der geltenden Grenzwerte. Da aus diesem Grund keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, können wir den Vorhabensträger auch nicht dazu verpflichten, beispielsweise den geplanten Seitenablagegraben vom Mühlbachgraben bis zum Tunnelmund fortzuführen.

3.4.4.1.6 Baubedingte Immissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelastungen über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Bauvorhabens erfolgt nicht nur hinsichtlich des fertigen Vorhabens, sondern umfasst auch dessen Herstellung.

Zahlreiche Einwender befürchten lang anhaltende Belastungen in den Wohngebieten von Vötting durch baubedingte Immissionen wie Lärm, Staub und Erschütterungen.

Während der Bauzeit ist eine erhöhte Belastung der Anlieger durch Lärm, Abgase und Staub nicht zu vermeiden. Durch die geplante bergmännische Bauweise wird der Bereich Vötting so wenig wie möglich belastet. Zur Minimierung von Belastungen der Wohnbevölkerung durch die Bauarbeiten haben wir die Stadt Freising mit den Auflagen unter A 3.5 verpflichtet, negative Auswirkungen der Baustelle durch geeignete Maßnahmen so weit wie möglich zu vermeiden.

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler rügt, dass der Bau des Tunnels und der Rampen auf der Südseite in offener Bauweise ausgeführt werden soll. Diese geplante Art des Auffahrens und des Vortriebes führe zu unvermeidbaren Belästigungen der benachbarten Wohnbebauung während der Bauphase.

Die Herstellung des südlichen Tunnelquerschnitts in offener Bauweise kann nicht vermieden werden. Eine Ausführung in bergmännischer Bauweise ist wegen der geringen Überdeckung in diesen Bereichen nicht möglich. Mit der vorgesehenen Deckelbauweise wird auf die Anwohner, soweit technisch möglich, Rücksicht genommen, da ein großer Teil der Bauarbeiten unter dem Deckel stattfindet und somit die Umgebung nicht mehr beeinträchtigt. Die Belastungen der Anwohner werden durch die in den Auflagen unter A 3.5 angeordneten Maßnahmen auf ein zumutbares Maß reduziert.

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. Die Westtangente Freising führt zu einer erheblichen Entlastung des Freisinger Stadtzentrums und verbessert dort die Abgassituation entscheidend.

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 des BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe. Die auf der Grundlage von § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende novellierte 22. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen daher nicht unmittelbar. In dieser Richtlinie wurden die aufgrund der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) beschlossenen Tochtrichtlinien 1999/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und 2000/69/EG vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft in deutsches Recht umgesetzt. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte werden deshalb neben der TA-Luft zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Ob dafür Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG gegen den Vorhabensträgerin einer Straßenbaumaßnahme erforderlich und zielführend sind, muss im Fall der Grenzwertüberschreitung im Einzelfall gesondert geprüft werden. Die 22. BImSchV selbst sieht als Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen durch die zuständigen Behörden vor. Diese Aufgabe richtet sich nicht unmittelbar an die Straßenbaubehörden, sondern in Bayern an das zuständige Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Art. 8 BayImSchG).

Die Überprüfung der Schadstoffbelastung aufgrund des zu erwartenden Verkehrs auf der Plantrasse durch die Vorhabensträgerin 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) in keinem Fall erreicht oder überschritten wurden.

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler rügt dass die Prognose der NO₂ Belastung am Südportal für die Situation ohne Bundesstraße B 301 nahe am Grenzwert ermittelt worden ist. Ausgehend von einer Belastung von 26 µg NO₂ pro Kubikmeter Luft im Prognosejahr 2020/2025 werde für das Südportal eine Belastung von 50 µg pro Kubikmeter Luft bzw. 40 µg pro Kubikmeter Luft prognostiziert. Diese deutlichen Erhöhungen belegen in absoluten Zahlen, dass die Tunnellösung im unmittelbaren Nahbereich der Wohnbebauung zu massiven erhöhten Belastungen hinsichtlich der Luftschadstoffe führen werde. Dies verdeutliche noch einmal mehr, dass es hilfsweise für den Fall der Verwirklichung einer derartigen Planvariante darauf ankäme, die Tunnellösung insbesondere im südlichen Bereich noch deutlich zu verlängern, um damit die Tunnelaustrittsbereiche noch weiter von der betroffenen Wohnbebauung abzurücken und damit etwaige Beeinträchtigungen durch konzentrierte Luftschadstoffe ausschließen bzw. deutlich mindern zu können und keine deutliche Verschlechterung zu Lasten der dort betroffenen Grundeigentümer und Anwohner herbeizuführen.

Auch die Belastung der nächstgelegenen Anwesen rechtfertigt nach unserer Auffassung keine weitere Verlängerung des Tunnels nach Süden. Nach der Unterlage T1-14 „Immissionen der Luftschadstoffe“ werden selbst für das am nächsten gelegene Gebäude am Südportal die Schadstoffgrenzwerte im Jahr

2020/2025 eingehalten. Die Werte liegen dort sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien und der 22. BImSchV. Das Landesamt für Umwelt (LfU) hat diese Unterlage geprüft und in seiner Stellungnahme zur Tekturplanung keine Einwände gegen die Planung erhoben. Für die Luftreinhaltung ergeben sich nach Auffassung des LfU sogar Verbesserungen gegenüber der ursprünglichen Planung, weil die Tunnelportale von den Immissionsorten abrücken.

Eine weitere Tunnelverlängerung ist daher aufgrund der Immissionen der Luftschadstoffe nicht geboten und kommt aus den unter C 3.4.3.1 genannten Gründen nicht in Betracht.

Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

3.4.4.3 Bodenschutz

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

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

3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.4.5.1 Verbote/Öffentlicher Belang

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen T1-11.1, T2 – 11.2 und 11.3 der Planordnung beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage T2-11.3 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.

3.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einflussbereich des Straßenbauvorhabens liegen die FFH-Gebiete DE 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“, DE 7636-371 „Moorreste im Freisinger

und Erdinger Moos“ und das Europäische Vogelschutzgebiet DE 7636-471 „Freisinger Moos“. Die unter C 2.3 durchgeführte FFH-Vorprüfung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG auf der Grundlage der Unterlage T1 - 13 und den Stellungnahmen der Fachbehörden hat ergeben, dass eine erhebliche Beeinträchtigung dieses Gebiets durch das Vorhaben nicht zu befürchten ist. Eine Entscheidung nach Art. 49 a Abs. 2 BayNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Das Plangebiet hat Anteil an zwei Landschaftsschutzgebieten:

- Freisinger Moos und Echinger Gfild
- Landschaftsteile entlang der Isar im Landkreis Freising sowie in der kreisfreien Stadt Freising

Den größten Anteil am Plangebiet hat das Schutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“.

Schutzziele sind:

- die vielfältigen Lebensräume einer selten gewordenen Pflanzen- und Tierwelt auf den Niedermoorflächen zu erhalten und wieder herzustellen sowie das Vorfeld der Naturschutzgebiete „Garchingener Heide“ und „Echinger Lohe“ vor negativen Einflüssen zu schützen
- den Charakter der Niedermoorlandschaft zu erhalten und wieder herzustellen
- die besondere Bedeutung der Erholungsnutzung und die Belange der Landwirtschaft zu berücksichtigen. Bebauungen jeder Art, Einfriedungen, Veränderungen an Gewässern und Bodenabbau sollen vermieden werden.

Das Landschaftsschutzgebiet „Landschaftsteile entlang der Isar im Landkreis Freising sowie in der kreisfreien Stadt Freising“ schützt die Landschaftsteile entlang der Isar aufgrund ihrer ökologischen Bedeutung (naturnaher Charakter, auwaldtypische Flora und Fauna, Großräumigkeit) und ihrer Bedeutung als Erholungsgebiet (spazieren gehen und wandern). V. a. sollen Bebauung und Bodenabbau oder -auffüllung vermieden werden.

Nach der Schutzverordnung dieser Landschaftsschutzgebiete sind Veränderungen verboten, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten. Von diesem Veränderungsverbot wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gem. Art. 49 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls erteilt. Die Voraussetzungen des Art. 49 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens (s.o. C.3.2) unter Berücksichtigung der festgesetzten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen vor.

Die Kanzlei Labbé & Partner rügt, dass die gesamte Trassenführung zwischen der Moosach im Norden und der Überführung der Westtangente über den Geh- und Radweg Feldfahrt (Bauwerk Nr. 8) im ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiet verläuft. Die Beeinträchtigungen seien erheblich. So werde der gesamte Lebensraum südlich der Moosach, der bislang unberührt sei, durch die im wesentlichen in Dammlage verlaufende Straße sowie die Kreuzungs- und Überführungsbauwerke durchschnitten und zerstört. Durch das Vorhaben werde die durch die Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes manifestierte besondere Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Bereichs zwischen Moosach und Feldfahrt nachhaltig zerstört. Die charakteristische Gestalt, die typische Landschaftsgliederung sowie die standort- und nutzungsbedingten Vegetations- und Bewirtschaftungsformen würden beeinträchtigt. Selbst in den Planunterlagen (Erläuterungsbericht T1-1 S. 15 ff.) werde zugestanden dass das Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos“ und „Echinger Gfild“ auf erheblicher Länge durchquert werde, Artenschutzbelange betroffen seien und das FFH-Gebiet „Isarauen“ berührt werde. Die „Optimierung“ 2 der Wahltrasse 1 habe dem gegenüber dazu geführt, dass sich die Durchquerung des

Landschaftsschutzgebietes von 1,1 auf 1,6 km erhöht habe, andererseits der Abstand zu dem Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“ von 0,8 km auf ca. 280 m verringert wurde.

Diese Ansicht teilen wir nicht. Die Voraussetzungen des Art. 49 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG für eine Befreiung von den Verboten des Landschaftsschutzverordnung liegen unserer Ansicht nach aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der festgesetzten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen vor. Das Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos“ und „Echinger Gfield“ wird durch die Maßnahme nicht erheblich entwertet.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope wird aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls und mangels Alternativen nach Art. 13 d Abs. 2 BayNatSchG eine Ausnahme vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG zugelassen. Gleiches gilt für die Beseitigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen und -gebüsch im Sinne von Art. 13e Abs. 1 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 Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG die Möglichkeit geschaffen worden, auch vom Verbot des Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG ebenso wie vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG eine Ausnahme zu erteilen. Auf die Befreiung nach Art. 49 Abs. 1 BayNatSchG muss demzufolge nicht mehr zurückgegriffen werden. Eine gesonderte Ausnahmeerteilung nach Art. 13 d und Art. 13 e BayNatSchG ist neben diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erforderlich.

3.4.5.1.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht stellt für den Bau der FS 44 Westtangente Freising im Ergebnis kein rechtliches Hindernis dar.

3.4.5.1.3 Nationales und Europäisches Artenschutzrecht

Eine Zulassung des Planvorhabens in Bezug auf die Betroffenheit allein nach Bundesrecht geschützter Arten lässt sich auf die Legalausnahme nach § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG (in der Fassung vom 12.12.2007, im Weiteren als n.F. bezeichnet) stützen. Danach liegt bei Handlungen zur Durchführung von nach § 19 BNatSchG zulässigen Eingriffen in Natur und Landschaft generell kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote des § 42 BNatSchG bzgl. rein nationalrechtlich geschützter Arten vor. Gem. § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG ist daher die Betroffenheit der rein nationalrechtlich geschützten Arten im Rahmen der Eingriffsregelung zu prüfen. Für die besonders geschützten Arten, die nicht auch streng geschützt sind, wurden mit Hilfe der Eingriffsregelung über die vorgefundenen Biotopstrukturen und Arten (siehe Unterlage T1-11.1, T2-11.2 und 11.3) generalisierende Rückschlüsse auf die im Eingriffsgebiet vorkommenden Arten und deren Betroffenheit vorgenommen. Die Rechtslage ist damit bei diesen Arten im Ergebnis zu § 43 Abs. 4 BNatSchG a. F. unverändert.

Der Verlust oder die Beeinträchtigung der Flächen durch Anlage, Bau und Betrieb der FS44 neu - Westtangente Freising können im Rahmen der Umsetzung der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch die Neuschaffung entsprechender Lebensraumtypen in der Nähe zu den nachgewiesenen Artvorkommen kompensiert werden.

Mit der sog. kleinen Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 12.12.2007 berücksichtigt der Gesetzgeber u. a. die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319). Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) § 43 Abs. 4 Satz BNatSchG a. F. wegen Verstoßes gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht im Bezug auf Arten, die unter das Schutzregime der FFH-RL oder der VRL fallen, für nicht anwendbar erklärt. Er hatte dort beanstandet, dass §

43 Abs. 4 BNatSchG a. F. 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).

Mit der Neufassung der §§ 42 und 43 BNatSchG berücksichtigt der Gesetzgeber nun die o. g. Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs. Sind von einem Vorhaben i.S.v. § 19 BNatSchG im Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen und Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n. F. erfüllt, ist die Prüfung einer Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG n. F. erforderlich.

Eine Ausnahme von den Verboten kann zugelassen 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 die vollständige Anwendung des europäischen Prüfprogramms sichergestellt.

3.4.5.1.4 Prüfmethodik und Ergebnis

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Anlage 1 der Unterlage T1-11.1 der festgestellten Planunterlagen) enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders, bzw. streng geschützten Arten. Für jede nachgewiesene streng geschützte Art, Art des Anhangs IV der FFH-RL und Vogelart wurden die möglichen Projektwirkungen und die Verbotstatbestände nach § 42 BNatSchG geprüft. Die weit verbreiteten, häufigen Vogelarten wurden dazu in ökologische Gruppen eingeteilt und die Abschätzung der Vorhabensfolgen auf dieser Ebene durchgeführt. Diese Vorgehensweise halten wir für rechtlich zulässig und ausreichend.

Bei der Ermittlung der Wirkungen des Vorhabens wurden insbesondere folgende Wirkfaktoren berücksichtigt: Flächeninanspruchnahmen mit Verlust von (Teil-) Habitaten, Zerschneidungseffekte mit Störung von Funktionsbeziehungen, Lärm- und Lichtimmissionen. Der Prüfung hinsichtlich der potentiellen Betroffenheiten der Verbotstatbestände liegt eine individuenbezogene Betrachtungsweise zugrunde. Dabei können vorgesehene Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gem. § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG n. F. berücksichtigt werden.

Insgesamt kommt die Untersuchung in Anlage 1 der Unterlage T1-11.1 der festgestellten Planunterlagen dabei zu dem Ergebnis, dass durch den Bau und Betrieb der FS 44 neu Westtangente Freising unter Berücksichtigung der Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 4 und 5 BNatSchG nicht erfüllt werden. Bzgl. der Prüfung der Verbotstatbestände für die einzelnen Arten verweisen wir auf die Aussagen in der Anlage 1 der Unterlage T2-11.1. Diese ist als Grundlage für die Prüfung des speziellen Artenschutzes nach §§ 42 ff. BNatSchG geeignet. Dies hat auch die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern in ihren Stellungnahmen vom 29.08.2007 und 08.05.2008 bestätigt.

Die Erfüllung der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 3 und 1 BNatSchG für den Kiebitz, die Feldlerche und das Rebhuhn wird durch die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 5 vermieden. Die Berücksichtigung derartiger Maßnahmen ist gem. § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG n. F. nunmehr ausdrücklich im Gesetz vorgesehen. Mit der Maßnahme A5 werden eine Vegetationsperiode vor Baubeginn der Westtangente im Freisinger Moos magere Grünlandflächen und

Niedermoorlebensräume zur Optimierung des Wiesenbrütergebiets im Freisinger Moos sowie der Schleiferbachquelle durchgeführt. Durch diese vorgezogene Ausgleichsmaßnahme wird die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen bzw. überbauten Fortpflanzungstätten dieser Arten im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Die Erfüllung der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 3 und 1 BNatSchG für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling wird durch die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 6 vermieden. Mit der Maßnahme A 6 werden eine Vegetationsperiode vor Baubeginn der Westtangente im Freisinger Moos Grünland extensiviert und die Lebensraumstrukturen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings im Freisinger Moos (auch durch ein abgestimmtes Pflegeregime) optimiert.

Nach der Neufassung der §§ 42 und 43 BNatSchG gehen wir – ebenso wie der Vorhabensträger in der Anlage 1 der Unterlage T1-11.1 - nicht mehr davon aus, dass die Tötung von Individuen geschützter Arten bei Kollisionen mit Fahrzeugen während des Betriebs der Straße unter weiter Auslegung der einschlägigen Vorschriften als Erfüllung der Verbote gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bzw. der entsprechenden Verbote des Art. 12 Abs. 1 a FFH-RL und Art. 5 a V-RL einzustufen ist. In § 42 Abs. 5 Satz 2 wird nur noch ein Fall von Tötungen als tatbestandsmäßig erwähnt, nämlich im Zuge der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auftretende unvermeidbare Tötungen von Tieren des Anhangs IV der FFH-RL und von Europäischen Vogelarten. Daraus schließen wir, dass der Gesetzgeber die Verwirklichung sozialadäquater Risiken, wie etwa bei unabwendbaren Tierkollisionen im Verkehr bei § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht als tatbestandsmäßig ansehen möchte. Dies ergibt sich auch aus der Gesetzesbegründung der Änderung des BNatSchG (BT Drucksache 16/5100 S. 11).

Dieser Rechtsauffassung steht Europarecht aus folgenden Gründen nicht entgegen:

Im Hinblick auf die europäischen Richtlinien ist sehr zweifelhaft, ob kollisionsbedingte Tötungen die dort normierten Tötungsverbote erfüllen. Art 12 Abs. 1 a FFH-RL verbietet "alle absichtlichen Formen" der Tötung. Art. 5 a V-RL verbietet absichtliches Töten, "ungeachtet der angewandten Methode". Im Wortlaut unterscheiden sich beide Tatbestände auffallend von den übrigen auf das Verbot absichtlicher Handlungen gerichteten Tatbeständen der Richtlinien. Denn es wird nicht etwa jede absichtliche Tötung verboten, sondern die Art und Weise des Tötens wird besonders betont. Zweifelhaft ist bereits, ob das Befahren einer Straße mit einem Kraftfahrzeug als "Form" oder "Methode" der Tötung von Tieren angesehen werden kann. Zudem stellt sich die Frage, ob die kollisionsbedingte Tötung eine absichtliche Handlung darstellt. Sowohl Art. 12 Abs. 1 a FFH-RL als auch Art. 5 a V-RL schränken den Verbotstatbestand auf absichtliches Handeln ein. Zum Begriff der Absichtlichkeit hat der EuGH entschieden, dass darunter jedes vorsätzliche, nicht jedoch bloß fahrlässiges Handeln fällt (vgl. EuGH, Urt. v. 18. Mai 2006, C-221/04, Rn. 71). Der Verbotstatbestand wäre also erfüllt, wenn den Kraftfahrern zum Zeitpunkt der Kollision mit einem geschützten Tier zumindest bedingter Tötungsvorsatz unterstellt werden müsste. Davon ist jedoch nicht auszugehen. Allein das Wissen, dass es beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs zu Kollisionen und dadurch zu Verletzungen oder Tötungen kommen kann, macht aus der Entscheidung, dennoch ein Kraftfahrzeug zu bewegen, keine vorsätzliche Tatbestandsverwirklichung. Diskutabel ist jedoch, ob es auf den Vorsatz der Kraftfahrer ankommt, oder ob nicht die Verantwortung für kollisionsbedingte Tötungen die Behörde trifft, die das Straßenbauprojekt genehmigt. Die zentrale Fragestellung lautet daher, ob die Genehmigungsbehörde durch die Zulassung eines Straßenbauprojekts unmittelbar oder nur mittelbar für die Verwirklichung von Verbotstatbeständen verantwortlich wird.

Gegen die Annahme einer unmittelbaren Verwirklichung der Verbotstatbestände durch die Genehmigungsbehörde spricht zunächst schlicht, dass die Unterschrift

unter ein Dokument den objektiven Tatbestand der Verbotsnormen nicht erfüllt. Ferner spricht dagegen, dass die Tatbestandsverwirklichung durch Erteilung einer behördlichen Genehmigung bereits dann angenommen werden könnte, wenn die Behörde über das Vorhandensein einer geschützten Art und deren Beeinträchtigung durch das genehmigte Projekt Kenntnis hat, ohne dass es auf das Willenselement der Absichtlichkeit ankommt. Denn das subjektive Element des Vorsatzes ist auf eine Behörde nicht anwendbar (vgl. Kokott: Schlussanträge im Verfahren C-221/04, Rn. 64 bis 66). Damit wäre jedoch die Genehmigungsbehörde gehalten, nicht nur jede absichtliche, sondern jede Tötung eines geschützten Tieres, die durch das genehmigte Projekt verursacht werden könnte, zu verhindern. Es käme für die Beurteilung mitgliedstaatlichen Fehlverhaltens nicht mehr darauf an, ob mit Erteilung der Genehmigung absichtliche Tötungen zugelassen werden, sondern nur noch darauf, ob geschützte Tiere getötet werden. Eine so weitgehende Interpretation der Richtlinien widerspricht ihrem Wortlaut. Denn nach Art. 12 Abs. 1 FFH-RL sind die Mitgliedsstaaten nur verpflichtet, ein strenges Schutzsystem zu errichten, das (u.a.) absichtliche Tötungen verbietet. Behörden wären dagegen bei Erteilung einer Genehmigung immer verpflichtet jede Tötung zu verbieten. Dagegen spricht zudem die Systematik der Richtlinien. Die Richtlinien verpflichten die Mitgliedsstaaten für besonders schützenswerte Lebensraumtypen und Arten ein zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten auszuweisen. Projekte, die diese Gebiete erheblich beeinträchtigen sind unzulässig. Die Mitgliedsstaaten haben Maßnahmen zu treffen, um in diesen besonderen Schutzgebieten die Verschlechterung der Lebensräume und die erhebliche Störung von geschützten Arten zu vermeiden. Diese den strengen Schutz besonders gefährdeter Arten gewährleistenden Vorschriften beschränken sich auf die ausgewiesenen herausragenden Schutzgebiete (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete). Im Gegensatz dazu beschränkt sich der Anwendungsbereich der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände der Richtlinien nicht auf besondere Schutzgebiete, sondern erstreckt sich auf das gesamte Gebiet der Mitgliedsstaaten. Die Verbotstatbestände greifen also räumlich weiter und erfassen mehr Arten (vor allem mehr Vogelarten), zu denen auch Arten zählen, für deren Schutz keine besonderen Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen. Zudem vermitteln sie im Gegensatz zum gebietsbezogenen Schutz einen individualbezogenen Schutz der Tierarten. Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände wären in ihrer Konzeption strenger als die Gebietsschutzvorschriften, wenn die Verbote nicht auf absichtliches Handeln beschränkt wären. Würde auf das Merkmal der Absichtlichkeit verzichtet oder die Absichtlichkeit im Falle einer behördlichen Genehmigung generell unterstellt, so würde dies dazu führen, dass die Tierarten durch die allgemeinen Vorschriften strenger geschützt werden als durch die speziellen Gebietsschutzvorschriften. Aufgrund dieser Überlegungen meinen wir, dass die Behörde durch Erteilung einer Genehmigung lediglich mittelbar zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen beiträgt. Es kommt im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung darauf an, ob das genehmigte Verhalten Verbotstatbestände erfüllt. Wie oben bereits erläutert, erfüllt das Autofahren das Merkmal der Absichtlichkeit des Tötens nicht, so dass auch die Erteilung der Genehmigung eines Straßenbauprojekts keine Tatbestandsverwirklichung darstellt.

Der EuGH hat bislang über die Frage, ob der Tötungstatbestand durch eine behördliche Genehmigungsentscheidung unmittelbar oder mittelbar verwirklicht werden kann, nicht entschieden. In diesem Zusammenhang fällt jedoch auf, dass der Gerichtshof sowohl in der Entscheidung "Caretta caretta" (vgl. EuGH, Urt. v. 30. Januar 2002, Rs. C 103/00 – Slg. 2002, I-1147) als auch zur "Fuchsjagd" (vgl. EuGH, Urteil vom 18. Mai 2006, C-221/04) zunächst ausführlich geprüft hat, ob den unmittelbar Handelnden Absicht unterstellt werden konnte. Erst danach wurde untersucht, ob es der Mitgliedsstaat entgegen seiner Verpflichtung unterlassen hat, ein strenges Schutzsystem zu errichten, das absichtliche Tötungen verbietet. Diese Prüfsystematik deutet darauf hin, dass der EuGH nur eine mittelbare Verwirklichung des Tötungstatbestands durch behördliche Genehmigungserteilungen anerkennt.

Hinzuweisen ist zudem auf die Ausführungen der EU-Kommission zu den Tatbeständen des Art. 12 FFH-RL. In ihrem Guidance document klärt die Kommission über die Verpflichtung der Mitgliedsstaaten zur fortlaufenden Überwachung des unbeabsichtigten Tötens geschützter Arten gemäß Art. 12 Abs. 4 FFH-RL auf (Guidance document on the strict protection of animal species of community interest provided by the Habitats Directive 92/43 EEC, Endfassung, Februar 2007, II.3.6). Auf Seite 49 wird in Rn. 83 als Beispiel unbeabsichtigten Tötens "roadkills" angeführt. Unter den Begriff der unbeabsichtigten Tötungen fallen demnach auch nach Ansicht der Kommission Verluste von Exemplaren geschützter Tierarten durch den Straßenverkehr.

Da im Ergebnis durch das Vorhaben keine Verbotstatbestände verwirklicht werden, ist die Zulassung von Ausnahmen nach § 43 Abs. 8 BNatSchG und die Prüfung ihrer Voraussetzungen nicht erforderlich.

3.4.5.1.5 Einwendungen zum Artenschutz

Der Bund Naturschutz sieht die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung im Zuge der 1. Tektur als fehlerhaft an, da nicht alle Arten aufgeführt seien, für die das Vorhaben zu Verbotstatbeständen führen könne. Beispielsweise kämen an der Moosach nach den Feststellungen zweier Biologen sowohl der Biber als auch 'Fledermäuse vor (ohne nähere Bestimmung die Gattungen Myotis, Nyctalus und Pipistrellus) - hier fehlten Untersuchungen gänzlich trotz belegter Vorkommen. Als Brutvögel kämen dort weiterhin auch die Waldohreule, der Waldkauz, der Sperber und der Turmfalke vor, die teilweise in der artenschutzrechtlichen Untersuchung ebenso nicht berücksichtigt seien wie das Vorkommen der Zauneidechse am Vöttinger Weiher. Auch die Vorkommen von Pirol (wahrscheinlicher Brutvogel in den Pappelbeständen entlang der Trasse) und Nachtigall (unregelmäßiges Brutvorkommen am Vöttinger Weiher) seien vom Gutachter zu Unrecht als irrelevant von der Prüfung ausgeschlossen worden. Fehlerhaft sei auch die Bewertung, dass das Vorhaben sich „neutral“ auf diese Arten auswirkte d.h. keine Verschlechterung des aktuellen Erhaltungszustandes verursacht werde. Dem sei bei etlichen Arten deutlich zu widersprechen, z.B. beim Wiesenknopfameisenbläuling, beim Biber, beim Kiebitz sowie bei Sperber, Eisvogel, Waldohreule, Waldkauz und Schleiereule wegen der Unfallgefahr und beim Turmfalken, Baumfalken und Teichhuhn. Die Aussage im Gutachten, es wären nicht einmal geeignete Brutmöglichkeiten für Mäusebussard, Baum- und Turmfalke, Sperber und Waldkauz vorhanden; sei eine weitere klare durch eigene Beobachtungen widerlegte Fehleinschätzung, ebenso wie die Aussage, dass beispielsweise für die Schleiereule keine regelmäßigen Vorkommen anzunehmen seien. Auch sei es fehlerhaft, wenn der Gutachter bei den Arten Eisvogel, Wasserralle, Zwergtaucher und Schnatterente davon ausgeht, dass diese keine längeren Aufenthaltszeiten im betroffenen Querungsbereich der Moosach aufweisen. Auch dies sei durch langjährige Beobachtungen widerlegt.

Völlig unakzeptabel seien die Aussagen zum Weißstorch. Dass „eine unterstellte projektbedingte Kollisionsgefahr für den Weißstorch (..) weit unterhalb entsprechender Gefährdungspotentiale auf den langen Zugrouten der Art liegt“ (Anlage 1 zur Unterlage T1-11.1 S. 21/22), hieße letztlich dass Verluste der Art ohne Belang sind, weil sie woanders auch Verluste erleiden kann. Das sei weder logisch noch fachlich nachvollziehbar.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Nach der Neufassung der §§ 42 und 43 BNatSchG sind für die genannten Arten keine Verbotstatbestände mehr erfüllt. Die Erteilung von Ausnahmen nach § 43 Abs. 8 BNatSchG n. F. ist – wie unten noch ausführlich gezeigt wird - nicht erforderlich.

Die fachliche Kritik ist darüber hinaus auch teilweise nicht zutreffend.

Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG n. F. werden durch das Vorhaben beim Biber nicht erfüllt.

Nach Wiedereinbürgerungsaktionen an Donau und Inn in den 1970er Jahren hat der Biber – parallel zum Ausbau der Verkehrswege, sonstiger Infrastruktureinrichtungen und deutlicher Ausweitung der menschlichen Siedlungen - weite Teile Bayerns wieder besiedelt. Auch im Gewässersystem der Isar ist er nahezu flächendeckend verbreitet und besiedelt auch wenig naturnahe Gewässer wie den mittleren Isarkanal zwischen Finsing und Moosburg. Der rasante Verlauf dieser Wiederbesiedlung und das heutige Spektrum besiedelter Gewässertypen zeigt die enorme Anpassungsfähigkeit der Art, aber auch die Unempfindlichkeit gegenüber menschlichen Störeinflüssen. Das vom Bund Naturschutz benannte Vorkommen an der Moosach in Vötting (menschlicher Siedlungsraum mit Straßenverkehr, verschiedenster Lärm- und Lichtquellen, Erholungsnutzung etc.) ist hierfür ein weiteres Beispiel.

Aus folgenden Gründen entsteht keine erhebliche Störung i.S.d. § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG Bibers durch das Vorhaben: Der Biber ist überwiegend dämmerungs- und nachtaktiv. Eine unmittelbare Tötungsgefahr (z.B. Überfahren durch Baufahrzeuge) sowie optische oder akustische Störungen durch die Bauarbeiten sind damit weitestgehend ausgeschlossen. Der Baustellenbereich kann vom Biber während seiner nächtlichen Wanderungen überwunden werden. Eine Vergrämung bzw. Aufgabe des Reviers durch den Biber kann ausgeschlossen werden. Selbst unter der worst-case-Annahme, dass dieses Revier vorübergehend aufgegeben wird, ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass es nach Abschluss der Bauarbeiten wieder besiedelt wird (stark expansive Art; s. o.). Eine vorhabensbedingte Änderung des Erhaltungszustandes der Biberpopulation kann deshalb ausgeschlossen werden.

Verbotstatbestände für Fledermäuse werden durch die FS 44 neu Westtangente Freising weder beim Bau noch beim Betrieb erfüllt. Die Bestandssituation der Fledermäuse wurde auf der Basis der Daten der Koordinationsstelle für Fledermausschutz Südbayern sowie von Auskünften eines Gebietskenners dargestellt. Insgesamt bestehen nur eher spärliche Hinweise auf Fledermausvorkommen im „Gefahrenbereich“ der Westtangente. Selbst wenn – wie in der Stellungnahme des BN dargestellt – an der Moosach möglicherweise regelmäßig Fledermäuse vorkommen (die Nachweise basieren vermutlich auf Beobachtungen von Tieren bei Jagdflügen) – wird an dieser Einschätzung festgehalten, da baubedingt aufgrund der unterschiedlichen „Aktivitätszeiten“ (Baubetrieb tagsüber, Jagdflüge nachts) keine Individuenverluste zu erwarten sind. Ferner kann nicht unterstellt werden, dass es zu Kollisionen mit den langsam fahrenden Baustellenfahrzeugen kommt. Ebenso können betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Tieren an der Moosach ausgeschlossen werden, da das südliche Tunnelportal ca. 70 m südlich der Moosach liegt und die Straße an der Querungsstelle somit im Tunnel verläuft. Aus diesen Gründen halten wir weiter vertiefende Untersuchungen zu den Fledermausvorkommen an der Moosach etwa unter Einsatz eines sog. Bat-Detektors oder mit Netzfängen – wie sie vom Bund Naturschutz insbesondere im Erörterungstermin gefordert wurden, nicht für erforderlich. Angesichts der anzunehmenden Fledermausvorkommen und der zu erwartenden Gefährdung ist diese Tiergruppe in den Planunterlagen unserer Ansicht nach ausreichend untersucht.

Die Aussage, dass von Mäusebussard, Baum- und Turmfalke, Sperber und Waldkauz keine Brutmöglichkeiten (bzw. Horste) betroffen sind, bezieht sich auf die konkret zu rodenden Gehölzbestände. Ein (Brut-)Vorkommen im Umgriff des Projektes wird damit nicht grundsätzlich ausgeschlossen, aber der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG n. F. ist für diese Arten nicht erfüllt.

Verbotstatbestände werden auch für die Vogelarten Eisvogel, Wasserralle, Zwergtaucher und Schnatterente durch den Bau des Tunnels unter der Moosach nicht erfüllt. Zum Bau dieses Tunnels wird vorübergehend in einen Bereich von ca. 150 m am Gewässer eingegriffen. Angesichts des verbleibenden „ungestörten“ Moosachabschnittes von mehreren Kilometern oberhalb der Baumaßnahme kann

mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die genannten flugfähigen Vogelarten während der Bauzeit in diese Abschnitte ausweichen können. Der Hinweis, dass sich diese Arten derzeit „länger“ im geplanten Querungsbereich der Westtangente Freising aufhalten, führt nicht zur Erfüllung der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG n. F.

Etwaige Verkehrsverluste des Weißstorchs auf der Westtangente Freising erfüllen nach unserer Auffassung nicht den Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG n. F. (s. o. C. 3.4.5.1.8). Selbst wenn man dies anders sehen würde, stünden solche Verkehrsverluste einer Ausnahme nicht entgegen, da ein auf den Bestand der Art wirksamer Umfang dieser Individuenverluste ausgeschlossen werden kann. Bestandsregulierende Faktoren sind vielmehr ein in Quantität und Qualität ausreichendes Nahrungs- und Horstangebot in den Brutgebieten. Sind diese Grundvoraussetzungen erfüllt, kann der Weißstorch als Kulturfolger auch in hochgradig mit Infrastruktureinrichtungen ausgestatteten Landschaften überleben. In der vom Bund Naturschutz kritisierten Textpassage kommt lediglich zum Ausdruck, dass der Weißstorch auf seinen langen Zugrouten von mehreren tausend Kilometern vielfältigen Gefahren ausgesetzt ist, bei denen die Kollisionsgefahr entlang der ca. 3,5 km langen Westtangente von eher untergeordneter Bedeutung ist. Darauf kommt es letztlich aber nicht an.

Ein generelles Defizit der artenschutzrechtlichen Untersuchungen sei nach Ansicht des Bund Naturschutz, dass die Vorkommen von besonders geschützten Arten, nicht berücksichtigt seien, auch wenn die Verpflichtung zu deren Behandlung derzeit rechtlich nicht eindeutig sei. Beispielsweise seien von der Ringelnatter (Rote-Liste-Status gefährdet) regelmäßige Funde aus dem Bereich der geplanten Trasse bekannt, auch Grasfrosch und Seefrosch kämen in guten Beständen entlang der ganzen Trasse von Vötting, bis zur B11 vor. Ihre Lebensräume würden durchschnitten und entwertet; eine erhebliche Anzahl Tötungen durch Überfahren sei fast unausweichlich.

Diese Kritik teilen wir nicht. § 42 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG n. F. modifiziert für nach § 19 BNatSchG zulässige Eingriffe die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1. Diese gelten dann nur nach Maßgabe des § 42 Abs. 5 Sätze 2-7 BNatSchG n. F. Gem. § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG n. F. liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens gem. § 19 BNatSchG ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nicht vor, wenn ausschließlich besonders geschützte Arten betroffen sind. Kommt diese Legalausnahme zur Anwendung, findet die weitere Prüfung des Artenschutzes im Rahmen der Eingriffsregelung 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 statt. Dies ist hier unter C.3.4.5.2 erfolgt. Eine gesonderte Abarbeitung der lediglich besonders geschützten Arten in einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ist daher nicht erforderlich.

Der Bund Naturschutz hat in seiner Stellungnahme vom 02.06.2008 zur Anpassung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung an die aktuelle Rechtslage im Zuge der 2. Tektur vom 03.04.2008 gerügt, dass wesentliche Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht europarechtskonform seien. So sei es nicht mit der FFH-RL und der V-RL zu vereinbaren, unabwendbare Tierkollisionen nicht unter das Schädigungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu subsumieren. Die in § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF – Maßnahmen) vor Prüfung einer Ausnahmegenehmigung dienen klar der Umgehung der europarechtlich geforderten Alternativen- und Ausnahmeprüfung. Die in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vorgesehene Einschränkung des Störungsverbot auf solche Störungen, die den Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtern, sei nicht mit Art. 12 FFH-RL zu vereinbaren, die darauf basierenden Aussagen in der Anlage 1 zu Unterlage T2 -11.1 daher nicht mit dem Europarecht vereinbar. Zudem rügt der Bund Naturschutz, dass in der Überarbeitung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung nicht mehr vom Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Arten ohne Brutvorkommen ausgegangen

werde. Insbesondere sei es weder fachlich noch rechtlich haltbar, dass Nahrungsplätze nicht als Ruhestätten bewertet würden.

Diese Rechtsauffassung teilen wir nicht. Wie bereits unter C. 3.4.5.1.4 ausführlich dargelegt, fallen die unabwendbaren Tierkollisionen nicht unter das Schädigungsverbot. Wir gehen auch davon aus, dass vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen europarechtlich durchaus im Rahmen der Prüfung der Verbotstatbestände berücksichtigt werden dürfen. Dies lässt sich bereits ohne weiteres aus der Gesetzssystematik ableiten. Denn die Maßnahmen werden in § 42 BNatSchG (n. F.) im Zusammenhang mit den Verboten geregelt, wogegen die Ausnahmeprüfung erst nachfolgend in § 43 Abs. 8 BNatSchG enthalten ist. Die Systematik des BNatSchG (n. F.) widerspricht auch nicht der FFH-RL. Die FFH-RL enthält keine Regelungen zu vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen. Die EU-Kommission hat jedoch in ihrem sog. Guidance document (Guidance document on the strict protection of animal species of community interest provided by the Habitats Directive 92/43 EEC, Endfassung, Februar 2007, II.3.6) anerkannt, dass mit Hilfe von sog. CEF-Maßnahmen die Verwirklichung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen werden kann. Die entsprechenden Ausführungen hierzu finden sich eindeutig im Kapitel über Art. 12 und nicht über Art. 16 FFH-RL (vgl. Guidance document, II.3.4.d), Seite 47f.). Die Berücksichtigung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Prüfung der Verbotstatbestände ist auch sachgerecht, denn wenn wirksam der Eintritt von Verboten verhindert werden kann, entfällt der Bedarf für eine Ausnahmeprüfung. Auch den Störungsbegriff in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG halten wir für europarechtskonform. Die EU-Kommission geht in ihren Erläuterungen zum Artenschutz (Guidance document) davon aus, dass relevante (tatbestandsmäßige) Störungen zu konstatieren sind, wenn sie eine bestimmte Intensität, Dauer und Frequenz aufweisen und dadurch z. B. die Überlebenschancen oder der Brut- bzw. die Reproduktionserfolg gemindert wird. Solche Störungen sind als erhebliche Störungen i.S. v. § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG anzusehen. Punktuelle Störungen ohne negativen Einfluss auf die Art (z. B. kurzfristige baubedingte Störungen außerhalb der Brutzeit) unterfallen hingegen nicht dem Verbot. Wir meinen zudem, dass in Anlehnung an die Rechtsprechung auch nicht jeder Verlust eines einzelnen Brutplatzes zwangsläufig die Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population bedeutet (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.06.2006, 9 A 28.05 – juris, Rn. 45). Der Populationsbegriff ist wie eine Lebensgemeinschaft von Tieren derselben Art oder Unterart zu verstehen, die in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Das bloße Zählen von Köpfen würde diesem Populationsbegriff dagegen nicht gerecht. Dass einzelne Exemplare im Zuge der Verwirklichung eines Projekts verloren gehen, schließt unseres Erachtens nicht aus, dass die lokale Population als solche in ihrem Erhaltungszustand unverändert bleibt (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1073/04 – juris, Rn. 578). Eine Einbeziehung von Nahrungshabitaten in den Verbotstatbestand des § 43 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG halten wir nicht für geboten. Nach der Rechtsprechung fallen Nahrungshabitats und Wanderkorridore grundsätzlich nicht in den Schutzbereich des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (vgl. BVerwG, Urt. v. 11.01.2001, 4 C 6/00 - juris; BVerwG, B. v. 08.03.2007, 9 B 19.06 – juris; BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn. 39). Die Einbeziehung letztgenannter Gebiete in den Schutzbereich der Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann nur ausnahmsweise in Betracht kommen, z. B. wenn es sich um ein unverzichtbares Teilhabitat innerhalb eines funktionalen Gefüges handelt, wie dies beispielsweise bei einem regelmäßig frequentierten, obligaten Nahrungs- bzw. Jagdhabitat in unmittelbarer Nähe der Reproduktionsstätte der Fall ist, und der Art ein Ausweichen nicht möglich ist. Davon ist bei der Westtangente Freising aufgrund der gegebenen Ausweichmöglichkeiten aber nicht auszugehen.

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler rügt, dass bezüglich der Fledermausarten der Untersuchungsraum lediglich auf einen Trassenabstand von bis zu 5 km ausgedehnt wurde, dieser Umgriff sei unzureichend, um hinreichende

Erkenntnisse über die Betroffenheit von streng geschützten Fledermausarten zu erhalten.

Bei Betroffenheit der Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sei die Beurteilung des Frauenschuhs als fehlerhaft zu rügen. Ein Wuchsort aus dem Jahre 1978 sei für den Bereich zwischen A 92 und Kreisstraße FS 44 belegt. Es sei nicht ersichtlich, warum jegliche Projektauswirkungen hier nicht in Betracht kommen sollen. Eine nähere Spezifizierung sei insoweit unerlässlich. Möglicherweise gebe es auch zwischenzeitlich eine Weiterverbreitung, die nicht näher untersucht worden sei.

Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen, die als artenschutzrechtlich wirksam dargestellt würden, seien im Rahmen des planungsrechtlichen Prüfungsansatzes ohne Relevanz. Hinsichtlich des Eingriffs sei eine Betrachtung ohne Berücksichtigung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und erst recht Gestaltungsmaßnahmen erforderlich. Beispielsweise werde im Zusammenhang mit den drohenden Individuenverlusten bei der Zauneidechse, für die eine artenschutzrechtliche Befreiung erforderlich sei, auf die Kompensation durch die Maßnahmen G 1 und G 2 hingewiesen. Diese Gestaltungsmaßnahmen dürften aber planungsrechtlich keine Berücksichtigung finden. Auch beim Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling sei eine naturschutzrechtliche Befreiung erforderlich. Auch diesbezüglich werde darauf zurückgegriffen, dass man mit zusätzlichen Ausgleichsflächen (Maßnahme A 6) gezielt neuen Lebensraum für die Art schaffen könne und damit der Eingriff bei weitem kompensiert werden könne. Dies sei planungsrechtlich unzulässig.

Soweit in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Anlage 1 zu Unterlage T1-11.1) unter dem Gesichtspunkt „keine anderweitige zufrieden stellende Lösung“ noch einmal auf die Trassenfindung eingegangen werde, sei nochmals zu betonen, dass durch die zu frühe Fixierung der Vorhabensträgerin auf eine Stadtdurchfahrt als auf eine Stadtumfahrung, die maßgeblichen Möglichkeiten zur Findung einer anderweitigen zufrieden stellenden Lösung in einem viel zu frühen planungsrechtlichen Stadium in unzulässiger Weise verkürzt wurden, so dass für die artenschutzrechtliche Prüfung bereits eine einseitige Ausrichtung gegeben war, die nur zu dem vorliegenden Ergebnis führen konnte, aber eben in planungsrechtlich defizitärer Art und Weise.

Diese Einwendungen weisen wir zurück.

Der Untersuchungsraum mit einem Trassenabstand von bis zu 5 km ist aus fachlicher Sicht ausreichend. Weder die Untere noch die Höhere Naturschutzbehörde haben den Umgriff des Untersuchungsraums kritisiert. Dieser umfasst das Hügelland mit dem gesamten Freisinger und Kranzberger Forst, die Isarauen und das Freisinger Moos. In begründeten Fällen wurden auch mögliche Auswirkungen auf Vorkommen in größerer Entfernung betrachtet z. B. bei Wochenstubenquartieren des Braunen Langohrs in 6 bzw. 7,5 km Entfernung zur Trasse. Wuchsorte des Frauenschuhs sind im Trassenbereich nicht zu erwarten. Der im Einwendungsschriftsatz angesprochene Wuchsort liegt auf der gegenüberliegenden Isarseite außerhalb möglicher Projektwirkungen.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen wie die Maßnahmen A 5 und A 6, die mindestens eine Vegetationsperiode vor Baubeginn der Straßenbaumaßnahmen durchzuführen sind, können zur Vermeidung der Erfüllung von Verbotstatbeständen gem. § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG n. F. ausdrücklich festgesetzt und berücksichtigt werden (s. o. bei der Einwendung des Bund Naturschutz). Die Einwendung wird dadurch insofern gegenstandslos. Auch die Heranziehung von Schutz- und Minimierungsmaßnahmen bei der Beurteilung der Erfüllung von Verbotstatbeständen ist fachlich und rechtlich nicht zu beanstanden.

Die von der Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler gerügte Trassenauswahl ist gerade auch unter Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes nachvollziehbar. Die Trassierung mit der Unterquerung von Vötting vermeidet und

minimiert gerade die Erfüllung von Verbotstatbeständen bei besonders geschützten Arten. So führt z. B. der Verzicht auf die Anbindung der Giggerhauser Straße zur Vermeidung eines Eingriffes in das Naturdenkmal mit bekanntem Vorkommen des Teichhuhns, einer streng geschützten Art gem. § 10 Abs. 2 BNatSchG. Durch die beantragte Trasse können Flächenverluste im Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“ und im FFH-Gebiete „Moorreste im Freisinger und Erdinger Moos“ mit Bedeutung für wiesenbrütende Vogelarten und einer streng geschützten Schmetterlingsart vermieden werden. Gerade auch diese Sachverhalte waren wichtige Aspekte, die zu einem Ausscheiden der westlichen Umfahungstrassen von Vötting bei der Variantenauswahl geführt haben.

3.4.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.4.5.2.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6 a Abs. 1 BayNatSchG (in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.12.2005, GVBl. 2006, S. 2, BayRS 791-1-UG) hat der Vorhabensträgerin, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

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

Gemäß Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße 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 lebende 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.

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

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

3.4.5.2.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Unterlage T1-11.1 Kapitel 4.2 S. 33) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen sowie Schutzmaßnahmen während der Bauausführung. Bei der Planung FS 44 neu Westtangente Freising wurde besonders darauf geachtet, die Straße möglichst an das bestehende Gelände anzupassen und die bestehenden Landschaftsstrukturen soweit wie möglich zu erhalten. Insbesondere wird durch die kürzestmögliche Streckenführung im Hügelland mit Untertunnelung von Vötting und der Moosach ein aus landschaftlicher Sicht problematischer Eingriff in die Hügellandkante, eine längere Streckenführung im Bereich des Hügellandes und eine Veränderung der Stadteinfahrt an der Giggenhauser Straße vermieden. Wegen des Verzichts auf den Anschluss an die Giggenhauser Straße im Zuge der 1. Tektur vom 02.07.2007 entfällt auch der Eingriff in das Naturdenkmal „Moosachaltwasser in Vötting“ sowie eine dauerhafte Querung der Moosach durch ein Brückenbauwerk und die Verlegung des Dampfängergrabens. Durch ausreichend groß dimensionierte Brückenbauwerke und Durchlässe können die Funktionsbeziehungen entlang der Leitlinien (v. a. Fließgewässer) aufrechterhalten werden. Entlang der Moosach erfolgt nur noch eine vorübergehende Beeinträchtigung während der Bauphase. Durch die Tunnelverlängerung um 75 m nach Süden werden mittelbare Beeinträchtigungen entsprechend verringert. Im Bereich des Vöttinger Weihers werden zwei Kleintier-/ Wilddurchlässe errichtet. Aufgrund der Umfahrung des Vöttinger Weihers im Westen und Süden wird eine mittige Durchschneidung des sehr hoch bedeutsamen Erholungsgebietes, das sich vom Weihestephaner Südhang über die Moosachau bis zum Erholungsschwerpunkt um den Vöttinger Weiher erstreckt, vermieden, ohne jedoch in größerem Maße in das Wiesenbrütergebiet und das Wasserschutzgebiet einzugreifen. Durch die weitere Verschiebung der Trasse im Zuge der 1. Tektur vom 02.07.2007 um etwa 50 m nach Süden kann der Feuchtwald am Vöttinger Weiher komplett erhalten werden. Das Risiko des Vogelschlages sowie der Kollisionen mit Fledermäusen und Insekten wird durch trassennahe Bepflanzung und begleitende Wallschüttungen minimiert (Funktion auch als Überflughilfe).

3.4.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung, Ersatzmaßnahmen

Die verbleibenden Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken, sind in Unterlage T1-11 Kapitel 4.5.1 S. 41 – 47 ausführlich dargestellt, hierauf verweisen wir. Die Beeinträchtigungen sind in die Konfliktgroßbereiche K 1 (Tertiäres Hügelland am westlichen Stadtrand von Freising und nördlicher Randbereich des Freisinger Moooses Bau-km 0-020 bis 1+290), K 2 (Freisinger Moos im Umfeld des Vöttinger Weihers Bau-km 1+290 bis 2+170) und K 3 (Münchner Schotterebene vom Ostrand des Freisinger Moooses bis zum Westrand der Isarauen Bau-km 2+170 bis 3+580) gegliedert (Unterlage T1-11.2).

Die in § 19 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG statuierte Pflicht, unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren, stellt nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht dar, ist also einer Abwägung nicht zugänglich.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. 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). Bei der naturschutzrechtlichen Abwägung ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen, die für die dort wild lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Zulässigkeit des Vorhabens fordert.

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf wurde entsprechend den sog. gemeinsamen Grundsätzen der Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Bauvorhaben vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Der Ausgleich hat Vorrang.

Die Beeinträchtigungen haben entsprechend den o. g. „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben einen Ausgleichsflächenbedarf von insgesamt 5 ha zur Folge. Dieser wird durch die Ausgleichsmaßnahme A 1 bis A 4 mit einer anrechenbaren Gesamtfläche von insgesamt 6,73 ha abgedeckt.

Diese Ausgleichsmaßnahmen (A1 bis A4) für Eingriffe nach Art. 6 und 6a Bay-NatSchG werden durch zwei zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen (A 5 und A 6, zusammen 4,02 ha), die durch Belange des speziellen Artenschutzes begründet sind, ergänzt. Die Gesamtfläche aller Ausgleichsmaßnahmen beträgt somit 10,75 ha. Die Herleitung des Ausgleichsflächenbedarfes ist in Unterlage T1-11.1 Kap. 5.2 und die Gegenüberstellung des qualitativen Ausgleichsflächenerfordernisses und der Ausgleichsmaßnahmen in Unterlage T1-11.1 Kap. 5.3 enthalten. Darauf verweisen wir.

Für die Eingriffe in den Naturhaushalt sind danach folgende Maßnahmen vorgesehen:

Als Ausgleich für folgende Eingriffe in den Konfliktbereichen Nr. 1-3 (siehe Unterlage T2-11.2): Bau-km 0-020 bis 3+580

- Verlust und Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Funktionsbeziehungen an Fließgewässern und deren Begleitstrukturen
- Verlust und Beeinträchtigungen von sonstigen Lebensräumen und Funktionsbeziehungen im gesamten Streckenabschnitt
- Verlust von Retentionsvolumen im Überschwemmungsgebiet der Moosach
- Verlust, Beeinträchtigung und Gefährdung von Flächen mit hoher bis sehr hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag

- Verlust, Beeinträchtigung und Gefährdung von Böden mit hoher Empfindlichkeit und / oder hohem abiotischem Standortpotenzial

ist in der Ausgleichsmaßnahme A 1 die Anlage eines Flussarmes (Moosachverzweigung) mit Feuchtfleichen westlich von Pulling vorgesehen.

Zur Optimierung fluss- und auentypischer Lebensräume wird an der Moosach ein neuer, beidseitig angebundener Flussarm geschaffen (Wassertiefe ca. 0,6 m) mit naturnah gestalteten Sohl- und Uferbereichen (Sohlgumpen, steile Böschungen am Prallufer, flache Böschungen am Gleitufer, Schlamm- und Kiesflächen im Wechselwasserbereich). Die Wasserumleitung erfolgt über eine Leitbühne aus Totholz, die rechtsseitig in der Moosach eingebaut wird (Länge ca. 2/3 der Flussbreite, Winkel 45°, Oberkante der Bühne auf Höhe des mittleren Wasserspiegels). Zwischen dem alten und dem neuen Moosacharm werden grundwassernahe Rohbodenstandorte mit Amphibien-Tümpeln angelegt, die der natürlichen Sukzession überlassen werden. Aus dem Grünland am Ostufer der Moosachverzweigung wird eine Streuwiese neu geschaffen. Seggen- und binsenreiche Bereiche werden vom Oberbodenabtrag ausgenommen. Das verbleibende Wirtschaftsgrünland wird zu einer artenreichen Extensivwiese entwickelt. Zwischen dem Wiesenkomplex und dem angrenzenden Weg wird durch Reduzierung der Mahd (alle 3 – 5 Jahre) eine Pufferzone aus Hochstauden und Röhricht geschaffen. Die anrechenbare Flächengröße der Maßnahme A 1 beträgt 4,17 ha.

Als Ausgleich für folgende Eingriffe in den Konfliktbereichen Nr. 1-3 (siehe Unterlage T1-11.2): Bau-km 0-020 bis 3+580

- Verlust und Beeinträchtigung von Lebensräumen und Vernetzungsfunktionen im gesamten Streckenabschnitt, insbesondere im Freisinger Moos
- Beeinträchtigung und Gefährdung von Flächen mit hoher bis sehr hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag
- Verlust, Beeinträchtigung und Gefährdung von Böden mit hoher Empfindlichkeit und / oder hohem abiotischem Standortpotenzial

ist in der Ausgleichsmaßnahme A 2 die Vergrößerung bzw. Optimierung eines Niedermoor-Komplexlebensraumes im Kernbereich des Freisinger Moores westlich von Pulling vorgesehen. Im Anschluss an einen Biotopkomplex mit einem hochwertigen, jedoch aus naturschutzfachlicher Sicht zu kleinen Streuwiesenrest werden artenreiche Wiesenlebensräume wiederhergestellt. Eine weitere Streuwiesenfläche entsteht zwischen dem Weiherkomplex und dem Erlenwäldchen. Zwischen dem Streuwiesenkomplex und angrenzenden Weg- und Wiesen-/Weideflächen wird ein Röhricht- und Hochstaudensaum als Pufferzone angelegt, indem das vorhandene Grünland nur noch alle 3 – 5 Jahre gemäht wird. Das verbleibende Wirtschaftsgrünland wird durch Aushagerung zu einer artenreichen Extensivwiese entwickelt. Alternativ kann eine Beweidung vorgesehen werden. Die anrechenbare Flächengröße der Maßnahme A 2 beträgt 2,24 ha.

Als Ausgleich für folgende Eingriffe im Konfliktbereich Nr. 2 von Bau-km 1+290 bis 2+170

- weitreichende optische Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in der offenen, weit einsehbaren Landschaft des Freisinger Moores westlich des Vöttinger Weihers durch die Dammlage der Westtangente und durch die straßenbegleitenden Dammschüttungen
- Beeinträchtigungen der Erholungseignung von Fuß- und Radwegebeziehungen im Freisinger Moos durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Lärm, optische Unruhe) und Trennwirkung

ist die Ausgleichsmaßnahme A 3 mit dem Schwerpunkt der landschaftlichen Einbindung und der Neugestaltung des Landschaftsbildes durch Pflanzung von Einzelbäumen und –sträuchern zur Einbindung der Trasse im Freisinger Moos

westlich des Vöttinger Weihers vorgesehen. Die Ausgleichsmaßnahme A 3 ergänzt die umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen entlang der Trasse. Es werden Baum und Strauchpflanzungen vorgenommen, die zusammen mit blütenreichen Extensivwiesen die Trasse zusätzlich einbinden. Die Gehölzpflanzungen erfolgen in Form von Einzelbäumen und Baumgruppen unter Verwendung standortheimischer Gehölze und werden entsprechend gepflegt. Die anrechenbare Flächengröße der Maßnahme A 3 beträgt 0,10 ha.

Als Ausgleich für folgende Eingriffe im Konfliktbereich Nr. 3 von Bau-km 2+170 bis 3+580

- weitreichende optische Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in der offenen, weit einsehbaren Landschaft des Freisinger Mooses westlich des Vöttinger Weihers durch die Dammlage der Westtangente und durch die straßenbegleitenden Dammschüttungen
- Beeinträchtigungen der Erholungseignung von Fuß- und Radwegebeziehungen im Freisinger Moos durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Lärm, optische Unruhe) und Trennwirkung

ist die Ausgleichsmaßnahme A 4 mit dem Schwerpunkt der landschaftlichen Einbindung und der Neugestaltung des Landschaftsbildes durch Anlage von Hecken zur Einbindung der Trasse im Freisinger Moos auf zwei Teilflächen westlich der Feldfahrt vorgesehen.

Geplant sind Gehölzpflanzungen, die zusammen mit blütenreichen Extensivwiesen und Krautsäumen die Trasse so in die Landschaft einbinden, dass das Flächenmuster der umgebenden Mooslandschaft aufgegriffen wird, die Westtangente nicht frontal wahrgenommen wird und die Weite der Mooslandschaft erhalten bleibt (zum Gestaltungskonzept siehe Unterlage T1-11.1 Kap. 5.6.2). Die Gehölzpflanzungen erfolgen in Form von Hecken unter Verwendung standortheimischer Gehölze und werden entsprechend gepflegt. Die anrechenbare Flächengröße der Ausgleichsmaßnahme A 4 beträgt 0,22 ha.

Die Ausgleichsflächen A 5 und A 6 mit dem Schwerpunkt des speziellen Artenschutzes werden im Zusammenhang mit der artenschutzrechtlichen Prüfung unter C 3.3.5.1 erläutert.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Ausgleichsmaßnahmen 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 T2-10) 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 Bund Naturschutz kritisiert, dass die Eingriffe in die bedeutsamen Lebensräume an der Moosach und Aue nur mit der Konfliktintensität hoch, am Vöttinger Weiher nur als mittel bewertet wurden, trotz einiger seltener Arten in guten Beständen, streng geschützter Arten und „Rote-Liste-Arten“ (*Utricularia* sp., *Nuphar lutea*, *Nymphaea alba* u.a) und im Vergleich zu „sehr hoch“ für den Waldrand an der Thalhauser Straße, für den keine Arten dieser Kategorien angegeben sind.

Darüber hinaus seien einige Ausgleichsmaßnahmen nicht geeignet und einige Eingriffe nicht vollständig ausgleichbar. Die Aufforstung südlich des Vöttinger Weihers (gemeint ist wohl die Gestaltungsmaßnahme G 2) sei in dieser Form ein Eingriff, da potentielle Kiebitzlebensräume zerstört würden und der Verlust von Wiesen bzw. Offenland geeignet sei, das angrenzende SPA von außen zu

beeinträchtigen. Dabei offenbare sich die unzureichende Kenntnis und Bewertung des SPA- Gebietes (Wirkung von außen auf das Gebiet und die Arten).

Der Eingriff sei insgesamt durch den dauerhaften Lebensraumverlust mit Verkleinerung des Gesamtareals für viele Arten wie auch durch die sehr langen Störungen durch die Bauzeit nicht vollständig ausgleichbar. Zudem werde die Barrierewirkung der Trasse insgesamt in der Planung unterschätzt. Nicht ausgleichbare Eingriffe in Flora und Fauna bestünden durch Vogelschlag und entsprechende Kollisionen mit Fledermäusen und Insekten, die erhebliche Barrierewirkung für Groß- und Kleinsäuger sowie Reptilien, Amphibien, Laufkäfer, Heuschrecken, Libellen etc. , Störung der Arten durch Lärm, die erhebliche Bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahmen für Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Libellen, Heuschrecken u. a. und die Beeinträchtigungen der Gewässerqualität und damit des Lebensraums von Fischen, Libellen (z.B. Gebänderte Prachtlibelle) - beispielsweise fehle eine Untersuchung der Fischfauna in den überquerten Wasserläufen. Die Wirksamkeit der Minimierungsmaßnahmen sei in Zweifel zu ziehen. Die Eingriffe in Flora und Fauna (darunter auch streng geschützte Arten) bei Realisierung der Planung seien nicht vermeidbar oder ausgleichbar. Sie seien nur durch die Realisierung der Nullvariante vermeidbar und daher nach Art. 6 Bay-NatSchG zu unterlassen.

Diese Einwände weisen wir zurück. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage T1-11.1) festgestellten Konfliktintensitäten sind nachvollziehbar. Die Moosach wird im Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern (ABSP) als überregionale Verbundachse eingestuft. Wegen der erfolgten Begradigungen, der teilweisen Bebauung im Uferbereich, der Nährstoffeinträge und der nur schmalen Begleitvegetation ist die Lebensraumfunktion und damit auch die Wirksamkeit als Vernetzungssachse innerhalb des Siedlungsbereiches in Vötting so beeinträchtigt, dass die Lebensräume bzw. die Funktionsbeziehungen entlang der Moosach in diesem Abschnitt nur mit der Wertstufe „hoch“ versehen werden. Die Frage, ob die genannten Wasserpflanzengesellschaften im Vöttinger Weiher als mittel oder hoch bedeutsamer Lebensraum einzustufen sind, ist nicht relevant, da der Lebensraum mit den genannten Pflanzen von der geplanten Westtangente nicht beeinträchtigt wird. Die naturnahen Eichen-Hainbuchenwaldbestände mit Alteichen an Geländestufen im Freisinger Forst nördlich der St 2084 wurden auch auf Grund des Vorkommens des seltenen Mittelspechtes als sehr bedeutsame Lebensräume eingestuft. Die Funktionsbeziehungen innerhalb dieses zusammen mit dem Isarauwald im Landkreis Freising größten Waldbestand wurden als „hoch“ eingestuft. Dieser zuvor genannte Waldbestand ist im Waldfunktionsplan auch als Wald mit besonderer Bedeutung für die Forschung ausgewiesen. Die Einstufung als „sehr hoch“ bzw. „hoch“ ist nicht relevant, da auf Eingriffe in den Freisinger Forst im Zuge der Tekturplanung verzichtet wird.

Die von der geplanten FS 44 neu - Westtangente Freising verursachten Eingriffe sind insgesamt unter Berücksichtigung der erfolgten Minimierungen (C. 3.4.5.2.2) ausgleichbar. Die Ausgleichsflächenplanung ist mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt. Die höhere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme bestätigt, dass die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen hinsichtlich Umfang und naturschutzfachlicher Zielsetzung ausreichend sind. Durch die Planänderungen der 1. Tektur kann ein dauerhafter Eingriff im Bereich der Moosach vermieden werden. Eingriffe im Bereich des Wiesenbrütergebietes werden zusätzlich durch artenschutzrechtlich begründete Ausgleichsflächen kompensiert. Die nur kleinflächige Aufforstung südlich des Vöttinger Weihers stellt keine Ausgleichsfläche im Sinne des Naturschutzrechtes dar, sondern dient der landschaftsgerechten Einpassung der Trasse (Gestaltungsmaßnahme G 3). Die Aufforstung geschieht im direkten Anschluss an den Feuchtwald südlich des Vöttinger Weihers. Dadurch kann keine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets „von außen“ erfolgen, da die ja bereits vorhandene Gehölzkulisse des Feuchtwaldes

im Hinblick auf die Lebensraumansprüche wiesenbrütender Vogelarten nicht verstärkt wird.

Durch die vom Bund Naturschutz beanstandeten Auswirkungen des Vorhabens entstehen keine nicht ausgleichbaren Eingriffe. Ausgesprochen lärmempfindlichen Arten sind nicht betroffen, da diese aufgrund der Vorbelastung durch vorhandenen Verkehr, Wohnbebauung, Erholungsnutzung und Fluglärm im Untersuchungsgebiet nicht vorkommen.

Mit der Ausgleichsfläche A1 (Anlage eines Moosachseitenarmes) werden die Lebensraumbedingungen für Fischarten der Äschen-/Forellenregion im kanalartig ausgebauten Moosachlauf verbessert und zusätzlich auentypische Gewässer- und Verlandungslebensräume neu geschaffen. Über das Fischartenspektrum der Moosach liegen aktuelle Angaben vor (u. a. Gewässerentwicklungsplan Moosach 2006). Nach Angaben der Fachberatung für Fischerei sind für die Moosach 26 Fischarten nachgewiesen. Die Konfliktermittlungs- und Planungsaussagen bzw. die Wertungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan wurden durch diese Angaben bestätigt.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind.

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. Dabei handelt es sich insbesondere um die Umlegung des Thalhauser Grabens bei Bau-km 0+070 und die Verlegung des Schleiferbachs bei Bau-km 2+877 sowie die temporäre Umlegung der Moosach während der Tunnelbauzeit. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Im Bereich der Schutzzone des Wasserschutzgebiets wurden die notwendigen Schutzmaßnahmen nach RiStWaG in Abstimmung mit dem WWA München eingeplant.

Im Bereich der Moosachverlegung von Fluß-km 15.000 bis Fluß-km 14.800 geht gem. Art. 43 Abs. 3 BayWG die Gewässerunterhaltslast für die Moosach aufgrund der völligen Beseitigung und Wiederherstellung des Flussbetts der Moosach auf die Stadt Freising über, da dieser Unterhalt durch die Baumaßnahmen bedingt ist. Der Unterhaltsaufwand besteht insbesondere aufgrund des Neubaus des Moosachbetts, da der neugebaute Flussabschnitt erst nach einigen Jahren bei der Uferstabilität und der Dichtigkeit des Flussbetts mit einem natürlichen Flusslauf zu vergleichen ist. Nach Erfahrungswerten der Wasserwirtschaftsverwaltung wird sich das verlegte Flussbett der Moosach erst nach etwa 10 Jahren nach Fertigstellung wie ein natürliches Flussbett verhalten. In einer Besprechung bei der Regierung von Oberbayern am 28.04.2008 haben sich die Wasserwirtschaftsverwaltung (WWA München, SG 52 und 55 der Regierung von Oberbayern) und die Stadt Freising darauf geeinigt, dass 10 Jahren nach der Abnahme der Moosach-Rückverlegung die Voraussetzungen von Art. 43 Abs. 3 BayWG nicht mehr gegeben sind und die Unterhaltslast für die Moosach, ein Gewässer 2. Ordnung, an den dann zuständigen Freistaat Bayern (Art. 43 BayWG in der ab 01.01.2009 geltenden Fassung) fällt. Dies haben wir in Auflage A 3.2.1.6 festgelegt. Die Einzelheiten werden in einer Vereinbarung zwischen dem WWA München und der Stadt Freising geregelt.

Im unmittelbaren Unterquerungsbereich des Tunnels unter dem Flussbett besteht darüber hinaus eine Unterhaltslast der Stadt Freising gem. Art. 44 Abs. 4 BayWG, wenn dies zum Schutz der Straße und ihrer Bestandteile (Tunneldecke etc.) erforderlich ist.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Die von den zuständigen Wasserwirtschaftsämtern vorgeschlagenen Auflagen haben wir im Wesentlichen übernommen (A. 3.2).

Die Kanzlei Labbé & Partner kritisiert, dass die Zone III des Wasserschutzgebiets auf einer Länge von insgesamt 0,8 km beeinträchtigt werde. Sogar der Erläuterungsbericht (Unterlage T1-1) gehe in der Endabwägung bei einer Länge von 2,42 km von einem „hohen bis sehr hohen Risiko für Grundwasservorkommen“ aus. Dies sei nicht akzeptabel. Art. 2 Ziff. 11 BayLplG schreibe vor, dass „Der Standort von Anlagen, die die natürliche Beschaffenheit des Grundwassers nachteilig beeinflussen können, so gewählt werden soll, dass Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen vermieden werden.“

Es sei nicht dargestellt, wie das „hohe bis sehr hohe Risiko“ für das Grundwasser ausgeschlossen bzw. minimiert werden kann. Aufgrund des überragenden Interesses der Bevölkerung an unbeeinträchtigtem Grundwasser müssen die Planungsvorstellungen der Stadt dem gegenüber zurücktreten.

Andere Einwander bemängeln, dass mit der beantragten Trassenführung die absolute Schutzwirkung des Wasserschutzgebiets nicht mehr gegeben sei. Es sei zu bezweifeln, dass die aufgelisteten Schutzmaßnahmen bei einem Unfallereignis mit hoher Brisanz ausreichend sind. Zudem werde nichts über die Dichtigkeit des Stahlbetons bei den Schutzbauten ausgesagt. Hier sei die rechnerische Rissweite mit 0,1 mm vorzuschreiben.

Diese Kritik weisen wir zurück. In den wasserrechtlichen Unterlagen (T1 – 9) wird detailliert beschrieben, wie Risiken für das Grundwasser, sowie die betroffenen Fließgewässer vermieden werden sollen. Das Vorhaben hält die strengen Anforderungen der RiStWag in der höchsten Schutzstufe 4 ein. Zudem wird das Wasserschutzgebiet von der Trasse unterstromig gequert, was die Risiken einer Kontamination des Trinkwasserbrunnens im Falle einer Havarie mindert. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt München und das Landratsamt Freising (Sachgebiet Wasserrecht) haben die Planunterlagen geprüft und sie unter zahlreichen Auflagen gebilligt, die Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind.

3.4.6.2 Hochwasserschutz

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler bezweifelt, dass der Eingriff in das Überschwemmungsgebiet der Moosach mit einem Retentionsausgleich von 12.000 Kubikmeter durch eine Ansetzung eines Ausgleichs an anderer Stelle kompensiert werden könne. Es bestünden Schwierigkeiten, zusätzlichen Retentionsraum durch Abgrabungen in der Mooslandschaft zu schaffen, da dort ein hoher Grundwasserstand vorhanden sei. Dieser Umstand zwingt nunmehr zu dem Kunstgriff, einen vermeintlichen Ausgleich durch Aufstauvolumen an anderer Stelle anzusetzen. Zudem sei fraglich, ob man bereits mit einem zweidimensionalen Strömungsmodell diesen erforderlichen Ausgleich hinreichend berechnen könne. Im Hinblick auf die bekanntermaßen in den letzten Jahren gestiegenen Gefahren durch Hochwasserereignisse und die verfolgten Zielsetzungen, keine Eingriffe in Retentionsräume vorzunehmen, sei dieser Eingriff abzulehnen. Die geplante Westtangente durchschneide das Überschwemmungsgebiet der Moosach in Nordsüdrichtung und erzeuge einen unnatürlichen Riegel. Diese Riegelwirkung sei in den Unterlagen nicht berücksichtigt und behandelt. Hieraus könnte sich eine Verschärfung der Überschwemmungssituation im Hochwasserfall ergeben, die zu anders gearteten Ausbreitungen der Moosach führen könnten. Die damit

einhergehenden Gefahren für die umliegende Wohnbebauung seien nicht hinreichend untersucht und dargestellt.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Die durchgeführten hydraulischen Berechnungen zu den Auswirkungen des Straßenbauwerkes auf das Hochwasserverhalten der Moosach entsprechen den allgemein anerkannten Regeln der Technik (Berechnungsmodell, Retentionsausgleichsberechnung). Die vorgesehene Geländeschwelle verbessert den Hochwasserschutz des Flurstückes 587, da bei einem heutigen Hochwasser mit gleicher Abflussmenge (wie in der Berechnung zu Grunde gelegt) Teile dieses Grundstückes überflutet wären, weil kein Damm zum Schutz vor der Wasserausbreitung vorhanden ist. Die beanstandete „Riegelsituation“ können wir nicht erkennen. In den hydraulischen Berechnungen ist die Bestandsgeländevermessung und die geplante Straßentrasse mit der Brücke über den Dampfähnger- und den Mühlangergraben berücksichtigt. Mit der Berechnung ist nachgewiesen, dass der Aufstau durch den Straßendamm maximal 9 cm beträgt, was innerhalb der zulässigen Grenzen liegt. Stromabwärts wird die Hochwasserausbreitung durch das Straßenbauwerk nicht beeinflusst.

Das Wasserwirtschaftsamt München hat in seinen Stellungnahmen vom 12.07.2006 und 29.08.2007 das Hochwasserschutzkonzept geprüft und hält weitere Maßnahmen zum Hochwasserschutz nicht für erforderlich.

3.4.6.3 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Die normalerweise übliche und zu bevorzugende breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers über Bankette, Böschungen und Mulden ist bei der FS 44 neu Westtangente Freising nur auf kleinen Teilstrecken möglich. Eine Sammlung des Regenwassers ist insbesondere wegen des Wasserschutzgebiets erforderlich, das zwischen Bau-km 1+450 und 2+770 berührt wird und wo keine Versickerung stattfinden soll. Weiterhin ist eine Sammlung in den Tunnel- und Trogstrecken und auf den Brückenbauwerken erforderlich. Die Regenwassersammlung erfolgt vorwiegend in Kanälen, die über Einlaufschächte beschickt werden. Für die Ableitung aus dem Wasserschutzgebiet sind dichte Kanäle vorgesehen. Vor Einleitung in ein Gewässer erfolgt eine Reinigung (Absicherung gegen Leichtstoffflüssigkeiten und Absetzvorgang) und Rückhaltung in Rückhaltebecken (Becken 1,4,5 und 6). Im Versickerbecken (Becken 2) erfolgt die Versickerung über eine reinigende mindestens 30 cm mächtige bewachsene Oberbodenschicht.

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

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

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 einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 25 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

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

Die Kanzlei Labbé & Partner rügt, dass die durch die Planung ausgelösten Eingriffe in die Landwirtschaft in den Planunterlagen nicht einmal angesprochen worden seien. Gleichwohl handele es sich auch hier um einen nicht nur privaten sondern auch öffentlichen Belang. Art. 2 Ziff. 10 BayLplG schreibe vor, die natürlichen Ertragsbedingungen der Land- und Forstwirtschaft zu verbessern und darauf hinzuwirken, dass der land- und forstwirtschaftlich genutzte Boden auch künftig als Kulturlandschaft erhalten bleibt. Selbst in der Endabwägung im Erläuterungsbericht (Unterlage T1-1) finde sich der Begriff der Landwirtschaft nicht; unter „Schutzgut Boden“ sei lediglich das Ausmaß der Versiegelung zu entnehmen.

Diese Kritik weisen wir zurück. Der öffentliche Belang der Landwirtschaft ist mit dem entsprechenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden. Die Interessen der Landwirtschaft sind insbesondere bei der Aufrechterhaltung des landwirtschaftlichen Wegenetzes berücksichtigt. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

3.4.8 Städtebauliche Belange

Die einzige denkbare sinnvolle Möglichkeit der baulichen Entwicklung der Stadt Freising im Ortsteil Vötting sowie für eine Entwicklung der TU Weihenstephan liegt in einer Erweiterung nach Westen. Diese Erweiterungsmöglichkeit wird durch das planfestgestellte Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Dieser ortsplanerische Belang hat erhebliches Gewicht für die Entscheidung. Auch wenn die Stadt Freising eine konkrete Bauleitplanung noch nicht in Angriff genommen hat, kann das Abwägungskriterium des sogenannten Freihaltebelangs bereits in die Abwägung mit einbezogen werden (BVerwG vom 26.05.1994, UPR 1994, 342).

3.4.9 Sonstige öffentliche Belange

3.4.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

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

3.4.9.2 Naherholung

Zahlreiche Einwender rügen, dass durch die Landschaftszerschneidung und die Lärmauswirkungen der Westtangente sowie durch den Wegfall von Wegeverbindungen, das Naherholungsgebiet im Freisinger Moos und rund um den Vöttinger Weiher unwiederbringlich zerstört würde. Dies stehe im Widerspruch zu den Planungen, das Naherholungsgebiet am Vöttinger Weiher zu erweitern und für Kinder attraktiver zu gestalten. Im Abwägungsprozess zur Genehmigung der Planung sei dieser Aspekt gesondert zu würdigen. Die Westtangente stelle eine Lärm- und Abgasquelle direkt neben dem Erholungsgebiet dar.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Der Erholungsschwerpunkt um den Vöttinger Weiher wird zwar sicherlich stärker als bisher durch Verkehrslärm belastet, bleibt aber durch die letztendlich gewählte Trasse im Zusammenhang mit den Wohngebieten erhalten. Die Beeinträchtigungen werden durch den geplanten Seitenwall verringert, der auch die Sichtbeziehung auf die Westtangente im Wesentlichen abschirmt. Wegebeziehungen in die anschließende Mooslandschaft werden weitestgehend erhalten, z. T. ergänzt (z.B. Vöttinger Weiher – Isarauen). Beeinträchtigungen der Erholungseignung werden soweit möglich durch umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen minimiert. Zudem läuft derzeit ein Projekt der Stadt Freising im Rahmen der Förderkulisse „Leader Plus“ zur weiteren Aufwertung des Naherholungsgebiets Vöttinger Weiher, das die Attraktivität dieses Gebiets weiter steigern wird.

Die verkehrlichen Interessen am Bau der Westtangente Freising und die Entlastung der Innenstadt sind hier vorrangig gegenüber einer vollständig unverlärmtten Erhaltung des Naherholungsgebiets. Von einem kompletten Verlust der Erholungseignung des Vöttinger Weiher kann – auch angesichts der geplanten Aufwertungsmaßnahmen der Stadt Freising nicht ausgegangen werden.

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 rund 25 ha Fläche aus Privateigentum benötigt, knapp 1,7 ha werden durch Tunneldienstbarkeiten dauerhaft beschränkt.

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

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

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

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

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen z. B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern.

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

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

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.

Lärmschutzauflagen sind unter C 2.4.4 behandelt.

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 Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem

Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

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

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

3.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

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

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

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

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

3.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.6.3 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Ziff. 3 BayStrWG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in Art. 17 Abs. 4 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

3.5.1.2.5 Gebäudeschäden durch Tunnelbau, Setzungen, Veränderungen der Grundwassersituation

Mehrere Einwander befürchten bei der geplanten Untertunnelung von Vötting Gebäudeschäden bis hin zur Gefährdung der Standsicherheit durch baubedingte Erschütterungen, durch Setzungen oder durch Veränderungen der Grundwassersituation und andere baubedingte Probleme. Derartige Schäden können nach unserer Auffassung weitgehend vermieden werden.

Im Zuge der Baureifplanung und Baudurchführung des Tunnels hat die Stadt Freising alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um die Standsicherheit von Gebäuden nicht zu gefährden und Schäden möglichst von vornherein auszuschließen bzw. minimal zu halten.

Der Planung liegt ein Baugrundgutachten und hydrogeologische Untersuchungen des Zentrums Geotechnik der TU München zugrunde, das nachrichtlich als Unterlage T1-16 in den Planfeststellungsunterlagen enthalten ist.

Alle Maßnahmen, die wasserrechtliche Belange berühren, erfolgen in Abstimmung mit der Wasserrechtsbehörde beim Landratsamt Freising und dem Wasserwirtschaftsamt Freising als zuständiger Fachbehörde. Das Wasserwirtschaftsamt hat in seinem wasserwirtschaftlichen Gutachten eine Vielzahl von Bedingungen und Auflagen gestellt, die zu beachten sind, um frühzeitig die detaillierten Einflüsse und Auswirkungen der Maßnahme zu erkennen und zu kontrollieren.

Im Bereich der offenen Bauweise soll eine Bohrpfahl-Deckelbauweise realisiert werden. Mit dieser Entscheidung wurde sowohl auf den anstehenden erschütterungsempfindlichen Untergrund als auch auf die anstehende Bebauung Rücksicht genommen. Das Einrütteln oder Einrammen von Spundwänden zur Herstellung eines Baugrubenverbau ist nicht vorgesehen und aufgrund der Auflage A 3.5.4 in diesem Bereich nicht zulässig.

Die technische Durchführung der Baumaßnahme ist im Erläuterungsbereich (Unterlage 1 Abschnitt 4) dargestellt. Darauf verweisen wir.

Die Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler beantragt hilfsweise die Stadt Freising zu verpflichten, sämtliche technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die das Risiko für Dritte und deren Grundeigentum mindern. Dabei beantragt sie, die Stadt auch

dazu zu verpflichten, gegebenenfalls auch unwirtschaftliche höchst aufwändige technische Verfahren einzusetzen. Das geplante Tunnelbauwerk sei im Hinblick auf die gefährvollen und unberechenbaren Untergrundverhältnisse mit unabsehbaren Gefahren für die im Tunnelbereich befindlichen Gebäude und andere bauliche Anlagen verbunden.

Dem Antrag haben wir mit den Auflagen unter A 3.5 weitgehend entsprochen. Die Stadt Freising ist allerdings nicht verpflichtet, jede technisch denkbare Schutzmaßnahme ungeachtet der Kosten durchzuführen, sondern lediglich die Gebäude im Umfeld der Tunneltrasse mit den nach dem Stand der Technik erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen vor Schäden zu schützen. Evtl. dennoch auftretende Schäden sind bei Nachweis der Verursachung durch die Baumaßnahme nach den allgemeinen Regeln von der Stadt Freising zu entschädigen.

3.5.1.2.6 Beweissicherungen, Wertminderung

Zahlreiche Einwender fordern die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für ihre Anwesen vor Beginn der Bauarbeiten, da sie Gebäudeschäden durch Setzungen oder Grundwasseraufstau etc. befürchten.

Ein Rechtsanspruch auf derartige Beweissicherungsmaßnahmen im Vorfeld eines Straßenbauvorhabens besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren über die Anträge auf die Aufnahme einzelner Anwesen nicht zu entscheiden.

Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aber auch im Interesse der Vorhabensträgerin ist, hat die Stadt Freising zugesagt, für die Gebäude im Nahbereich zur Tunneltrasse, auf die das Vorhaben Auswirkungen haben könnte, eine Beweissicherung durchführen zu lassen.

Einige Einwender kündigen die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegen die Vorhabensträgerin für den v. a. immissionsbedingten Wertverlust und die Minderung des Mietertrags ihrer trassennah gelegenen Wohngebäude und Grundstücke an, die nicht für das Vorhaben in Anspruch genommen werden.

Auch wenn Fragen der Entschädigung nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens sind und außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt werden, weisen wir darauf hin, dass Wertverluste aufgrund von Reaktionen des Immobilienmarktes auf ein Straßenvorhaben nach geltender Rechtslage nicht zu Ersatzansprüchen gegen den jeweiligen Vorhabensträger führen können. Grundstückseigentümer haben keinen Anspruch darauf, dass sich das Umfeld ihrer Anwesen durch Infrastrukturvorhaben nicht aus ihrer Sicht negativ verändert. Solche Wertverluste sind als Ausfluss des allgemeinen Lebensrisikos vom Eigentümer zu tragen.

3.5.1.2.7 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann dem Straßenbaulastträger nicht auferlegt werden.

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß Art. 40 Abs. 2 BayStrWG und Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf

gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

Eine analoge Anwendung des § 80 VwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

3.5.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwendungsführer in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Stadt Freising, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Stadt Freising Einsicht nehmenden Einwendungsführern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt. Sofern Ausfertigungen des Planfeststellungsbeschluss nach Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG in der öffentlichen Bekanntmachung angegebenen Frist schriftlich angefordert werden, wird die Einwendernummer individuell mitgeteilt, bei den Rechtsanwaltskanzleien auch in Listen für ihre Mandanten.

Die privaten Einwendungen wurden bereits im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange mitbetrachtet. Soweit notwendig wurden auch dabei schon die Einwendernummern verwendet. Auf diese Ausführungen wird vorab verwiesen. Im Folgenden werden nur noch die Einwender behandelt, zu denen darüber hinaus besondere Ausführungen erforderlich sind.

3.5.2.1 Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner

3.5.2.1.1 Einwender 1007

Die Einwender 1007 wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihrer landwirtschaftlichen Nutzflächen. Für das Vorhaben werden aus Fl.Nr. 367 der Gemarkung Vötting (Gesamtgröße: 4.675 m²) eine Teilfläche von 1.240 m² sowie vorübergehend eine weitere Teilfläche von 315 m², die Fl.Nr. 368/6 der Gemarkung Vötting zu 79 m² ganz und aus Fl.Nr. 368/5 der Gemarkung Vötting (Gesamtgröße: 921 m²) eine Teilfläche von ca. 3 m² benötigt.

Die Flächen würden im Zusammenhang genutzt. Die nach der Durchschneidung entstehende nordöstliche Restfläche aus Fl.Nr. 367 sei so klein, dass sie in jedem Falle von der Vorhabensträgerin zu übernehmen sei. Allerdings sei auch die südwestliche Restfläche so klein, dass sie nicht mehr selbständig bewirtschaftet werden kann. Hilfsweise beantragen die Einwender daher, das gesamte Grundstück Fl.Nr. 367 sowie das gesamte Grundstück Fl.Nr. 368/5 zum Verkehrswert abzulösen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie zum Bau der Anschlussstelle der Angerstraße an die Westtangente Freising erforderlich sind. Die Stadt Freising ist im Rahmen der außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu führenden Grundstücksverhandlungen grundsätzlich bereit, die aufgrund der Durchschneidung entstehende nordöstliche Restfläche aus Fl.Nr. 367 der Gemarkung Vötting zum Verkehrswert zu übernehmen. Bzgl. der südwestlichen Restfläche, die noch über 2.000 m² groß ist, ist nicht ersichtlich, warum diese nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden kann. Das Gleiche gilt für die Fl.Nr. 368/5 der Gemarkung Vötting von der nur eine sehr kleine Teilfläche von ca. 3 m² beansprucht wird. Etwaige Erschwernisse, dass die Fl.Nrn 367 und 368/5 nicht mehr als Einheit bewirtschaftet werden könnten, können

im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden.

3.5.2.1.2 Einwender 1008

Die Einwender wenden sich gegen die komplette Inanspruchnahme der Fl.Nr. 885 (Gesamtgröße 5.513 m²) und der Fl.Nr. 372 der Gemarkung Vötting (Gesamtgröße 4.372 m²) und die vorübergehende Inanspruchnahme und Beschränkungen ihrer Grundstücke Fl.Nr. 73 und 74/4 der Gemarkung Vötting. Aus der Fl.Nr. 73 (Gesamtgröße 5.013 m²) soll vorübergehend eine Fläche von 1.135 m² in Anspruch genommen sowie eine Tunneldienstbarkeit im Umfang von 605 m² eingetragen werden. Aus Fl.Nr. 74/5 (Gesamtgröße 643 m²) soll eine Teilfläche von 90 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sowie eine Tunneldienstbarkeit auf einer Teilfläche von 10 m² begründet werden.

Hinsichtlich der Grundstücke Fl.Nr. 73 und 74/4 der Gemarkung Vötting sei die Arbeitsstreifeninanspruchnahme problematisch, Umfang und Dauer der Inanspruchnahme sei nicht erkennbar. Durch den Arbeitsstreifen werde die Gartennutzung der bebauten Grundstücke auf Jahre hinaus entwertet. Hilfsweise fordern die Einwender, die Art der Arbeitsstreifennutzung genau festzulegen.

Beim Bau und Betrieb des Tunnel Vötting befürchten die Einwender 1008 Erschütterungen und beantragen, durch ein Gutachten des Bayerischen Landesamts für Umwelt das Ausmaß der Erschütterungen an ihrem Anwesen genau festzustellen.

Hilfsweise fordern die Einwender eine Klarstellung, dass die Tunneldienstbarkeit auf den betroffenen Flächen einer ortsüblichen Bebauung nicht entgegensteht.

Auf die vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 1.135 m² aus Fl.Nr. 73 und einer Teilfläche von 90 m² aus Fl.Nr. 74/5 der Gemarkung Vötting kann nicht verzichtet werden. Grundsätzlich werden die beiden genannten Grundstücke in bergmännischer Bauweise voraussichtlich von Norden her unterfahren. Dies bedeutet, dass keine Baugrube in diesem Abschnitt hergestellt wird und somit weder Lärm noch Staub an die Oberfläche dringen. Eine Gartennutzung ist deshalb praktisch ohne Unterbrechung möglich. Die Flächenstreifen unmittelbar neben dem Tunnel werden ebenfalls nur in der Tiefe beansprucht, wenn etwa im Zuge des Tunnelvortriebs Gebirgsanker („Stahlnägel“) zur Fixierung der Spritzbetonschale beim Vortrieb gesetzt werden müssen. Eine oberirdische Beanspruchung dieser Flächen ist nur vorgesehen, falls einzelne Brunnen zur Grundwasserentspannung gebohrt werden müssten. Die Herstellung eines Brunnens dauert etwa eine Woche. Die Elektropumpen werden im Brunnentiefsten installiert und sind somit nicht zu hören. Die Betriebsdauer der Brunnen wird max. zwei Jahre betragen. Zur Sicherung der Möglichkeit, bei Bedarf Brunnen zur Grundwasserentspannung bohren zu können, ist die vorübergehende Inanspruchnahme des oberirdischen Arbeitsstreifens erforderlich. Ob und wo genau solche Brunnen gebohrt werden müssen, kann erst im Rahmen der Baureifplanung festgelegt werden.

Die Stadt Freising hat im Erörterungstermin zugesagt, den Tunnel mit einer verstärkten Innenschale so zu errichten, dass eine spätere Überbauung des Tunnels grundsätzlich denkbar ist. Diese muss aber detailliert mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt werden, die Tiefe möglicher Kellergeschoße wird durch den Tunnel limitiert.

Unzumutbare Erschütterungen durch den Betrieb sind an den Anwesen der Einwender nicht zu erwarten. Nach allen Erfahrungen werden durch gummibereifte Fahrzeuge induzierte Schwingungen durch die dämpfenden Massen des Tunnelsohlgewölbes so stark gedämpft, dass an der darüber liegenden Bebauung keine Erschütterungen auftreten. Ein gesondertes Gutachten des Bayerischen Landesamts für Umwelt halten wir daher nicht für erforderlich. Das Landesamt für

Umwelt war im Planfeststellungsverfahren beteiligt, hat die Pläne geprüft und keine Bedenken wegen möglicher Erschütterungswirkung geäußert.

Eine Beweissicherung aller Gebäude im unmittelbarem Einflussbereich des Tunnels, also auch der Gebäude der Einwender auf den Fl.Nrn 73 und 74/4 der Gemarkung Vötting wird von der Stadt Freising zugesagt.

3.5.2.1.3 Einwenderin 1009

Die Einwenderin wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihrer landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Unmittelbar in Anspruch genommen werden folgende Flächen der Gemarkung Vötting:

- aus Fl.Nr. 571 (Gesamtgröße 8.513 m²) auf Dauer 2.345 m² und vorübergehend 95 m²;
- aus Fl.Nr. 570 (Gesamtgröße 9.774 m²) auf Dauer 1.735 m² und vorübergehend 180 m²;
- aus Fl.Nr. 569 (Gesamtgröße 9.808 m²) auf Dauer 1.770 m² und vorübergehend 180 m²
- aus Fl.Nr. 567 (Gesamtgröße 10.021 m²) auf Dauer 2.765 m² und vorübergehend 70 m²
- aus Fl.Nr. 566 (Gesamtgröße 10.188 m²) auf Dauer 2.440 m²
- aus Fl.Nr. 565 (Gesamtgröße 10.043 m²) auf Dauer 2.500 m² und vorübergehend 95 m²
- aus Fl.Nr. 534 (Gesamtgröße 9.997 m²) auf Dauer 7.830 m²
- aus Fl.Nr. 432 (Gesamtgröße 14.690 m²) auf Dauer 8.170 m² und vorübergehend 875 m²
- aus Fl.Nr. 362 (Gesamtgröße 4.938 m²) auf Dauer 470 m² und vorübergehend 125 m²

Die Einwenderin ist zudem durch die Abtretung von 220 m² und der vorübergehenden Inanspruchnahme von 10 m² aus dem Ufergrundstück Fl.Nr. 548 der Gemarkung Vötting (Gesamtgröße 2640 m²) betroffen.

Nach Auffassung der Einwenderin verblieben bei den Fl.-Nrn 432 und 534 der Gemarkung Vötting aufgrund deren Größe und Form unwirtschaftliche Restflächen, bezüglich derer es unzumutbar sei, diese im Eigenbesitz zu behalten. Insoweit vergrößere sich die Abtretungsfläche bei der Fl.Nr. 432 noch um 6.110 m² und bei der Fl.Nr. 534 um 1.647 m². Die gesamte Abtretungsfläche betrage insgesamt: 41.812 m². Bei den Abtretungsflächen aus Fl.Nr. 569 und 570 handle es sich um die landwirtschaftliche Hofstelle mit Fl.Nr. 571 als unmittelbarer Hofanschlussfläche, die mittlerweile ebenfalls bebaut sei und den Grundstücken Fl.Nr. 565, 566 und 567 als unmittelbar neben der Hofstelle gelegenen Flächen. Diese Flächen würden durch die geplante Maßnahme diagonal durchschnitten, die Restflächen seien nur noch durch Inkaufnahme erheblicher Umwege zu erreichen und kaum noch zu bewirtschaften. Die Einwenderin betreibe im Haupterwerb Rinderhaltung; durch die Planung werde ihr die Möglichkeit genommen, Jungvieh unmittelbar aus dem Stall auf angrenzende Weiden auszutreiben. Insgesamt führe die geplante Maßnahme bei einer Gesamteigenfläche von 19 Hektar zu einer konkreten Existenzgefährdung ihres im Haupterwerb geführten landwirtschaftlichen Betriebes.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie zum Bau der FS 44 neu Westtangente Freising erforderlich sind.

Auf der Grundlage einer Stellungnahme des Amtes für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg gegenüber der Vorhabensträgerin vom 19.02.2008 gehen wir nicht von einer Existenzgefährdung für den Betrieb der Einwenderin aus. Nach Aussage des Amtes für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg umfasst der Betrieb (einschließlich Pachtflächen) 35,4 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Aufgrund der natürlichen Gegebenheiten (hoher Grünlandanteil, nasse Standorte) wird der Betrieb mit Milchviehhaltung bewirtschaftet. In den letzten Jahren hat im Betrieb der Einwenderin eine massive Viehabstockung von über 40 % stattgefunden. Von noch 90 Rindern, davon 30 Milchkühen im Jahr 2003 sind heute nur 52 Rinder, davon 10 Milchkühe übriggeblieben. Durch die Baumaßnahme werden dem Betrieb ca. 3 ha (ca. 8,5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche) entzogen. Aufgrund der Reduzierung des Viehbestands ist unter Berücksichtigung der Futterreserven dieser Verlust an Nutzfläche nicht existenzgefährdend. Hinzu kommt, dass die Betriebsleiterin an einem weiteren landwirtschaftlichen Betrieb beteiligt ist. Der hier zu untersuchende Betrieb muss daher kein volles Familieneinkommen erwirtschaften, es handelt sich vielmehr um einen Nebenerwerbsbetrieb, als solcher kann er trotz des Flächenverlustes wirtschaftlich weitergeführt werden.

Die Wertminderungen der landwirtschaftlichen Flächen, auf die auch das Landwirtschaft und Forsten Ebersberg in seiner Stellungnahme hinweist, sind nur im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen.

3.5.2.1.4 Einwender 2373

Der Einwender wendet sich insbesondere gegen die vorübergehende Inanspruchnahme seines Grundstücks Fl.Nr. 63 der Gemarkung Vötting (Gesamtgröße 13.357 m²). Für die temporäre Verlegung der Moosach zur Errichtung der Unterquerung werden 8.160 m² aus dem Grundstück vorübergehend beansprucht. Zudem ist die dauerhafte Beschränkung von 1.070 m² und die vorübergehende Beschränkung von 5.340 m² vorgesehen. Die vorübergehende Beschränkung betrifft dabei teilweise dieselben Grundstücksteile wie die vorübergehende Beanspruchung.

Während der jedenfalls langjährigen Bauzeit werde das bebaute Grundstück nahezu vollständig entwertet. Die Nutzung für temporäre Anker während der Bauzeit erstrecke sich bis zur Gebäudefläche. Das Grundstück werde für die temporäre Verlagerung der Moosach genutzt, als Fläche zur Herstellung des Tunnels in offener Bauweise, als Baustelleneinrichtungsfläche für den Tunnelabschnitt nördlich der Moosach und als Zwischenlager für Oberboden.

Der Einwender 2373 fürchtet, dass es zu unnatürlichen Schwankungen und Veränderungen des Grundwasserstands kommen könne, deren Auswirkungen nicht erforscht seien, negative Folgen für das Wohngebäude seien nicht auszuschließen. Er beantragt daher, die Vorhabensträgerin zu verpflichten, die Auswirkungen der Maßnahme auf das Grundwasser sowie sich hieraus ergebende Folgeschäden durch ein unabhängiges Ingenieurbüro untersuchen zu lassen.

Insgesamt sei eine Wohnnutzung während der Baumaßnahme nicht zumutbar. Auch nach Abschluss der Baumaßnahmen sei mit Erschütterungen und Lärm zu rechnen. Ein Verbleib des Einwenders an Ort und Stelle sei für ihn bei Realisierung der Maßnahme nicht vorstellbar.

Diese Einwendungen weisen wir zurück.

Die Einwendungen wurden erst zur 1. Tektur mit Schriftsatz vom 30.08.2007 vorgebracht. Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks hat sich jedoch in der 1. Tektur gegenüber der Planfeststellung vom 10.01.2006 nicht verändert, dasselbe gilt für die baubedingte Immissionsbelastung und etwaige Gefahren durch Grundwasserschwankungen. Diese Einwendungen hätten daher schon in der Auslegung zur Planfeststellung bis zum 06.06.2006 vorgebracht werden

müssen, insoweit ist daher unserer Ansicht nach Präklusion eingetreten. Die dauerhafte Beschränkung des Grundstücks hat sich mit der 1. Tektur allerdings leicht erhöht, insoweit hat der Einwender rechtzeitig seine Einwendungen vorgebracht. Wir haben die Einwendungen daher insgesamt gewürdigt:

Die Inanspruchnahme des Grundstücks ist für den Bau der FS44 neu - Westtangente Freising erforderlich. Insbesondere wird es für die temporäre Verlagerung der Moosach und als Fläche zur Herstellung des Tunnels in offener Bauweise benötigt.

Die Befürchtungen des Einwenders 2373 teilen wir nicht. Schäden am Wohngebäude durch Grundwasserschwankungen sollen weitestgehend vermieden werden. Im südlichen Tunnelabschnitt ist im Bereich des Anwesens des Einwenders die Errichtung von überschnittenen Bohrpfahlwänden vorgesehen. In diesem Bereich wird der durch das Bauwerk zu erwartende Grundwasseraufstau durch Dükerbauwerke auf 10 cm begrenzt. Auch die Querung der Giggenhauser Straße erfolgt mit der Bohrpfahl-Deckel-Bauweise. Aus diesem Verfahren sind weder im Bau- noch im Endzustand Setzungsschäden an der angrenzenden Bebauung zu erwarten. Ein hydrogeologisches Beweissicherungsprogramm wird vor Beginn der Baumaßnahme mit dem WWA abgestimmt und eingerichtet. Grundlage dieses Programms ist ein Grundwassermodell das sowohl die Einflüsse der temporären Bauwasserhaltung als auch den Endzustand untersucht.

Nördlich der Giggenhauser Straße endet die Bohrpfahl-Deckel-Bauweise an einem Schacht. Von hier aus wird der Tunnel in bergmännischer Bauweise Richtung Norden fortgesetzt. Setzungen aus dem bergmännischen Vortrieb, die bis zur Giggenhauser Straße reichen, sind nicht zu erwarten. Allerdings muss der o. g. Schacht im Schutz einer Grundwasserabsenkung ausgehoben und dann die Sohle eingebaut werden. Ebenso wird der bergmännische Vortrieb im Schutz einer Grundwasserabsenkung vorgenommen. Die Auswirkung dieser Grundwasserabsenkung auf die weiter südlich liegende Bebauung wurde in Vorberechnungen mittels eines hydraulischen Modells untersucht und als nicht relevant ermittelt. In der Baureifplanung werden die Auswirkungen der Maßnahme mittels Pumpversuchen näher untersucht und das Modell an den Ergebnissen des Versuchs geeicht. Dazu wird im Bereich des geplanten Schachts ein Brunnen erstellt. Nach Fertigstellung wird dieser bepumpt und an umliegenden Pegeln gemessen, ob und wie sich diese Absenkung auswirkt. Falls sich wider Erwarten erweisen sollte, dass die Absenkung während der Baumaßnahme größer oder weitreichender ausfällt als erwartet, wird die Umgebung des Schachts durch Injektionen abgedichtet, um Auswirkung und Reichweite einer Absenkung auf ein zulässiges Maß zu reduzieren. Die Stadt Freising hat zugesagt, das Wohngebäude des Einwenders in die Beweissicherung mit aufzunehmen.

Während der Bauphase sind Belastung durch Schall und Erschütterungen am Anwesen des Einwenders zu erwarten. Eine Wohnnutzung des Anwesens während der Baumaßnahme ist nach unserer Auffassung allerdings ohne Gefahr von Gesundheitsschäden möglich. Die immissionsintensive Bauphase für die Herstellung des Tunnels und der Tunnelrampe Süd in offener Bauweise wird voraussichtlich etwa 8 Monate dauern. Die vorhergehende Baufeldräumung und spätere Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche sind deutlich weniger belastend. Die Belastungen werden durch die in den Auflagen unter A 3.5 angeordneten Maßnahmen auf ein zumutbares Maß reduziert. Eine Umsiedlung des Einwenders 2373 auf Kosten der Stadt Freising können wir daher nicht anordnen.

Nach Abschluss der Baumaßnahme sind Schallauswirkungen und Erschütterungen am Anwesen des Einwenders nahezu auszuschließen. Infolge der großen Masse des Bauwerks werden nach allen bisherigen Erfahrungen in die unmittelbar benachbarten Gebäude keine Erschütterungen eingetragen, zumal alle den Tunnel benutzenden Fahrzeuge mit Gummireifen ausgerüstet sind.

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

3.5.2.2 Mandanten der Kanzlei Schönefelder, Koske und Ziegler

3.5.2.2.1 Einwenderin 1010

Die Einwenderin 1010 wendet sich gegen die Flächeninanspruchnahmen aus ihrem Grundstück Flur-Nr. 587 der Gemarkung Vötting mit einer Gesamtgröße von 7.024 m² und die Einbringung von Rückverankerungen in Form von Injektionszugankern im Untergrund.

Auf dem Großteil dieses Grundstücks soll das südliche Tunnelrampenbauwerk erstellt werden. Insgesamt werden für die Maßnahme 5.170 m² aus dem Grundstück dauerhaft benötigt. Vorübergehend sollen zusätzlich 90 m² in Anspruch genommen werden. Dauerhaft beschränkt werden sollen 5.200 m². Die Stadt Freising hat im Grunderwerbsplan Unterlage T1-10 zu erwerbende Flächen zusätzlich als dauerhaft beschränkt angegeben. Die auf dauerhaft zu beschränkende Fläche von 5.200 m² schließt in diesem Fall die zu erwerbende Fläche von 5.170 m² ein. Diese Darstellung bedeutet für den Eigentümer, der sein Grundeigentum für das Vorhaben ohnehin abtreten muss, aber keine Verschlechterung seiner Rechtsposition. Vorübergehend beschränkt werden soll eine Fläche von 1.710 m², die für temporäre Anker benötigt wird.

Die Einwenderin 1010 kritisiert, dass unabhängig vom unmittelbaren Grundstückseingriff durch die Flächenabtretung und die unmittelbare Nähe zur Trasse und dem Tunnelportal die Nutzung des bisher nach Süden ausgerichteten großen Gartenanteils kaum mehr möglich sei. Die im Bereich des Tunnelportals auftretende gravierende Lärmbelastung würde sich auf den verbleibenden Restteil des Grundstückes negativ auswirken und den Außenwohnbereich dauerhaft entwerten. Hierfür wird hilfsweise die Feststellung eines Entschädigungsanspruches dem Grunde nach beantragt.

Das auf dem Grundstück im Jahre 1963 erstellte Wohnhaus stehe auf einem wenig tragfähigen Moosgrund und sei nicht auf Pfeiler gegründet. Durch Eingriffe in die Bodenstruktur im Zuge der geplanten Baumaßnahmen im unmittelbaren Nahbereich des Anwesens im Zuge der Tunnelbaumaßnahme bestehe die akute Gefahr von gravierenden Bauschäden, die zum Verlust der Standsicherheit führen können. Erschütterungen, hervorgerufen durch schweres Baugerät, könnten den Baukörper ebenso gefährden.

Die Einwenderin 1010 beantragt hilfsweise, eine Beweissicherung des Anwesens durchzuführen und den Vorhabensträger dazu zu verpflichten, auf seine Kosten eine hinreichende Sicherung des Wohnhauses durch spezielle Absicherungs- bzw. Gründungsmaßnahmen vorzusehen, um die Standsicherheit des Wohnhauses auch im Zuge des Eingriffes und für die Zukunft abzusichern.

Das Grundstück der Einwenderin sei zusätzlich durch eine quer zum Tunnelportal verlaufende Dammschüttung betroffen, mit der das Restanwesen vor einer erhöhten Hochwassergefahr durch die verlegte Moosach geschützt werden soll. Auch hierdurch sei ein zusätzlicher Grundeigentumsflächenbedarf verursacht, verbunden auch mit einer erhöhten Hochwassergefahr. Die Dammschüttung in Ostwestausrichtung zerschneide das Grundstücksareal Flur-Nr. 587, so dass neben dem geplanten Haupteingriff durch die Westtangente auch noch ein weiterer Eingriff notwendig wäre, der zu einer Einkesselung des Wohnanwesens in der großzügigen Gesamtlage des Grundstücks führen würde. Dies wird ausdrücklich abgelehnt. Die Einwenderin lehnt jegliche nachhaltige negative Veränderung der Hochwassersituation zu ihren Lasten ab. In den vorliegenden Planungen der Vorhabensträgerin hätten alternative Hochwasserschutzmaßnahmen keine

Berücksichtigung gefunden, stattdessen solle die billigste Lösung umgesetzt werden. Dies sei unzumutbar.

Die temporäre Umlegung der Moosach führe zu einer eigenständigen Gefährdung während der Bauphase. Nachdem bereits der geplante Dauerzustand nach dem Eingriff unter Hochwasserschutzgesichtspunkten nicht hinreichend aufgearbeitet worden sei, sei auch die Darstellung der temporären Umlegung der Moosach in den Planunterlagen unter dem Gesichtspunkt des Gefahrenschutzes für die anliegenden Grundeigentümer als planungsrechtlich defizitär und unzureichend zu rügen.

Die Einwenderin beantragt hilfsweise die Planung eines effektiven Hochwasserschutzes durch ein unabhängiges Sachverständigenbüro nach ihrer Wahl auf Kosten der Stadt Freising, um eine unter hochwasserschutztechnischen Gesichtspunkten optimale Sicherungslösung zu erreichen und Billiglösungen zu vermeiden.

Aufgrund der offenen Tunnelbauweise seien während der Bauphase unzumutbare Belästigungen aufgrund der unmittelbaren Nähe ihres Wohnanwesens zu der Großbaustelle zu erwarten. Insbesondere im Hinblick auf die doch erhebliche Bauzeit beantragt die Einwenderin 1010, sie für die Zeit der Bauphase auf Kosten der Vorhabensträgerin umzusiedeln, um von den unzumutbaren Belästigungen während der Bauphase verschont zu bleiben.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie zum Bau der FS 44 neu Westtangente Freising erforderlich sind.

Nach den von der Stadt Freising vorgenommenen Bodenuntersuchungen kann eine Gefährdung der Standsicherheit des Wohngebäudes durch geeignete Bauverfahren ausgeschlossen werden. Die Baugrubenwände aus Bohrpfählen werden dazu abschnittsweise durch Verpressanker gestützt. Diese seit langem bekannte Bauweise wird auch die Nutzung des Grundstücks kaum weiter einschränken. Der Ansatzpunkt eines Ankers sitzt ca. 4 m unter Gelände. Der Endpunkt der Anker liegt ca. 8 m unter Gelände. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes und der schlechten Untergrundverhältnisse (Torfschichten) ist kaum damit zu rechnen, dass in diesem Bereich Gebäude mit tiefliegenden Untergeschossen hergestellt werden. Die Oberflächennutzung ist in beliebigem Umfang möglich. Das Bauverfahren mit der geplanten Bohrpfahl-Deckelbauweise wurde deshalb gewählt, damit das Grundwasser außerhalb des Tunnelbauwerks nicht verändert werden muss und durch den frühzeitig aufgebrachten Deckel bereits nach dem ersten Voraushub eine sehr steife Aussteifung der beiden Baugrubenwände sichergestellt ist. Setzungen des umgebenden Geländes werden mit dieser Methode gut beherrscht. Einschlägige gute Erfahrungen mit dieser Methode auch bei sehr naheliegender Bebauung sind aus vielen vergleichbaren Maßnahmen bekannt. Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen für das hier zur Diskussion stehende Gebäude sind daher nicht erforderlich.

Eine Beweissicherung aller Gebäude in unmittelbarem Einflussbereich des Tunnels, also auch des Wohngebäudes auf der Flur-Nr. 587 der Gemarkung Vötting wird von der Stadt Freising zugesagt.

Die Feststellung einer Entschädigungspflicht für von Immissionen betroffene Außenwohnbereiche kommt für das Anwesen der Einwenderin nicht in Frage, da die zulässigen Grenzwerte nach dem Lärmgutachten (Unterlage T1-15) und dem Gutachten zu Immissionen der Luftschadstoffe (Unterlage T1-14) nicht überschritten werden.

Durch die Dammschüttung wird die Situation im Hochwasserfall der Moosach erheblich verbessert. Im Vergleich zur derzeitigen hochwassergefährdeten Situation ist das Grundstück dann durch ein hundertjährliches Hochwasser der Moosach nicht mehr betroffen. Aufgrund der erstmaligen Hochwasserfreilegung des Grundstücks durch die Maßnahme besteht auch keine zusätzliche Gefahr durch die temporäre Moosachverlegung. Von einer optischen Einkesselung durch die Dammschüttung

kann bei einer Höhe der Schüttung von 80 cm kaum die Rede sein. Die Dammschüttung kann gestalterisch an den Rest des Gartengrundstücks angepasst werden. Das Hochwasserschutzkonzept wurde im Verfahren mit dem Wasserwirtschaftsamt München abgestimmt und von diesem gebilligt. Eine alternative Hochwasserschutzplanung für das Anwesen der Einwenderin auf Kosten der Vorhabensträgerin ist daher nicht geboten.

Aufgrund des hohen Grundwasserstands und der geringen Festigkeit der oberflächennah anstehenden Böden (Torf) ist eine bergmännische Herstellung des Tunnelbauwerks im Bereich des Anwesens der Einwender nicht möglich. Von der Größe und dem Geräteeinsatz her ist die Maßnahme mit dem Bau eines U-Bahnhofs im städtischen Bereich zu vergleichen. Die immissionsintensive Bauphase für die Herstellung des Tunnels und der Tunnelrampe Süd in offener Bauweise wird voraussichtlich etwa 8 Monate dauern, dazu kommen noch Zeiten von etwa einem Monat für die Baustelleneinrichtung und -räumung. Die Belastungen der Anwohner werden durch die in den Auflagen unter A 3.5 angeordneten Maßnahmen auf ein zumutbares Maß reduziert. Eine Umsiedlung der Einwenderin auf Kosten der Stadt Freising können wir daher nicht anordnen.

Die Stadt Freising ist aber bereit - wie im Erörterungstermin angekündigt - das ganze Grundstück der Einwenderin 1010 samt Wohnhaus zum Verkehrswert zu erwerben, ein Gutachten zur Feststellung des Verkehrswerts hat die Stadt bereits in Auftrag gegeben.

3.5.2.2.2 Einwender 1011, 1012

Die Einwender wenden sich gegen die vorübergehende Inanspruchnahme und Beschränkungen ihrer mit Wohnhäusern bebauten Grundstücke Flur-Nr. 74/4 und 735/10 der Gemarkung Vötting. Die Anwesen liegen im Bereich der geplanten Untertunnelung der Westtangente im Ortsteil Vötting.

Für die Tunnelerstellung ist eine vorübergehende Inanspruchnahme der Flur-Nr. 735/10 des Einwenders 1011 in einem Umfang von 200 m² und eine dauerhafte Beschränkung von 90 m² und eine vorübergehende Beschränkung für die Einbringung von temporären Ankern in einem Umfang von 200 m² geplant, bei einer Gesamtgröße des Grundstückes von 532 m².

Bei der Flur-Nr. 74/4 der Einwender 1012 ist eine vorübergehende Inanspruchnahme der Flur-Nr. 74/4 in einem Umfang von 70 m² und eine vorübergehend zu beschränkende Fläche für die Einbringung von temporären Ankern in einem Umfang von 105 m² geplant, bei einer Gesamtgröße des Grundstückes von 463 m².

Die Einwender befürchten Setzungsschäden am Gebäudebestand, nachdem während der Bauphase nur noch ein minimaler Abstand zum Wohnhaus bestehe. Im schlimmsten Fall könne die Standsicherheit des Wohngebäudes gefährdet sein.

Sie rügen, dass ein detaillierter Schnittplan, aus dem die Auswirkungen der Belastungen auf die Bausubstanz und die konkret geplanten Eingriffsmaßnahmen in das Grundstück erkennbar wären, in den Planunterlagen nicht vorhanden sei. Sie beantragen, die Vorhabensträgerin zu verpflichten, über die konkrete Baumaßnahme und die geplanten Eingriffe in die betroffenen Grundstücke konkretisierte Unterlagen zu erarbeiten und vorzulegen.

Ihrem Grundeigentum und Wohngebäude drohen nach Ansicht der Einwender 1011 und 1012 erhebliche unzumutbare Beeinträchtigungen auch während der Betriebsphase. Vom Schwerlastverkehr gingen deutlich spürbare Erschütterungen infolge von Schwingungen aus. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass sich Erschütterungseinwirkungen auf die oberirdisch vorhandenen Grundstücksbereiche und die dort befindlichen Wohngebäude der Anwohner erheblich störend auswirken. Die DIN 4150-2 stelle ein Beurteilungsverfahren zur Messung von Schwingungen auf den menschlichen Körper dar, das auf beliebige periodische und nicht periodische Schwingungen im Frequenzbereich von 1 Hz bis 80 Hz anwendbar sei. Nach den

neuesten Erkenntnissen sei nachgewiesen, dass Menschen außerordentlich kleine Schwingungsamplituden wahrnehmen. In der Erläuterung dieser Norm werde darauf hingewiesen, dass die Fühlschwelle der Erschütterungseinwirkungen in der Regel beim Menschen bei einem Wert zwischen 0,1 und 0,2 liegt. Erschütterungseinwirkungen um 0,3 werden bei ruhigem Aufenthalt in Wohnungen überwiegend bereits als gut spürbar und dementsprechend stark störend wahrgenommen. Dies verdeutliche, dass mit dem zukünftig unter dem Wohngrundstück verlaufenden Tunnel erhebliche Dauerbeeinträchtigungen durch Schwingungen und Erschütterungen erzeugt werden könnten, die das Wohnumfeld der Einwander 1012 nachhaltig negativ beeinflussen würden. Zudem könnten dauerhafte Schwingungen und Erschütterungen auch weitere Schäden am Gebäude verursachen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme und Beschränkung der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie zum Bau der Untertunnelung von Vötting im Zuge der FS 44 neu Westtangente Freising erforderlich sind.

Durch den untertägigen Einbau von Ankern, in diesem Fall nicht vorgespannten Stahlnägeln bis ca. 30 mm Dicke, wird die weitere Nutzung des Grundstücks nicht beeinträchtigt. Der Bau einzelner Brunnen seitlich des Tunnelquerschnitts ist nur für die Bauzeit erforderlich, die Anlagen werden später vollständig rückgebaut.

Es sind im Bereich des Grundstücks Flurnummer 74/4 keine erheblichen baubedingten Immissionen zu erwarten. Hier wird ausschließlich in bergmännischer Bauweise gearbeitet werden. Dieses Bauverfahren ist für den gesamten Abschnitt zwischen dem Nordportal und dem Übergang zur offenen Bauweise an dem nördlich der Giggenhauser Straße gelegenen Zielschacht vorgesehen.

Vor der Baumaßnahme wird eine Beweissicherung des Gebäudes durchgeführt, so dass eventuell auftretende Setzungsschäden im Zuge des Vortriebs erkannt und bewertet werden können. Darüber hinaus ist in diesem Abschnitt vorgesehen, mittels spezieller Sicherungsmittel (z.B. vorseilende Rohrschirme) durch die Spannungsumlagerungen im Boden entstehenden Verformungen mittels bautechnischer Methoden zu minimieren. Im Zuge der weiteren Planungen für die Ausschreibung werden hierzu nähere Untersuchungen durchgeführt und die entsprechenden Maßnahmen für die Durchführung der Arbeiten festgelegt.

Unzumutbare Erschütterungen an den Anwesen der Einwander sind nicht zu erwarten. Nach allen Erfahrungen werden durch gummibereifte Fahrzeuge induzierte Schwingungen durch die dämpfenden Massen des Tunnelsohlgewölbes so stark gedämpft, dass an der darüber liegenden Bebauung keine Erschütterungen auftreten.

3.5.2.2.3 Einwander 1029

Der Einwander 1029 ist Eigentümer eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von ca. 43 ha in Vötting. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Das 5.043 m² große Grundstück Flur-Nr. 373 der Gemarkung Vötting, das als Acker genutzt wird, soll für die Maßnahme vollständig erworben werden. Das nordwestlich der Bahnlinie München-Regensburg gelegene rechteckig geschnittene Grundstück wird durch das Zu- und Abfahrtsbauwerk in diesem Bereich fast vollständig überbaut. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 560 der Gemarkung Vötting (Gesamtgröße 1,02 ha) sollen 1.220 m² erworben werden.

Die Grünlandfläche Flur-Nr. 430 der Gemarkung Vötting mit einer Größe von 2,7462 ha, soll in einem Umfang von 13.030 m² dauerhaft und 2.120 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Das Grundstück werde durch die geplante Westtangente von West nach Ost mittig durchschnitten. Hierdurch verblieben v. a. auf der Südseite der geplanten Trasse aber auch auf der Nordseite dauerhaft

unwirtschaftliche Restflächen, die sehr ungünstig geschnitten seien. Daher sei dieses Grundstück mit seiner Gesamtgröße von 22,7462 ha als Dauerverlust für den Betrieb anzusehen. Hilfsweise wird daher beantragt, die Vorhabensträgerin auf Verlangen des Grundeigentümers zur Übernahme des Gesamtgrundstückes zu verpflichten.

Damit sei der Betrieb des Einwenders 1029 durch die geplante Westtangente mit einem Gesamtflächenverlust von insgesamt 32.505 m² landwirtschaftlicher Nutzfläche betroffen. Bezogen auf die Gesamtfläche handle es sich damit um einen prozentualen Flächenverlust in einem Umfang von 7,78 %. Daher sei der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders durch den Eingriff in seiner Existenz gefährdet. Hilfsweise beantragt der Einwender 1029 daher, ihm im Hinblick auf die Existenzgefährdung einen Anspruch auf ausreichendes und angemessenes Ersatzland zuzusprechen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie zum Bau der FS 44 neu Westtangente Freising erforderlich sind. Eine Existenzgefährdung für den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders können wir auf der Grundlage einer Stellungnahme des Amtes für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg gegenüber der Vorhabensträgerin vom 19.02.2008 nicht erkennen. Der Betrieb wird als Milchviehbetrieb geführt, der Grünlandanteil liegt mit 23 ha bei über 50 % der gesamten betrieblichen Nutzfläche. Seit dem Jahr 2000 wurde der Nutzviehbestand aus familiären Gründen von damals 106 Rindern, davon 33 Milchkühen (bei einer Futtergrundlage von damals 39 ha) um über 50 % auf heute 44 Rinder, davon 12 Milchkühe abgestockt. Durch die Baumaßnahme werden dem Betrieb 1,92 ha, das entspricht 4,5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche entzogen. Dazu kommt, dass die Flur-Nr. 430 der Gemarkung Vötting mittig auf ganzer Länge in zwei Restflächen zerschnitten wird, deren Bewirtschaftung nach Ansicht des Amtes für Landwirtschaft erheblich erschwert ist. Eine Existenzgefährdung können wir – auf der Basis der ergänzend eingeholten Stellungnahmen der Ämter für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg bzw. Erding vom 19.02.2008 und 16.04.2008 – dennoch nicht erkennen.

Berücksichtigt man den Rückgang des Viehbestands so wurden im Betrieb des Einwenders in den Jahren 2000 bis 2008 unter Zugrundelegung der Durchschnittszahlen der Bayerischen Buchführungsstatistik (0,5 ha Hauptfutterfläche/GV) bereits 25 ha Hauptfutterfläche für den Anbau bzw. für die Verwendung als Marktfrucht frei. Da das Amt für Landwirtschaft Erding mit Sicherheit davon ausgeht, dass zumindest die Milchviehhaltung in den nächsten Jahren völlig aufgegeben wird, ist mit einer weiteren Freisetzung von Futterflächen zu rechnen, die dann wiederum in Marktfruchtflächen umgewandelt werden müssen. Die Entwicklung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders 1029 wird daher völlig unabhängig vom Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche durch die Westtangente Freising erfolgen.

Die Stadt Freising hat überdies dem Einwender im Erörterungstermin zugesagt, geeignete hofnahe landwirtschaftliche Ersatzgrundstücke als Tauschflächen für den Betrieb des Einwenders zu erwerben und ihm im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen ein verbindliches Ersatzlandangebot zu machen, sollte der Einwender trotz seiner betrieblichen Entwicklung an solchen Flächen ein Interesse haben.

3.5.2.3 Einwender ohne anwaltliche Vertretung

3.5.2.3.1 Einwender 1003

Die Einwender 1003 wenden sich ohne weitere Begründung gegen den Erwerb von 780 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 45 m² aus ihrem Grundstück Fl.Nr. 364 der Gemarkung Vötting.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann nicht verzichtet werden, da sie für das Anschlussbauwerk der Angerstraße an die FS 44 neu Westtangente Freising erforderlich ist.

3.5.2.3.2 Einwander 1017

Die Einwander 1017 wenden sich gegen den Erwerb von 1125 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 270 m² aus ihrem Grundstück Fl.Nr. 366 der Gemarkung Vötting. Das teilweise als Industriegrund anzusehende Grundstück würde mittig durchschnitten, es läge nach der Planung zwischen zwei Straßen und würde dadurch praktisch wertlos. Es sei nicht einmal mehr landwirtschaftlich nutzbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann nicht verzichtet werden, da sie für das Anschlussbauwerk der Angerstraße an die FS 44 neu Westtangente Freising erforderlich ist. Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

3.5.2.3.3 Einwander 1020

Die Einwander 1020 wenden sich gegen die vorübergehende Inanspruchnahme von 10 m² und die vorübergehende Beschränkung von 20 m² ihres Grundstücks Fl.Nr. 735/19 der Gemarkung Vötting. Sie befürchten unzumutbare Belästigungen während der Bauphase durch Lärm, Staub und Erschütterungen aufgrund von Bauverkehr und Bohrungen. Auch während der Betriebsphase seien bei Vollaustattung der Westtangente schädliche Lärm- und Abgasimmissionen zu erwarten, die langfristig zu erheblichen Belästigungen und Gesundheitsgefahren wie Kommunikationsstörungen, Konzentrations- und Aufmerksamkeitseinbußen und Nervosität führen können.

Diese Einwände weisen wir zurück. Zur Immissionssituation verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1. Auf die vorübergehende Inanspruchnahme der Fläche kann nicht verzichtet werden, da sie als Baufeld für den Bau der Westtangente (insbesondere für die evtl. Anlage von Grundwasserbrunnen) erforderlich ist. Die vorübergehende Beschränkung ist aufgrund der Einbringung temporärer Anker zur Erstellung des Tunnelbauwerks erforderlich.

Bzgl. der sonstigen von den Einwendern 1020 erhobenen Einwendungen verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen zu den öffentlichen Belangen.

3.5.2.3.4 Einwander 1026 und 1027

Die Einwander 1026 und 1027 wenden sich gegen den Verlust von 3.800 m² aus dem landwirtschaftlichen Grundstück Fl.Nr. 564 der Gemarkung Vötting (Gesamtgröße 10.112 m²). Nach der Inanspruchnahme für das Vorhaben verbleibe lediglich eine Restfläche, die kaum mehr wirtschaftlich bearbeitet und daher kaum verpachtet werden könne. Das Grundstück sei künftig aufgrund der Trennungswirkung der Westtangente nur noch einseitig erschlossen. Zudem würden die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehene Hecken- und Baumpflanzung (siehe Unterlage T2-11.3 Maßnahme G 2) keinen ausreichenden Abstand zu der landwirtschaftlichen genutzten Restfläche einhalten.

Mit der 1. Tektur zur Planung der Westtangente Freising wurde durch geänderte Straßenführung im Bereich des Vöttinger Weihers die Inanspruchnahme des Grundstückes 564 verändert. Damit werden die Abstände der Gehölzpflanzungen zur landwirtschaftlichen Nutzfläche eingehalten. Auflage A 3.6.3 stellt sicher, dass die Bepflanzung im Zuge der Gestaltungsmaßnahme G 2 ausreichenden Abstand zur landwirtschaftlichen Nutzfläche auf dem Grundstück der Einwander einhält.

3.5.2.3.5 Einwender 1028

Der Einwender wendet sich gegen den Erwerb von 2950 m², die vorübergehende Beanspruchung von 35 m² und die vorübergehende Beschränkung von 840 m² aus seinem Grundstück Fl.Nr. 804/2 der Gemarkung Vötting (Gesamtgröße 5.198 m²). Insbesondere sei zu berücksichtigen, dass die Flächen aufgrund der ständigen Erweiterung der Institute von Weihenstephan als Baugrund anzusehen seien.

Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann nicht verzichtet werden, da sie für die Erstellung der Untertunnelung von Vötting im Zuge der FS 44 neu Westtangente Freising erforderlich ist. Die vorübergehende Beschränkung ist aufgrund der Einbringung temporärer Anker zur Erstellung des Tunnelbauwerks erforderlich.

Fragen der Entschädigung – wie die rechtliche Vorfrage der baurechtlichen Einstufung einer Fläche – sind nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Sie werden außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt.

Aus dem Grundeigentum des Einwenders sollen zudem noch für den Wendeplatz an der Feldfahrt (BWV-Nr. 117) 190 m² erworben und 125 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Dazu wurden aber keine Einwendungen erhoben.

3.5.2.3.6 Einwender 1040

Die Einwender fordern Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnungen auf dem Grundstück 2593 der Gemarkung Freising am Pförrerauweg. Dort herrsche durch den jetzigen Fluglärm und den noch zu erwartenden Lärm der geplanten 3. Startbahn und dem jetzt schon bestehenden Verkehrslärm bereits eine sehr belastende Situation. Durch den Ringschluss bzw. die Anbindung der Westtangente sei wesentlich mehr Verkehr zu erwarten und daher aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Diese Forderung weisen wir zurück. Das Anwesen liegt weit außerhalb des Planfeststellungsbereichs auf der rechten (östlichen) Seite der Isar. Zu Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen aus (bezogen auf den Planfeststellungsbereich) trassenfern gelegenen Gebieten mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch dort auswirken werde, verweisen wir auf die Ausführungen unter C. 3.4.4.1.6. Grundsätzlich sind Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt beschränkt. Mit einer prognostizierten Verkehrszunahme am Anwesen der Einwender von 24.400 Kfz/Tag auf 30.400 Kfz/Tag bzw. um knapp 25 % liegt nach den obigen Ausführungen auch kein Fall vor, wo im Rahmen der Abwägung nach § 17 FStrG die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen geboten wäre.

3.5.2.3.7 Einwender 1059

Der Einwender 1059, dessen trassennahes Grundstück Fl.Nr. 377 der Gemarkung Vötting nicht für die Maßnahme in Anspruch genommen wird, rügt neben der zu erwartenden Lärmbelastung und Verschlechterung der Luftqualität durch den Straßenverkehr auf der geplanten Trasse in unmittelbarer Nähe zu seinem Haus (siehe oben C. 3.4.4.1.4) die Verschlechterung der Nutzbarkeit des Grundstücks durch die geplante Abfahrtsrampe zur Brücke über die Bahnlinie Freising – München. In geringem Abstand zum Grundstück werde ein vermutlich 30 Meter hoher Wall (Auffahrt zur Brücke über die Bahnlinie) aufgeschüttet, was eine nicht hinnehmbare Verschlechterung der Nutzbarkeit seines Hauses und Grundstücks zur Folge habe.

Diese Einwendung weisen wir zurück. Das Grundstück des Einwenders wird direkt nicht in Anspruch genommen. Der geplante Wall wird nicht „vermutlich 30 m“ sondern etwa 10 m über Gelände geplant. Bei einem Wohngrundstück im

Außenbereich, der auch der Aufnahme von Straßen, aber an sich nicht dem Wohnen dient, muss der Eigentümer grundsätzlich mit Straßenmaßnahmen rechnen, die das nähere Umfeld seines Anwesens aus seiner Sicht negativ verändern. Hinzu kommt noch, dass – wie oben unter C.3.4.4.1.4 dargestellt - für dieses Anwesen keine Baugenehmigung vorliegt. Die Wohnnutzung im Außenbereich ist daher eigentlich baurechtswidrig. Wer im Außenbereich eine zwar offenbar geduldete aber dennoch rechtswidrige Wohnnutzung ausübt, kann sich erst recht nicht darauf verlassen, dass in der Nachbarschaft seines Anwesens keine belastenden Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt werden.

3.6 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der FS 44 neu Westtangente Freising auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der FS 44 neu Westtangente Freising ungünstiger beurteilt.

3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

4. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl. 5 / 1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der die Stadt Freising nach Art. 4 Abs. 1 des KG befreit. Auslagen gem. Art. 10 KG werden erhoben, da die Gebührenbefreiung nach Art. 4 Abs. 1 KG, sich auf diese nicht bezieht. Die Auslagen werden in einem gesonderten Bescheid festgelegt.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Die Erhebung der Klage per E-Mail ist nicht zulässig.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Freising zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung.oberbayern.bayern.de abgerufen werden.

München, 12.06.2008
Regierung von Oberbayern

Matthias Steck
Regierungsrat