

Aktenzeichen: 32-4354.1-A94-12

## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**A 94 München - Pocking (A 3)  
Neubau von Heldenstein bis Ampfing  
Strecken-km 67,035 (B12) bis Bau-km 54+475 (A 94)**

**Planfeststellungsverfahren  
nach § 17 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG**

**München, 08.08.2008**

<b>A Entscheidung</b>	<b>7</b>
1. Feststellung des Plans	7
2. Festgestellte Planunterlagen	7
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	8
3.1 Unterrichtungspflichten	8
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	9
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	10
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	10
3.5 Denkmalschutz	11
3.6 Verkehrslärmschutz	11
3.7 Landwirtschaft	12
3.8 Eisenbahn	12
3.9 Sonstige Nebenbestimmungen	13
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	13
4.1 Gegenstand / Zweck	13
4.2 Plan	13
4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen	13
5. Straßenrechtliche Verfügungen	15
5.1 FStrG	15
5.2 BayStrWG	15
6. Vorbehalt	16
7. Zurückweisung von Einwendungen	16
8. Sofortige Vollziehbarkeit	16
9. Kostenentscheidung	16
<b>B Sachverhalt</b>	<b>17</b>
1. Beschreibung des Vorhabens	17
2. Vorgängige Planungsstufen	17
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	17
2.2 Raumordnung / Landesplanung	18
2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG	18
2.4 Sonstiges: Regionalplan, Bauleitplan	18
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	18
<b>C Entscheidungsgründe</b>	<b>21</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	21
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	21
1.2 Gemeinsames Anhörungsverfahren	21
1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	22
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	22
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	22
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens	23

2.1.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	23
2.1.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen	23
2.1.4	Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen	24
2.1.4.1	Schutzgut Menschen	24
2.1.4.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	26
2.1.4.3	Schutzgut Boden	28
2.1.4.4	Schutzgut Wasser	28
2.1.4.5	Schutzgut Luft und Klima	30
2.1.4.6	Schutzgut Landschaft	31
2.1.4.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	32
2.1.5	Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen	33
2.1.6	Wechselwirkungen	33
2.1.6.1	Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern	33
2.1.6.2	Wechselwirkungen aufgrund von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen	35
2.1.7	Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen	35
<b>2.2</b>	<b>Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)</b>	<b>37</b>
<b>3.</b>	<b>Materiell-rechtliche Würdigung</b>	<b>40</b>
<b>3.1</b>	<b>Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b>	<b>40</b>
<b>3.2</b>	<b>Abschnittsbildung</b>	<b>40</b>
<b>3.3</b>	<b>Planrechtfertigung</b>	<b>40</b>
3.3.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	40
3.3.2	Planungsziele	41
3.3.3	Straßen- und Verkehrsverhältnisse	41
<b>3.4</b>	<b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b>	<b>43</b>
3.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung	43
3.4.2	Planungsvarianten	44
3.4.3	Ausbaustandard (Linienführung, Querschnitt usw.)	45
3.4.3.1	Linienführung/Gradiente (Höhenlage)	45
3.4.3.2	Querschnitt	45
3.4.3.3	Befestigung der Fahrbahnen	46
3.4.3.4	Gestaltung der Böschungen und des Mittelstreifens	46
3.4.3.5	Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	46
3.4.3.6	Straßen-/Gewässer - Kreuzungen und Änderungen im Straßen- und Wegenetz	46
3.4.3.6.1	Allgemeines	46
3.4.3.6.2	Kreuzung des Hartinger Bachs bei Bau-km 49+915	47
3.4.3.6.3	Kreuzung der GVS „Furth – B 12/Further Straße“ bei Bau-km 52+093	48
3.4.3.6.4	Kreuzung des Howaschengrabens bei Bau-km 52+995 (Düker)	49
3.4.3.6.5	Änderung des ÖFW Fl.Nr. 669 Gemarkung Ampfing (BWV Nr. 52.10)	49
3.4.3.6.6	Änderung des ÖFW Fl.Nr. 1765 Gemarkung Ampfing (BWV Nr. 52.14)	50
3.4.3.6.7	Neubau der GVS „Holzheim – Schicking(neu)“, Bau-km 53+322 – 54+100	50
3.4.3.6.8	Kreuzung der GVS „Forststraße – Holzgasse“ bei Bau-km 53+818	52
3.4.3.7	Anschlussstellen	53
3.4.3.7.1	Allgemeines	53
3.4.3.7.2	Anschlussstelle Staatsstraße 2091 bei Bau-km 53+322	54
3.4.3.7.3	Ingenieurbauwerk K51/2 Einhausung Wimpasing (Bau-km 51+825 bis 52+505)	56
3.4.4	Immissionsschutz/Bodenschutz	56
3.4.4.1	Verkehrslärmschutz	56
3.4.4.2	Schadstoffbelastung	61
3.4.4.3	Bodenschutz	61
3.4.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	62
3.4.5.1	Verbote / Öffentlicher Belang	62
3.4.5.1.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen	62
3.4.5.1.2	Artenschutz	65

3.4.5.1.2.1	Rechtsgrundlagen	65
3.4.5.1.2.2	Prüfmethodik	67
3.4.5.1.2.3	Erfüllung von Verbotstatbeständen	70
3.4.5.1.3	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	76
3.4.5.2	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	77
3.4.5.2.1	Eingriffsregelung	77
3.4.5.2.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	77
3.4.5.2.3	Verbleibende Beeinträchtigungen	78
3.4.5.2.4	Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung	79
3.4.6	Gewässerschutz	86
3.4.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	86
3.4.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	86
3.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	88
3.4.8	Städtebauliche Belange	88
3.4.9	Denkmalschutz	89
3.4.10	Sonstige öffentliche Belange	90
3.4.10.1	Träger von Versorgungsleitungen	90
3.4.10.2	Belange des Schienenverkehrs	91
3.4.10.3	Belastungen während der Bauphase (Verkehrsführung u. a.)	91
<b>3.5</b>	<b>Private Einwendungen</b>	<b>92</b>
3.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	92
3.5.1.1	Flächenverlust	92
3.5.1.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen	94
3.5.1.2.1	Übernahme von Restflächen	94
3.5.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung	95
3.5.1.2.3	Umwege	95
3.5.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung	95
3.5.1.2.5	Vertretungskosten	96
3.5.2	Einzelne Einwender	96
3.5.2.1	Mandanten der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner	97
3.5.2.1.1	Einwender 1402	97
3.5.2.1.2	Einwender 1403	97
3.5.2.1.3	Einwender 1405	98
3.5.2.1.4	Einwender 1407	98
3.5.2.1.5	Einwender 1408	99
3.5.2.1.6	Einwender 1412	100
3.5.2.1.7	Einwender 1416	101
3.5.2.1.8	Einwender 1418	102
3.5.2.2	Einwender ohne anwaltschaftliche Vertretung	103
3.5.2.2.1	Einwender 1004	103
3.5.2.2.2	Einwender 1006	103
3.5.2.2.3	Einwender 1007	104
<b>3.6</b>	<b>Gesamtergebnis</b>	<b>104</b>
<b>3.7</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen</b>	<b>105</b>
<b>4.</b>	<b>Sofortige Vollziehbarkeit</b>	<b>106</b>
<b>5.</b>	<b>Kostenentscheidung</b>	<b>106</b>
<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>		<b>106</b>

### Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Siedlungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

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

Aktenzeichen: 32-4354.1-A94-12

**Vollzug des FStrG;  
A 94 München - Pocking (A 3);  
Neubau von Heldenstein bis Ampfing;  
Planfeststellungsverfahren nach § 17 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG.**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Neubau der Autobahn A 94 im Abschnitt Heldenstein - Ampfing mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht	
2 Bl. 1	Übersichtskarte	1:50000
2 Bl. 2	Übersichtslageplan	1:25000
3 Bl. 1-4	Lagepläne	1:2000
4 Bl. 1-3, 8, 11	Höhenpläne	1:2000/200
4 Bl. 7, 9, 10, 12	Höhenpläne	1:1000/100
5 Bl. 1-7, 9-10	Straßenquerschnitte	1:50
6	Bauwerksverzeichnis	
7 Bl. 1-4	Grunderwerbspläne	1:2000
8	Grunderwerbsverzeichnis	

11.1	Erläuterungen und Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung	
11.2 Bl. 1-3	Luftbilder zur schalltechnischen Untersuchung	1:2000
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – ohne Anlage 1	
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan – Legende	1:5000
12.3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:5000
12.4	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen – Legende	1:5000
12.5	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5000
17	Widmungsplan	1:5000
18.1	Wassertechnische Berechnungen	
18.2 Bl. 1-3	Lagepläne Entwässerung	1:2000
18.3 Bl. 1-3	Höhenpläne Entwässerung	1:2000/200
18.4 Bl. 1	Längsschnitt Dränleitung EWA 1-Nord	1:1000/100
18.4 Bl. 2, 3	Querschnitte QS1 bis QS 3 und QS 4 bis QS 6	1:50
18.5 Bl. 1, 2	Schnitt A – A Absetz- und Rückhaltebecken	1:100
18.6 Bl. 1	Dükerlängsschnitt	1:250
18.6 Bl. 2	Dükerquerschnitt	1:50
18.6 Bl. 3	Längsschnitt Hydraulik	1:1000/100
18.6 Bl. 4	Düker A 94 Berechnung zur Variante R3	
18.7 Bl. 1-3	Geologische Längsschnitte	1:2000/100

Nachrichtlich beigelegt sind folgende Unterlagen:

Unterlage 16:                      Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Unterlage 12.1 Anlage 1: Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)

### **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 Kabel Deutschland Vertrieb und Services GmbH & Co. KG, mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens drei Monaten, damit die zeitliche Abwicklung erforderlicher Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationsanlagen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten. Da eine Annäherung auf wenige Meter an die Leiterseile mit Lebensgefahr verbunden ist, ist zur besseren Unfallvorsorge die Empfehlung der Bau-Berufsgenossenschaft über die Einhaltung eines Mindestabstandes in Erfahrung zu bringen und zu beachten. Anker- und Zugseile von Zugmaschinen sind so zu sichern, dass sie auch bei Bruch nicht in die Hochspannungsleitungen schnellen können.

Im Übrigen ist auf das Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen hinzuweisen, das von der E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern, angefordert werden kann.

- 3.1.4 Der Erdgas Südbayern GmbH, mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens sechs Monaten, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Das ServiceCenter Waldkraiburg der Erdgas Südbayern GmbH ist frühzeitig zu informieren, wenn es während der Bauarbeiten infolge von temporären Straßenverlegungen notwendig wird, Erdgasleitungen zu kreuzen oder anzupassen.

- 3.1.5 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Referat Z III, mindestens drei Monate vor Baubeginn, 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 unverzüglich zu melden sind.

- 3.1.6 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer mindestens drei Wochen vor Baubeginn, 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 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung**

- 3.2.1 Bauarbeiten, die zu nicht unerheblichen Schallimmissionen führen, sollen in der Regel zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr stattfinden und auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Gleiches gilt für den Zulieferverkehr zu den Baustellen, wenn er durch Wohngebiete geführt werden muss. Hiervon ausgenommen sind aus bau-

technischen Gründen die Betonierarbeiten im Zuge der Herstellung der Einhausung sowie der dafür notwendige Zulieferverkehr.

- 3.2.2 Die Arbeiten zur Anpassung von Gasleitungen dürfen nur außerhalb der Heizperiode von Anfang Mai bis Ende August durchgeführt werden.

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

- 3.3.1 Die Böschungen der Howaschen an Ein- und Auslauf des Dükers sind mit Wasserbausteinen möglichst naturnah zu sichern. Zur besseren Wirksamkeit des Geschiebefangs ist dessen Sohle in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt einzutiefen und aufzuweiten. Zustand und Funktionsfähigkeit des Dükers mit Geschiebefang sowie des Ein- und Auslaufbauwerks sind regelmäßig zu kontrollieren. Notwendige Räumungen und andere Unterhaltungsarbeiten bzw. Instandsetzungen sind stets umgehend auszuführen.

- 3.3.2 Die Verlegung des Howaschengrabens während der Bauzeit ist so auszuführen, dass Hochwasserabflüsse schadlos abgeführt werden können.

- 3.3.3 Die Einhausung Wimpasing (Bau-km 51+825 bis 52+505) ist wegen ihrer Lage im Wasserschutzgebiet gemäß den Richtlinien für die bautechnischen Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) zuverlässig dicht herzustellen.

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

- 3.4.1 Im Bereich von Wald- und Gehölzlebensräumen dürfen Holzeinschlag und Rodung nur in der Zeit zwischen dem 01. Oktober und dem 28./29. Februar vorgenommen werden. Alle übrigen Arbeiten zur Baufeldfreimachung dürfen nur außerhalb der Brutperiode zwischen dem 15. August und dem 28./29. Februar vorgenommen werden. Satz 2 gilt nicht, wenn aufgrund einer Bestandskartierung vor Beginn der Bauarbeiten festgestellt wird, dass keine besetzten Brutreviere der geschützten Vogelarten Kiebitz (*Vanellus vanellus*), Feldlerche (*Alauda arvensis*), Wachtel (*Coturnix coturnix*) und Rebhuhn (*Perdix perdix*) im geplanten Baufeld vorhanden sind.

- 3.4.2 Die in den Planunterlagen 12.1 und 12.5 dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayer. Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

- 3.4.3 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiootope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Außerhalb der Pflanzflächen soll auf den höheren süd- und westorientierten Böschungen weitgehend auf Oberbodenauftrag verzichtet werden, soweit dies technisch möglich ist. Soweit Ansaaten erforderlich sind, sollen nur geringe Saatgutmengen verwendet werden. Anfallendes Aushub- und Abbruchmaterial sowie sonstige auf der Baustelle anfallende Abfälle sind nach den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften zu verwerten bzw. zu beseitigen.

Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

- 3.4.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

- 3.4.5 Die Ausführungsplanung für die landschaftspflegerischen Maßnahmen und die Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes sind mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Auf den Ausgleichsflächen ist eine lang-

fristige Sicherstellung der Pflege bis zum Erreichen der Entwicklungsziele zu gewährleisten (z.B. durch Pflege- und Entwicklungspläne).

Bei der Ausführung von Pflanzmaßnahmen ist auf den dauerhaften Schutz von Leitungen, z. B. Erdgashochdruckleitungen, zu achten.

3.4.6 Der Baubeginn der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen. Vor Baubeginn ist eine gemeinsame Begehung durchzuführen. Auf Anforderung ist die Untere Naturschutzbehörde über den Baufortschritt zu informieren. Bei Bedarf sind gemeinsame Baustellenbegehungen durchzuführen.

3.4.7 Die fachgerechte Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist vom Vorhabensträger durch den fortlaufenden Einsatz von qualifiziertem Fachpersonal im Rahmen der Umweltbaubegleitung, der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung und Bauüberwachung sicherzustellen.

3.4.8 Nach Abschluss der Bauarbeiten für die landschaftspflegerischen Maßnahmen ist eine gemeinsame Begehung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde durchzuführen.

### **3.5 Denkmalschutz**

3.5.1 Aufgrund der Zusage des Vorhabensträgers ist zwischen dem Ende des Oberbodenabtrags und dem Beginn der nachfolgenden Bauarbeiten eine Frist von einem Monat abzuwarten, damit über die Notwendigkeit von Grabungsarbeiten aus Gründen des Denkmalschutzes Klärung erzielt werden kann. Die Frist kann mit Zustimmung des Bayer. Landesamts für Denkmalpflege verkürzt werden oder vollständig entfallen.

3.5.2 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

3.5.3 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

3.5.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

### **3.6 Verkehrslärmschutz**

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

3.6.2 Für die in der Unterlage 11.1, Anlage 3 als anspruchsberechtigt vermerkten Gebäude besteht für die genannten Stockwerke ein grundsätzlicher Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Die betreffenden Immissionspunkte (Ipkt.) sind in den Luftbildern zur schalltechnischen Untersuchung, Unterlagen 11.2, Blatt 1 und 3, planerisch dargestellt. Die zu schützenden Gebäudeseiten sind durch rote Symbole für Immissionsorte sowie sechseckige Symbole für Immissionspunkte gekennzeichnet. Es handelt sich um folgende Immissionspunkte:

Gemeinde Heldenstein  
Küham Haus 1 DG (Ipkt. 001),  
Küham Haus 1 OG (Ipkt. 001a),  
Küham Haus 2 DG (Ipkt. 004);

Gemeinde Ampfing  
Ampfing Haus 19 OG (Ipkt. 097),  
Ampfing Haus 19 DG (Ipkt. 098).

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV (BGBl 1997 I 172). 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 Sauerstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

### **3.7 Landwirtschaft**

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

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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

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

3.7.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7.5 Mit Mutterboden ist schonend umzugehen. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten ordnungsgemäß zu rekultivieren. Die Rekultivierung von vorübergehend in Anspruch genommenen oder zu entsiegelnden Flächen zur künftigen landwirtschaftlichen Nutzung haben bei trockenen Bedingungen stattzufinden. Bodenverdichtungen sind gegebenenfalls durch Auflockerung zu beseitigen.

### **3.8 Eisenbahn**

- 3.8.1 Die Ausführung der Bepflanzung im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung muss Rücksicht auf die Sicherheit der Gleisanlagen nehmen. Abstand und Art der Bepflanzung müssen den Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisanlage, der sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitsabstand von 2,50 m ergibt, dauerhaft einhalten.
- 3.8.2 Die bestehenden Vorflutverhältnisse der Bahnkörper-Entwässerungsanlagen dürfen nicht nachteilig verändert werden.
- 3.8.3 Zum Schutz des Schienenverkehrs vor abirrenden Straßenfahrzeugen sind geeignete Schutzmaßnahmen, insbesondere gemäß den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme (RPS), vorzusehen. Mit dem Eisenbahn-Bundesamt sind rechtzeitig die geplanten Schutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Blendschutz abzustimmen.

### **3.9 Sonstige Nebenbestimmungen**

- 3.9.1 Die Bestimmungen der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006 (RABT 2006) sind einzuhalten.
- Zur funktechnischen Versorgung der Einhausung Wimpasing und der Nebengebäude sind mindestens drei Kanäle für die BOS-Dienste (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste) vorzuhalten:
- drei Kanäle 2m-Band und drei Kanäle 4m-Band.
- 3.9.2 Die Richtlinie für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS) gemäß Allg. Rundschreiben Nr. 22/1996 des BMVBW ist zu beachten.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand / Zweck**

Dem Freistaat Bayern 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 Bundesautobahn A 94, Strecken-km 67,035 (B 12) bis Bau-km 54+574 (A 94) und von anderen infolge der Planung notwendigerweise geänderten Straßen sowie aus den Entwässerungsanlagen in die in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Vorfluter bzw. das Grundwasser erteilt.

### **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die unter A.2 genannten Planfeststellungsunterlagen zugrunde, in denen auch der erlaubte Benutzungsumfang dargestellt ist (Unterlagen 18.1 bis 18.7).

### **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 Für die Ausführung, den Betrieb und die Wartung der Regenrückhaltebecken und der Sickereinrichtungen sind die jeweils aktuellen DWA-Merkblätter - insbesondere A138 und A 166 – zu beachten.
- 4.3.2 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h.

dem Straßenbulasträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

- 4.3.3 An den Absetz-/Regenrückhaltebecken sind Absperrvorrichtungen einzubauen und entsprechend zu warten, die zur schnellen Gefahrenabwehr bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen geeignet sind.
- An dem vorgeschalteten Rückhaltebecken der Hebeanlage zum Hartinger Bach (Entwässerung der Unterführung der Kreisstraße MÜ 40) ist eine Tauchwand zu errichten, die die Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten gewährleistet.
- 4.3.4 In Bereichen mit erkennbaren Belastungen des Bodens durch Schadstoffe (z. B. Verfüllungen oder Altlasten) muss die Niederschlagsentwässerung grundsätzlich außerhalb solcher belasteten Flächen erfolgen. Die Detailplanungen sind in diesem Fall mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde abzustimmen.
- 4.3.5 Wenn während Aushubarbeiten Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen auftreten, deren Ausmaß auf eine Grundwassergefährdung deuten, sind das zuständige Landratsamt sowie das Wasserwirtschaftsamt unverzüglich zu benachrichtigen. In diesem Falle sind weitere Aushubarbeiten durch einen fachlich geeigneten Sachverständigen baubegleitend zu überwachen. Die Ergebnisse der Aushubüberwachung sind in einem Bericht zusammenzufassen und den beiden vorgenannten Behörden unaufgefordert zu übermitteln.
- 4.3.6 Im Zusammenhang mit dem Rückbau von bestehenden Straßen anfallendes Aushubmaterial ist ordnungsgemäß nach Rücksprache mit dem Landkreis Mühldorf a. Inn und gegen Nachweis zu entsorgen oder zu verwerten.
- 4.3.7 Die Baumaßnahmen haben auf die wasserwirtschaftlich äußerst sensible Situation um das festgesetzte und geplante Wasserschutzgebiet bei Ampfing Rücksicht zu nehmen.
- 4.3.8 Insbesondere ist darauf zu achten, dass die Verwendung von wassergefährdenden Stoffen wie Treibstoffe, Schmiermittel, Lösungsmittel, Farben, Grundanstriche usw. nicht zu einer Verunreinigung des Bodens oder des Grundwassers führt.
- 4.3.9 Abfälle sind geschützt vor Niederschlag in dichten Behältern zu lagern. Die Reinigung von Transportbetonmischern und die Ablagerung der dabei anfallenden Zementschlämme auf der Baustelle sind zu unterlassen.
- 4.3.10 Die Bereitstellung von wassergefährdenden Flüssigkeiten darf nur im notwendigen Umfang in dichten Behältern und geeigneten Auffangwannen erfolgen. Eine Lagerung außerhalb der Arbeitszeiten ist nur in abschließbaren Räumen und in geeigneten Auffangwannen zulässig. Treibstofflagerung in größeren Mengen (mehr als 20 Liter) sind nur außerhalb des Wasserschutzgebiets zulässig.
- 4.3.11 Betanken, Wartungsarbeiten und Reparaturen an Fahrzeugen und Maschinen dürfen nicht innerhalb des Wasserschutzgebietes durchgeführt werden.
- 4.3.12 Beim Austreten von wassergefährdenden Flüssigkeiten oder auslaugbaren Stoffen sind unverzüglich Maßnahmen zur Eindämmung des Schadens, wie z. B. Abgraben und gesichertes Zwischenlagern, einzuleiten. In diesem Fall ist unverzüglich das zuständige Landratsamt, das zuständige Wasserwirtschaftsamt und das Wasserversorgungsunternehmen zu informieren – ggf. die Polizei.
- 4.3.13 Bei der Bauausführung sind Bodeneingriffe zu minimieren und so zügig wie möglich wieder zu verfüllen. Das Hinterfüllen darf nur mit natürlich anstehenden, nicht verunreinigten mineralischen Böden und Gesteinen erfolgen.
- 4.3.14 Außerhalb der Arbeitszeiten dürfen Maschinen, die wassergefährdende Stoffe enthalten (Treibstoffe, Schmierstoffe u. ä.) nur auf befestigten Flächen außerhalb des Wasserschutzgebietes abgestellt oder gelagert werden.

- 4.3.15 Der Vorhabensträger muss einen Verantwortlichen für das Bauvorhaben bestellen, der den Vollzug der geltenden Auflagen während der Bauphase sicherstellt.
- 4.3.16 Schäden an Fischen und Fischnährtieren in den vom Bau der Entwässerungsanlagen betroffenen Gewässern sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit zu vermeiden.
- Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen. Der Vorhabensträger haftet für Schäden, die den Fischereiberechtigten durch den Bau und die Benutzung der Entwässerungsanlagen entstehen.
- 4.3.17 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.
- 4.3.18 Sollte sich im Zuge der Bauausführung die Notwendigkeit einer Bauwasserhaltung ergeben, ist vorher eine wasserrechtliche Erlaubnis nach Art. 17a BayWG bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde einzuholen. Sofern bei den Baumaßnahmen Grundwasser freigelegt werden soll, ist vorher eine Anzeige nach Art. 34 BayWG erforderlich.

## **5. Straßenrechtliche Verfügungen**

### **5.1 FStrG**

Die Widmung der neuen Bundesfernstraße und die sonstigen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG).

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

- 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 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 (Planunterlage Nr. 6), den entsprechenden Lageplänen (Planunterlagen Nr. 3, Bl. 1-4) sowie dem Widmungsplan (Planunterlage Nr. 17).

### **5.2 BayStrWG**

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

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

der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

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

**6. Vorbehalt**

Der Vorhabensträger hat entsprechend seiner im Anhörungsverfahren abgegebenen Zusicherung für zusätzlichen naturschutzrechtlichen Ausgleich in dem mit der unteren Naturschutzbehörde vereinbarten Umfang zu sorgen. Wenn die Schaffung dieses zusätzlichen Ausgleichs nicht bis spätestens 31.12.2010 im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde rechtlich sichergestellt werden kann, so behalten wir uns eine ergänzende Entscheidung darüber vor. Der Vorhabensträger hat der Planfeststellungsbehörde in diesem Fall spätestens am 01.06.2011 geeignete landschaftspflegerische Planunterlagen vorzulegen.

**7. Zurückweisung von Einwendungen**

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

**8. Sofortige Vollziehbarkeit**

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

**9. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.



## **B Sachverhalt**

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

Das vorliegende Bauvorhaben umfasst den Neubau des Streckenabschnittes von Heldenstein bis Ampfing von Bau-km 49+793 bis Bau-km 54+100 im Zuge der geplanten Bundesautobahn A 94 München - Mühldorf - Simbach - Pocking (A 3). Der Abschnitt beginnt bei Strecken-km 67,035 (B 12), wo nördlich von Kühnam (Gemeinde Heldenstein) die bestehende Bundesstraße 12 in die künftige A 94 einschleift. Anschließend verläuft die planfestgestellte A 94 zwischen der Bahnlinie München – Mühldorf und der bestehenden B 12 nach Osten an den Ortschaften Harting und Niederheldenstein vorbei. Die Bahnlinie bleibt dabei unberührt, während die vorhandene B 12 zum größten Teil überbaut wird. Östlich von Niederheldenstein verändert die Trasse der Autobahn ihre bahnparallele Linienführung und schwenkt dem Verlauf der B 12 folgend Richtung Süden ab. Östlich der Kreisstraße MÜ 25 taucht die Autobahn in Tieflage ab. Bis zum Anschluss an die bestehende A 94 östlich von Ampfing wird diese Einschnittslage (bis zu 7,00 m unter Geländeoberkante) beibehalten. Von Bau-km 51+825 bis Bau-km 52+505 verläuft die A 94 zwischen Wimpasing und Ampfing in einer 680 m langen Einhausung. Im Osten schließt der Planfeststellungsabschnitt an die bestehende A 94 an. Der Abschnitt Heldenstein – Ampfing erstreckt sich über die Gemeinden Heldenstein und Ampfing.

Die Bundesautobahn A 94 München - Mühldorf - Simbach - Pocking (A 3) hat eine Länge von rd. 150 km. Sie beginnt im Stadtgebiet München, ist östlich von München mit dem Autobahnring München (A 99) verknüpft und endet an der A 3 südlich von Passau. Die A 94 wird Teil des Europastraßennetzes und trägt dort die Bezeichnung E 552. Bisher ist eine Strecke von insgesamt 70 km Länge dem Verkehr übergeben worden. Das entspricht ca. 45 % der Gesamtlänge der Bundesautobahn A 94. Es handelt sich dabei um die Streckenabschnitte München - Forstinning (Länge: 23 km (zweibahnig)) Ampfing – Markt (Länge: 33 km (zweibahnig)) und Markt - Simbach (Länge: 14 km (einbahnig)).

### **2. Vorgängige Planungsstufen**

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

Gemäß § 1 Abs. 2 des „Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG)“ in der Neufassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I, S. 201), entspricht ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Bau- oder Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Soweit der Bedarfsplan durch zeichnerische Einzelheiten eine bestimmte Bedarfsstruktur festlegt, ist er ebenfalls verbindlich (BVerwG, Urt. v. 12.12.1996, Az. 4 C 29/94 – juris), d. h. Netzverknüpfungen und Ausbautyp sowie die Straßenklasse sind für die Planfeststellung verbindlich (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.3.1998, Az. 4 A 7/97 – juris). Eine weitergehende Bindungswirkung besteht nicht. Der derzeit geltende "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" 2004 ist dem FStrAbG als Anlage zu § 1 Abs. 1 FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober 2004 (BGBl. I 2004, S. 2574 – Beilage als Faltblatt) beigelegt.

Der Bau der A 94 ist im derzeit geltenden Bedarfsplan im Abschnitt "Heldenstein - Ampfing" in der Stufe "Vordringlicher Bedarf (Überhang bzw. neue Vorhaben)" enthalten. Gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG entspricht die geplante A 94 damit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG.

## **2.2 Raumordnung / Landesplanung**

In einem ersten Raumordnungsverfahren (1975-1979) für den Streckenabschnitt Ampfing – Markt, der auch den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt umfasste, wurden die Raumordnungstrasse mit einer Nordumgehung der Städte Mühldorf am Inn, Töging, Altötting und Neuötting (Trasse Nord) sowie eine Wahltrasse Rattenkirchen – Markt mit einer Südumgehung der genannten Städte landesplanerisch überprüft. Das Raumordnungsverfahren wurde mit der landesplanerischen Beurteilung vom 14.09.1979 der Regierung von Oberbayern abgeschlossen.

Aufgrund des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 30.01.1986 musste im Abschnitt Rattenkirchen – Töging ein ergänzendes Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, in dem neben der bereits raumgeordneten und linienbestimmten Trasse (Trasse Nord) eine Wahllinie mit vier Varianten untersucht wurde. Das ergänzende Raumordnungsverfahren wurde mit der landesplanerischen Beurteilung vom 27.06.1988 abgeschlossen. Darin wurden die Trasse Nord und die Wahllinie, bestehend aus der Kombination der Varianten 3 und 4, (Trasse Süd) unter Maßgaben positiv beurteilt.

Die Autobahndirektion Südbayern überprüfte im weiteren Planungsverlauf beide landesplanerisch positiv beurteilten Trassen auf ihre Realisierbarkeit. Dabei zeigte sich, dass sich neben den beiden raumgeordneten Trassen eine weitere Linienführung (sog. Trasse Mitte) aufdrängte, mit der die Nachteile der beiden raumgeordneten Trassen minimiert werden konnten. Diese Trasse Mitte wurde daraufhin in einem weiteren Raumordnungsverfahren unter dem Titel „Landesplanerische Abstimmung Ampfing – Erharting – Trasse Mitte“ durch die Regierung von Oberbayern am 13.05.1992 landesplanerisch positiv beurteilt. Die verschiedenen Trassen, die Gegenstand der Raumordnung waren, sind in Unterlage 2, Blatt 1 dargestellt.

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

Der Bundesminister für Verkehr hat für den Abschnitt Rattenkirchen – Erharting am 24.11.1992 die Linie gemäß § 16 FStrG aus einer Kombination der Trassen Süd und Mitte bestimmt. Frühere Linienbestimmungen aus den Jahren 1981 und 1984, die teilweise den Planfeststellungsabschnitt betroffen haben, wurden gleichzeitig aufgehoben. Die planfestgestellte Trasse zwischen Heldenstein und Ampfing entspricht der Linienbestimmung vom 24.11.1992.

## **2.4 Sonstiges: Regionalplan, Bauleitplan**

Im Regionalplan der Region „Südostoberbayern“ (Region 18) in der derzeit geltenden Fassung ist der Bau der A 94 zwischen Heldenstein und Ampfing im Verlauf der derzeitigen B 12 dargestellt. Die planfestgestellte Trasse entspricht der Darstellung in Karte 2 des Regionalplans.

## **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 21.05.2007 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für den Neubau der Bundesautobahn A 94 München – Pocking (A 3) im Abschnitt von Heldenstein bis Ampfing (Strecken-km 67,035 (B12) bis Bau-km 54+475 (A 94)) sowie für den Neubau der Kreisstraße MÜ 40 von Strecken-km 0,530 bis Bau-km 1+660,380 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG bzw. dem BayStrWG durchzuführen. Mit Schreiben vom 05.04.2007 erteilte der Landkreis Mühldorf am Inn der Autobahndirektion Südbayern den entsprechenden Auftrag, den Neubau der Kreisstraße MÜ 40 gemeinsam mit dem Neubau der A 94 zur Planfeststellung zu beantragen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 19.06.2007 bis 20.07.2007 bei der Gemeinde Ampfing und vom 29.06.2007 bis 30.07.2007 bei der Gemeinde Heldenstein jeweils nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde jeweils darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde oder der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Auf den Ausschluss verspäteter Einwendungen wurde hingewiesen. In der Bekanntmachung der Gemeinde Ampfing wurde als Ende der Einwendungsfrist der 06.08.2007 angegeben, in der Bekanntmachung der Gemeinde Heldenstein der 13.08.2007.

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

- Gemeinde Heldenstein
- Gemeinde Ampfing
- Landratsamt Mühldorf am Inn
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Amt für Landwirtschaft und Forsten, Ebersberg
- Bezirk Oberbayern, Hauptverwaltung und Fachberatung für Fischerei
- Staatliches Bauamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Vermessungsamt Mühldorf am Inn
- Polizeiinspektion Mühldorf am Inn
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Landesamt für Finanzen
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayer. Bauernverband, Bezirksverband Oberbayern
- Wasser- und Bodenverband Isen I
- Wasser- und Bodenverband Isen II
- Landesbaudirektion
- DB Services Immobilien GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München
- Deutsche Telekom AG, T-Com
- E.ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH
- Erdgas Südbayern GmbH
- Stadtwerke Waldkraiburg GmbH & Co. KG
- Bayerngas GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- E.ON Wasserkraft GmbH
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.

- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Verein zum Schutz der Bergwelt e. V.
- Landesverband Bayern e. V. der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens gaben zusätzlich Stellungnahmen ab:

- Gemeinde Aschau am Inn
- Stadt Waldkraiburg
- DB Netz AG

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 08. April 2008 in Ampfing erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 13.03.2008 benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung in der Gemeinde Heldenstein am 28.03.2008 und in der Gemeinde Ampfing am 21.03.2008. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Nach den Erörterungen der naturschutzfachlichen und –rechtlichen Belange mit den Naturschutzbehörden und den anerkannten Naturschutzvereinen übergab der Vorhabensträger im Erörterungstermin der Regierung eine ergänzende gutachterliche Beurteilung der artenschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die Rechtslage nach Änderung des BNatSchG zum 18.12.2007 (gutachterliche Stellungnahme des Büros Dr. Schober vom März 2008). Diese ergänzende Beurteilung wurde den Naturschutzbehörden und denjenigen anerkannten Naturschutzvereinen, die sich zur Planung geäußert haben, mit einer Frist von zwei Wochen zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt.

Mit Schreiben vom 30.04.2008 und 24.04.2008 beantragten die Autobahndirektion Südbayern und das Landratsamt Mühldorf a. Inn die Abtrennung des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Kreisstraße MÜ 40(neu) von der Planung der Autobahn A 94.

Die Planunterlagen wurden daraufhin von der Autobahndirektion Südbayern überarbeitet. Um die sich aus der Trennung der beiden Verfahren ergebenden Veränderungen an der Planung zu veranschaulichen, sind diejenigen Planzeichnungen und Textpassagen, die den Neubau der Kreisstraße MÜ 40(neu) zum Gegenstand hatten, nachrichtlich in hellvioletter Farbe dargestellt. Die Planänderung verursachte keine erstmaligen oder stärkeren Betroffenheiten, so dass eine ergänzende Anhörung unterbleiben konnte.

Nach Beendigung des Anhörungsverfahrens wurde bekannt, dass wenige Tage vor Auslegung der Planunterlagen in der Gemeinde Ampfing ein neuer Eigentümer eines von der geplanten Autobahn in Anspruch genommenen Grundstücks in das Grundbuch eingetragen worden war. Unverzüglich nach Bekanntwerden dieses Umstandes erhielt dieser neue Eigentümer die Planunterlagen zugesandt und Gelegenheit, Einwendungen gegen den Plan bei der Regierung von Oberbayern zu erheben. Auf den Einwendungsausschluss wurde hingewiesen. Einwendungen wurden nicht erhoben.

## **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 §§ 17b Abs. 1 Nr. 6 Satz 1 und 22 Abs. 4 Satz 1 und 2 FStrG i. V. m. Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht 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 Gemeinsames Anhörungsverfahren**

Die gemeinsame Durchführung der Anhörungsverfahren für die beiden rechtlich voneinander unabhängigen Planungen für den Neubau der Autobahn und der Kreisstraße MÜ 40(neu) ist unseres Erachtens zulässig. Beide Bauvorhaben betreffen ähnlich gelagerte Sachverhalte und stehen zwar nicht rechtlich aber doch faktisch in enger Beziehung zueinander. Die parallele Durchführung zweier getrennter Anhörungsverfahren hätte einen nicht unerheblichen Verwaltungsmehraufwand erforderlich gemacht und den Vorwurf hervorgerufen, sachlich Zusammenhängendes künstlich zu trennen. Beide Vorhaben wurden nach den jeweils für sie geltenden Verfahrensvorschriften durchgeführt, d. h. die das Verfahren betreffenden Maßgaben des FStrG wurden nicht auf das Verfahren für die Kreisstraße angewendet. Auf die unterschiedlichen Verfahrensregelungen wurde in den Bekanntmachungen ausdrücklich hingewiesen.

Die gemäß Art. 42 Abs. 1 Nr. 6 BayNatSchG in Planfeststellungsverfahren erforderliche Beteiligung der im Rahmen des § 60 BNatSchG nach Art. 42 Abs. 2 BayNatSchG anerkannten Vereine wurde nach den unterschiedlichen gesetzlichen Vorgaben durchgeführt. Für die Beteiligung im Rahmen der bundesfernstraßenrechtlichen Planfeststellung wurde auf die Bekanntmachung der Planauslegung in den Gemeinden sowie die Geltung der Einwendungsfrist und den Ausschluss von Einwendungen nach Ablauf der Einwendungsfrist hingewiesen (§ 17a Nr. 2 FStrG; § 17a Nr. 3 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG; § 17a Nr. 3 und 7 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG). Die Beteiligung im Hinblick auf den Neubau der Kreisstraße MÜ 40 erfolgte – wie bisher – durch Zusendung der Planunterlagen und Setzung einer angemessenen Frist zur Stellungnahme unter Hinweis auf den Einwendungsausschluss gemäß § 61 Abs. 3 BNatSchG.

Von einem Fall des Art. 78 BayVwVfG sind wir nicht ausgegangen.

Im Anhörungsverfahren wurde unter Hinweis auf den Art. 78 BayVwVfG unser Vorgehen kritisiert, wobei sich die Kritik dagegen richtete, dass die Planung der Kreisstraße unberechtigt die Privilegien des Fernstraßengesetzes in Anspruch nehme. Wir haben bereits dargelegt, dass beide Verfahren nach unterschiedlichen Regelungen behandelt wurden. Im Übrigen betrifft die Kritik nicht das hier zu erörternde Anhörungsverfahren im Rahmen der Planfeststellung für die Bundesautobahn, sondern für die Kreisstraße. Darüber ist jedoch im vorliegenden Beschluss nicht zu entscheiden.

### **1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen (vgl. § 17 Satz 2 FStrG). Für den Neubau der Bundesautobahn A 94 ist nach § 3b Abs. 1 Satz 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein (vgl. BVerwG, Urt. v. 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 – juris; BVerwG, Urt. v. 25.01.1996, Az. 4 C 5/95 – juris).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.11.2004, Az. 4 CN 11/03, NVwZ 2005, S. 442). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden (vgl. BVerwG, Urt. v. 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 – juris).

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Der für die Umweltverträglichkeitsprüfung gewählte Untersuchungsraum beträgt ca. 500 m beidseits der Straßenachse mit einer Ausbuchtung im Bereich des FFH-Gebiets im Süden von Bau-km 51+450 bis Bau-km 51+900. Im Westen reicht der Untersuchungsraum ca. 100 m über den Beginn der Planfeststellung hinaus. Im Osten reicht er ca. 100 m über das Bauende der A 94 bzw. über den Lärmschutzwall auf der Nordseite der Trasse hinaus, um auch die Straßenanschlüsse mit zu erfassen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt die in den Unterlagen 1 (Erläuterungsbericht), 11 (schalltechnische Untersuchung), 12 (landschaftspflegerischer Begleitplan), 16 (Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung) sowie 18 (Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen) enthaltenen Untersuchungsergebnisse. Zudem finden die behördlichen Stellungnahmen, Äußerungen und Einwendungen Dritter sowie eigene Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde Berücksichtigung.

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

### 2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der Neubau einer Bundesautobahn, die auf einer Länge von ca. 4,3 km nördlich von Heldenstein entlang der Bahnlinie München – Mühldorf verläuft und anschließend in Richtung Osten in einem Bogen südlich um die Gemeinde Ampfing herumführt. Das Bauvorhaben ist in diesem Beschluss unter B 1 sowie in den Unterlagen 1 bis 6 detailliert beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

### 2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Die Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens ist in Unterlage 16 unter Nr. 3 (Seiten 7 – 12) ausführlich beschrieben, worauf verwiesen wird.

### 2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Der Neubau der A 94 im Abschnitt Heldenstein - Ampfing ist mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Dies geschieht insbesondere

- durch die Inanspruchnahme von Flächen bzw. den Flächenverlust durch Überbauung
- durch die vom Verkehr ausgehenden Immissionen, v. a. durch Lärm und Luftschadstoffe
- durch die Beeinträchtigung des landschaftlichen Funktionsgefüges
- durch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
- durch den Verlust an landwirtschaftlichen Produktionsflächen

Die Trasse der Autobahn im Planfeststellungsabschnitt wurde so geplant, dass Beeinträchtigungen der Umwelt möglichst vermieden oder zumindest vermindert werden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Zwangspunkte ergaben sich im Verlauf der Planung keine weiteren Optimierungen der Trassierung im Vergleich zur Linienführung, die Gegenstand der Linienbestimmung vom 24.11.1992 war.

Um die Umweltwirkungen zu vermindern wurde die geplante Straße entsprechend den Anforderungen in den Umwelt-Fachgesetzen und, soweit wirtschaftlich vertretbar, mit Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen umweltgerecht gestaltet. Dazu zählen insbesondere:

- aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Küham, Harting, Niederheldenstein, Wimpasing und Ampfing (u. a. Lärmschutzwall, Tieflage, Einhausung),
- Regenwasserbehandlungsanlagen und Versickerflächen für das gesammelte Straßenoberflächenwasser; im Bereich der Wasserschutzgebiete sind Schutzmaßnahmen entsprechend den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen in Wasserschutzgebieten“ vorgesehen,
- Entsiegelung und Renaturierung nicht mehr benötigter Straßenflächen,
- Landschaftsgerechte Gestaltung und Bepflanzung der Lärmschutzbauwerke, Regenwasserbehandlungsanlagen und aller straßenbegleitenden Grünflächen,
- Dimensionierung und Gestaltung des Brückenbauwerkes für den gequerten Hartinger Bach nach landschaftsökologischen Erfordernissen
- Schutz zu erhaltender Gehölzbestände und Biotopflächen,
- Schutz der Lebensstätten i. S. v. Art. 13e BayNatSchG beim Freiräumen des Baufeldes,
- Tierökologische Gestaltung von Flächen unter den Brückenbauwerken.

Der genaue Umfang und die detaillierte Gestaltung der Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist in den Unterlagen 1 und 12 beschrieben, worauf verwiesen wird.

#### 2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

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

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

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

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

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

##### 2.1.4.1 Schutzgut Menschen

###### Teilbereich Wohnen

Innerhalb des Untersuchungsraumes sind neben dem Hauptort Ampfing (Wohn-, Gewerbe-, Misch- und Sondergebiete) noch zahlreiche kleinere Orte, Weiler und Einzelgehöfte vorhanden. Im näheren Umfeld der B 12 bzw. der geplanten A 94 liegen im Westen die nördlichen Bereiche von Heldenstein (Wohn- und Mischgebiete) sowie die kleineren Orte Küham (Mischgebiet), Harting (Misch- und Wohngebiet), Niederheldenstein (Mischgebiet mit Kirche, kleines Gewerbegebiet) und die Weiler Wimpasing, Furth, Holzheim, Reit, Holzgasse und Lain. Einzelne Anwesen liegen südlich von Harting und Niederheldenstein und im Osten von Holzheim.

Auswirkungen auf den Schutzaspekt Wohnen können sich hauptsächlich aufgrund von Lärmimmissionen, Schadstoffen in der Luft, optischen Störungen (Bewegung der Fahrzeuge, Blendwirkung durch Licht) und Verschattung von Wohnräumen ergeben. Um das Ausmaß dieser Auswirkungen ermitteln zu können, müssen sämtliche Maßnahmen, die auf die Vermeidung oder Minimierung solcher Auswirkungen abzielen, mitberücksichtigt werden. Zudem finden die Vorbelastungen Berücksichtigung, die auch ohne Realisierung des planfestgestellten Vorhabens auf die Menschen einwirken. Maßgebender Zeitpunkt für den Vergleich der Belastungswirkungen des Vorhabens mit den Entlastungswirkungen ist das Jahr 2020. So wie die Immissionsauswirkungen des Projekts für das Jahr 2020 prog-



nostiziert werden, müssen auch die Entlastungswirkungen auf diesen Zeitraum bezogen werden, um eine Vergleichbarkeit herzustellen.

Unter Berücksichtigung der in den Unterlagen 1, 3 und 4 detailliert dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung von Lärm- und Schadstoffimmissionen, die auch der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) und der Beurteilung der Luftverunreinigungen an Straßen (Unterlage 1, Seite 48 ff.) zugrunde gelegt wurden, wird festgestellt, dass die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mit Ausnahme von zwei Anwesen in Kühnham und einem Anwesen im Ampfing eingehalten werden und die Schadstoffgrenzwerte der 22. BImSchV auf der gesamten Strecke nicht überschritten werden.

Um die Lärmauswirkungen des Projekts auf die Menschen in Bezug auf das Wohnen zu ermitteln, reicht jedoch die oben angestellte Analyse, die nur auf die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV abstellt und die Vorbelastungen für die Menschen unberücksichtigt lässt, nicht aus. Entscheidend ist vielmehr, wie sich die Lärmsituation durch das Projekt verändert. Der Vorhabensträger hat daher untersucht, welcher Lärmbelastung die Bewohner des Untersuchungsgebiets im Prognose-Nullfall ausgesetzt wären. Dieser Vorbelastung hat er die Belastung im Planfall bei Realisierung der A 94 gegenüber gestellt. Um ein differenziertes Bild von den Lärmveränderungen zu erhalten, wurden verschiedene „Lärmzonen“ gebildet, die sich an den Grenzwerten der 16. BImSchV sowie den Orientierungswerten der DIN 18005 anlehnen, wie folgt:

<b>Zone</b>	„Normalzone“	Lärmzone I	Lärmzone II	Lärmzone III	Lärmzone IV
<b>Schwellenwerte [dB(A)]</b>	≤ 45	> 45 ≤ 49	> 49 ≤ 59	> 54 ≤ 59	> 59

Die schalltechnischen Berechnungen wurden nach den RLS 90 durchgeführt. Die Ermittlung der tatsächlichen Betroffenheiten der Gebäude im Untersuchungsraum erfolgte mit Hilfe des Geographischen Informationssystems (GIS). Den schalltechnischen Berechnungen zugrunde gelegt wurde die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 27.01.2006. Das Ausmaß der Lärmveränderungen im Planfall im Vergleich zum Prognose-Nullfall wird wie folgt definiert:

- Sehr hohe Abnahme: Entlastung um mehr als drei Lärmzonen;
- Hohe Abnahme: Entlastung um zwei Lärmzonen;
- Mittlere Abnahme: Entlastung um eine Lärmzone;
- Unerhebliche Veränderung: Verbleib in derselben Lärmzone;
- Mittlere Zunahme: Zusatzbelastung um eine Lärmzone;
- Hohe Zunahme: Zusatzbelastung um zwei Lärmzonen;
- Sehr hohe Zunahme: Zusatzbelastung um mehr als drei Lärmzonen.

Die Untersuchungen der Lärmveränderungen zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Planfall ergeben, dass aufgrund der Einhausung im Bereich Wimpasing, der Tieflage der A 94 südlich von Ampfing und der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen mit dem Neubau der A 94 im Abschnitt Heldenstein – Ampfing eine deutliche Abnahme der Lärmauswirkungen für die Bevölkerung im Untersuchungsraum zu erwarten ist. 11 Wohnungen mit einer hohen Abnahme und 212 Wohnungen mit einer mittleren Abnahme der Schallimmissionen stehen 14 Wohnungen mit einer mittleren Zunahme gegenüber. Für 527 Wohnungen wird es nur unerhebliche Veränderungen geben.

Die Untersuchung ist detailliert in Unterlage 16 (Seite 15 ff.) enthalten, worauf verwiesen wird.

### Teilbereich Erholen

Die vorgenannten Untersuchungen zu den Veränderungen der Schallauswirkungen auf das Wohnen können auch für die Ermittlung der Veränderungen im Hinblick auf die Erholung der Menschen herangezogen werden.

Verbesserungen des Wohnumfeldes und der Feierabenderholungsgebiete ergeben sich im südlichen Bereich von Ampfing bei Wimpasing (Einhausung) sowie in Harting und Niederheldenstein. Eine geringfügige Verschlechterung tritt südlich der A 94 im Bereich um Holzheim, Reit und Holzgasse auf, da hier auf der St 2091 der Verkehr zunehmen wird.

Eine mittlere bis starke Verschlechterung für die landschaftsgebundenen Erholungsmöglichkeiten ergibt sich im Isental nördlich der A 94, westlich der Kreisstraße MÜ 25, da in diesem Bereich die Lärmimmissionen stärker zunehmen werden. Jedoch besteht hier nur eine geringe Erholungsnutzung.

Entlang der Howaschen wird eine untergeordnete Wegebeziehung unter der bisherigen B 12 hindurch verloren gehen. Stattdessen wird eine neue Wegebeziehung aus Ampfing heraus über die A 94 im Bereich des östlichen Tunnelportals nach Süden entstehen.

Die bis zu 9 m hohen Lärmschutzwälle und –wände bewirken bei gleichzeitiger leichter Dammlage im Bereich von Kühnham, Harting und Niederheldenstein sowie östlich der Kreisstraße MÜ 25 eine starke Sichtbarriere in Richtung der offenen Landschaft des Isentals und somit auch eine Beeinträchtigung der Erholungseignung. In abgeschwächter Weise trifft dies auch für den Abschnitt der A 94 östlich der Einhausung zu. Hier werden Sichtbeziehungen durch Lärmschutzanlagen mit einer Höhe von bis zu 2,5 m über Gelände beeinträchtigt.

Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat die Methode und Ergebnisse der Untersuchungen des Vorhabensträgers zur Umweltverträglichkeit im Hinblick auf das Schutzgut „Mensch“, Teilbereiche Wohnen und Erholen, geprüft und sowohl in Bezug auf Lärmimmissionen als auch auf Luftverunreinigungen bestätigt (vgl. Stellungnahme des BayLfU vom 21.08.2007).

#### 2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Neubau der A 94 im Planfeststellungsabschnitt nimmt zum weitaus größten Teil landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen in Anspruch. Zudem wird die bestehende B 12 weitgehend überbaut, was die Flächeninanspruchnahme bisher unversiegelter Gebiete minimiert. Daneben sind in geringem Umfang auch Biotopflächen von der Baumaßnahme betroffen. Auch für an die Baumaßnahme angrenzende Biotopflächen sind bau- und betriebsbedingte Auswirkungen (Lärm, Abgase, Unfälle) zu erwarten.

#### Vom Vorhaben betroffene Lebensräume/Bereiche mit hohem Standort- und Entwicklungspotenzial

Entsprechend der Bedeutung der vom Vorhaben betroffenen Lebensräume und den darauf einwirkenden Beeinträchtigungen kommt es für Tiere und Pflanzen zu folgenden Belastungen:

Hohe Belastungen, durch

- Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung eines Röhrichtbestandes am südlichen Bahndamm, nach Art. 13d BayNatSchG geschützt;
- Mittelbare Beeinträchtigungen eines Großröhrichtbestandes auf der Nordseite der Bahnlinie (BK-Nr. 14.02), nach Art. 13d BayNatSchG geschützt.

Mittlere Belastungen, durch

- Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung des Hartinger Baches mit lückigen, gewässerbegleitenden Gehölzen und Uferstaudenfluren, wobei hier die Vorbelastung durch die B 12 und die Bahnlinie zu berücksichtigen ist;
- Überbauung, mittelbare Beeinträchtigung und vorübergehende Inanspruchnahme von relativ ungestörten Altgrasbeständen und kleineren Gehölzbeständen auf den Bahndämmen;
- Überbauung bzw. vorübergehende Inanspruchnahme von zwei kleinen Teichen mit umgebenden Gehölzen und der nördlichen Hälfte einer Streuobstwiese am nördlichen Siedlungsrand von Harting, wobei eine Vorbelastung durch die B 12 bereits besteht;
- Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme von Gehölzflächen im Bereich Wimpasing durch den Bau der Einhausung und die neue Gemeindeverbindungsstraße nach Wimpasing, wobei eine Vorbelastung durch die B 12 besteht;
- Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme von Gehölzflächen und einer größeren Grünfläche mit Altgras- und Staudenfluren am südlichen Siedlungsrand von Ampfing, wobei eine Vorbelastung durch die B 12 besteht;
- Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme von gewässerbegleitenden Gehölzen und Staudensäumen im Gewässerbett des meist trocken gefallenen Howaschengrabens.

Biotope, die für dort wild wachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, werden von der Baumaßnahme nicht zerstört.

#### Vom Vorhaben betroffene ökologische Funktionsbeziehungen

Folgende Beeinträchtigungen von ökologischen Funktionsbeziehungen sind durch das Vorhaben zu erwarten:

- Beeinträchtigung der Verbundachse von hoher Bedeutung entlang des Hartinger Baches durch eine längere Unterführungsstrecke im Vergleich zum Brückenbauwerk der B 12 bei gleicher Querschnittsdimensionierung; Vorbelastungen durch die Brückenbauwerke der B 12 und der Bahnstrecke sowie an der Kreisstraße MÜ 38 und der Kreisstraße MÜ 40 schränken die Funktion bereits jetzt ein;
- Beeinträchtigung der Verbundachse von hoher Bedeutung entlang der Bahnlinie;
- Unterbrechung der Verbundachse entlang des Howaschengrabens (im Bereich der B 12-Querung bzw. der Siedlungsfläche von Ampfing von untergeordneter Bedeutung) durch die Unterdükerung unter der A 94.

Im Anhörungsverfahren wurde seitens der Naturschutzverwaltung besonders die Beeinträchtigung der Tiere und Pflanzen sowie die Störung der ökologischen Funktionsbeziehungen durch die Unterdükerung des Howaschengrabens hervorgehoben (vgl. Stellungnahme des Landratsamtes Mühldorf am Inn vom 17.07.2007). Die vollständige Unterbrechung der Verbundachse sei problematisch. Ihr sei durch ein verändertes Vermeidungskonzept Rechnung zu tragen. In dem gleichen Sinne äußerte sich der Bund Naturschutz in Bayern e. V., der insbesondere darauf hingewiesen hat, dass die Vernetzungsfunktion des Howaschengrabens für mindestens drei Weißfischarten sowie für die Elritze und Schmerle nicht nur von untergeordneter Bedeutung sei (vgl. Stellungnahme vom 06.08.2007). Ähnlich äußerte sich auch der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. in seiner Stellungnahme vom 17.07.2007. Dagegen äußerten der Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei (Stellungnahme vom 03.07.2007) und der Fischereiverband Oberbayern e. V. (Stellungnahme vom 20.06.2007) keine Bedenken gegen die geplante Unterdükerung aus fischereifachlicher Sicht.

Im Anhörungsverfahren wurde zudem vom Landratsamt Mühldorf am Inn, dem Bund Naturschutz und dem Landesbund für Vogelschutz kritisiert, der Autobahnbau verursache die Störung von ökologischen Funktionsbeziehungen auch deshalb, weil er zu Verkehrssteigerungen auf anderen Straßen führe. Dies sei nicht ausreichend berücksichtigt worden.

#### 2.1.4.3 Schutzgut Boden

Für den Neubau der A 94 sowie die begleitenden Baumaßnahmen wie Lärmschutzmaßnahmen oder Entwässerungsanlagen werden weitgehend landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen in Anspruch genommen. Dabei werden durch die Zerstörung des Bodengefüges, der Bodenstruktur und der Horizontabfolge auch die Bodenfunktionen (biotische Lebensraumfunktion, Speicher- und Regelungsfunktion, natürliche Ertragsfunktion) erheblich beeinträchtigt.

Neuversiegelungen erfolgen aufgrund der Trassierung im Bereich der bestehenden B 12 auch auf jetzigen straßenbegleitenden Grünflächen. Insgesamt erfolgen Neuversiegelungen auf einer Fläche von ca. 11,4 ha Fläche.

Im Einzelnen sind von Versiegelung betroffen:

- landwirtschaftlich genutzte Böden 8,3 ha
- bestehende Straßennebenflächen 3,0 ha
- naturnahe Lebensräume 0,1 ha

Weitere ca. 20 ha Boden werden überbaut. Davon betroffen sind vorrangig landwirtschaftlich genutzte Flächen und Straßennebenflächen sowie in geringem Umfang auch Biotope. Die vorübergehende Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie von Straßennebenflächen und in sehr geringem Umfang von Biotopflächen für den Baubetrieb umfasst ca. 23 ha.

Eine Entsiegelung von bestehenden Straßenflächen erfolgt auf ca. 3,7 ha Fläche.

Mit dem Vorhaben verbunden ist auch ein verkehrsbedingter Schadstoffeintrag in den Boden. Dabei ist davon auszugehen, dass die überwiegende Schadstofffracht im unmittelbaren Nahbereich zur Fahrbahn den Bodenkörper als Speicher- und Transformationsmedium betrifft. Bei den vorherrschenden Böden in Trassen-nähe mit einer durchwegs hohen Regelungsfunktion ist von einer dauerhaften Bindung und Akkumulation der Schadstoffe auszugehen. Die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung gibt Maßnahmen-, Prüf- und Vorsorgewerte für einzelne Schadstoffe und Wirkungspfade vor, des Weiteren nennt die UVPVwV Schadstofffrachten, die generell als unbeachtlich zu werten sind. Ein Erreichen bzw. Überschreiten dieser Werte ist weder für die bestehende Vorbelastung noch in Verbindung mit den zusätzlich zu erwartenden Schadstoffeinträgen zu erwarten.

#### 2.1.4.4 Schutzgut Wasser

##### 2.1.4.4.1 Grundwasser

Im Bereich des Isentals, des Hartinger Baches und der Schotterterrassen ist ein durchgehender Grundwasserleiter vorhanden. Bei den Grundwasserverhältnissen entlang der Trasse lassen sich, analog zu den geologischen Verhältnissen, zwei unterschiedliche Bereiche unterscheiden. Im westlichen Abschnitt (Isental) ist das Grundwasser unter gering durchlässigen Talablagerungen der Isen gespannt, im östlichen Abschnitt weist das Grundwasser einen freien Grundwasserspiegel in den Kiesen der Ampfinger Terrasse auf. Die Grenze zwischen beiden Bereichen ist im Bereich von Niederheldenstein anzunehmen. Der Flurabstand des gespannten Grundwassers variiert nach den vorliegenden Kenntnissen zwischen etwa 6,5 m und 8,0 m. Im entspannten Zustand, wie er in den Grundwassermess-

stellen zu beobachten ist, steigt das Grundwasser bis auf rund 1,3 m unter Gelände an (am Hartinger Bach). Der Spiegel des Grundwassers in den Niederterrassenschottern fällt von etwa 5 m im Westen bis auf über 18 m unter Gelände im Osten am Ende des Planungsabschnittes ab. Die Einschnitte in den Kiesböden einschließlich der Einhausung reichen nicht bis zum gemessenen Grundwasserspiegel. Aufgrund der z. T. geringen Grundwasserflurabstände im Isental und der stark wasserdurchlässigen Schotterschichten bei nur geringmächtigen Deckschichten im Bereich der Niederterrassenschotter ist eine hohe bis sehr hohe Empfindlichkeit der Grundwasserschichten gegenüber Schadstoffeintrag vorhanden. Auf der Hochterrasse sind geringere Empfindlichkeiten der Grundwasservorkommen gegenüber Schadstoffeintrag vorhanden.

Südlich von Ampfing bzw. der B 12 liegt ein festgesetztes Wasserschutzgebiet der Gemeinde Ampfing. Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt auch der Fassungsbereich mit umgrenzender Schutzzone I im Südwesten von Holzheim. Die Schutzzone II erstreckt sich zwischen Holzheim und dem Howaschengraben. Die weitere Schutzzone III wird im Westen von Wimpasing und Furth, im Norden von der B 12 und im Osten von der St 2091 begrenzt. Darüber hinaus ist ein erweitertes gemeinsames Wasserschutzgebiet für Ampfing, Waldkraiburg und die Mettenheimer Gruppe in Planung. Innerhalb dieses Neuabgrenzungsvorschlages hat die Zone III A in etwa die Ausdehnung nach Norden und Westen wie die Zone III des festgesetzten Wasserschutzgebietes. Die äußerste Zone III B reicht dagegen über die B 12 nach Norden hinaus und erstreckt sich über den westlichen Siedlungsbereich von Ampfing bis knapp südlich der Isen (außerhalb der nördlichen Untersuchungsraumsgrenze) sowie im Westen bis Niederheldenstein.

Das Grundwasservorkommen im Wasserschutzgebiet besitzt einen sehr hohen Wert für die Trinkwassergewinnung mit entsprechend sehr hoher Empfindlichkeit. Das berechnete Überschwemmungsgebiet der Isen ragt im Norden westlich der Kreisstraße MÜ 25 in den Untersuchungsraum hinein. Der minimale Abstand zur A 94 beträgt ca. 300 m.

Nach Angaben der Bayerischen Wasserwirtschaftsverwaltung ist das gesamte Isental und der Bereich zwischen Harting (Hartinger Bach) und Niederheldenstein sowie östlich davon bis ca. 250 m östlich der Kreisstraße MÜ 25 als wassersensibler Bereich ausgewiesen.

Damit ergeben sich für den Untersuchungsraum unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Wasserschutzgebiete unterschiedliche Empfindlichkeiten des Grundwassers gegenüber Schadstoffeintrag:

Sehr hohe Empfindlichkeit:

- Wasserschutzgebiet einschließlich der geplanten Erweiterung des Wasserschutzgebietes für Ampfing, Waldkraiburg und die Mettenheimer Gruppe;

Hohe Empfindlichkeit:

- Isental und Talraum des Hartinger Baches sowie Niederterrassenschotterflächen südlich von Ampfing;

Mittlere und geringe Empfindlichkeit:

- Flächen der Hochterrasse mit höherem Grundwasserflurabstand.

Vorbelastungen der Grundwasservorkommen sind vorhanden aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung und des diffusen Stoffeintrags aus den Siedlungsbereichen und durch den Straßenverkehr, insbesondere auf der B 12.

Die geplante Trasse der A 94 verläuft auf einer Länge von ca. 2,2 km innerhalb der künftigen Schutzzonen III A und III B des Wasserschutzgebietes für die Gemeinde Ampfing, die Stadt Waldkraiburg und die Mettenheimer Gruppe. Die Straßenabwässer können sowohl durch die Verunreinigung mit Reifenabrieb, Stäuben und gelösten Salzen, wie auch mit umweltgefährdenden Stoffen bei Unfällen auf

der gesamten Baulänge ein verstärktes Gefährdungsrisiko der Verunreinigung oberflächennaher Grund- und Trinkwasservorkommen darstellen. Dies liegt in den geringen Grundwasserflurabständen im Isental bzw. dem durchlässigen Schotteruntergrund der Niederterrassenflächen südlich von Ampfing begründet.

Die Entwässerungsanlagen entlang der A 94 werden entsprechend dem aktuellen Stand der Technik so konzipiert, dass im Regelbetrieb Beeinträchtigungen auszuschließen sind. Im Bereich der künftigen Schutzzonen des Wasserschutzgebietes der Gemeinde Ampfing, der Stadt Waldkraiburg und der Mettenheimer Gruppe sind Schutzmaßnahmen entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) vorgesehen. Mögliche Auswirkungen beschränken sich daher auf ein Restrisiko der Verunreinigung bei Unfällen. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat in seiner Stellungnahme vom 09.08.2007 dem Planungskonzept grundsätzlich zugestimmt.

#### 2.1.4.4.2 Oberflächengewässer

Der Hartinger Bach entspringt in der Altmoräne und fließt mit naturnahem Verlauf und begleitenden Gehölzsäumen von Süden her in den Untersuchungsraum hinein. Hier wird er in kurzem Abstand von verschiedenen Verkehrswegen gequert (Kreisstraße MÜ 38, B 12, Bahnlinie München-Simbach, Kreisstraße MÜ 40). Im nördlichen Teil des Untersuchungsraumes wird er innerhalb der intensiv genutzten Agrarlandschaft des Isentals in einen gestreckten, naturfernen Verlauf gezwängt.

Der Howaschengraben durchfließt die Niederterrassen-Schotterfläche in einem gestreckt ausgebauten Graben mit durchgehenden Gehölzsäumen im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes. Auch dieser Bereich ist von intensiv genutzten Ackerflächen umgeben. Unmittelbar südlich der B 12 sind begleitende Gehölze nur noch lückig oder einseitig vorhanden. Das Gewässerbett liegt meist trocken.

Sowohl der Hartinger Bach als auch der Howaschengraben sind entsprechend der Einstufung der Gewässergütekartierung mäßig belastet (Gewässergüte II). Im Bereich von Harting befinden sich einige künstlich angelegte Weiher.

Alle Oberflächengewässer weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag auf.

Der Howaschengraben muss aufgrund der Tieflage der A 94 unterdükert werden. Die Unterdükierung der Howaschen unter der A 94 führt zu einer erheblichen Veränderung des Fließgewässers. Dadurch geht der ökologische Wert des Gewässers in dem von der Baumaßnahme betroffenen Abschnitt verloren.

Durch die geplante A 94 wird der Hartinger Bach gequert. Im Bereich der Gewässerquerung ist trotz der höheren Verkehrsbelastungen auf der A 94 eine Abnahme des Gefährdungspotentials für den gequerten Hartinger Bach (hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und hohe Empfindlichkeit gegenüber baulichen Maßnahmen) durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle) gegeben. Die Abnahme ist durch die Verbesserung der Entwässerungsanlagen und die geringere Unfallgefahr auf der Autobahn begründet.

#### 2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Das Untersuchungsgebiet ist größtenteils ländlich geprägt. Mit Ausnahme des Stadtgebietes von Ampfing sowie der vielbefahrenen Straßen B 12 und St 2091 ist mit keiner nennenswerten Beeinträchtigung der Luftqualität zu rechnen. Im dichter besiedelten Bereich von Ampfing kann es zu Temperaturerhöhungen kommen.

Alle landwirtschaftlichen Flächen können als Kaltluftentstehungsgebiete bezeichnet werden. Im Untersuchungsraum sind jedoch keine Kaltluftabflussbahnen mit

gebündeltem Abfluss und Siedlungsbezug vorhanden. Lediglich an den Hängen der Hochterrasse im Bereich von Kühnham, Harting und Niederheldenstein sind schwache flächige, sporadische Kaltluftabflüsse von kurzer Dauer zu erwarten. Das breite Tal der Isen kann als großflächiges Kaltluftsammelgebiet charakterisiert werden, da sich dort die Kaltluft aus einem großen Einzugsgebiet sammelt. Deshalb ist das Isental besonders nebelanfällig. Vor allem im Herbst und im Winter, aber auch im Frühjahr und Sommer können hier die ersten Nebelfelder entstehen und lösen sich in diesem Gebiet auch erst spät wieder auf.

Gebiete mit fachlichen Festsetzungen bezüglich Luft/Klima sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

Da im Untersuchungsraum keine lokalklimatisch gegenüber Schadstoffeintrag empfindlichen Bereiche wie Wälder oder gebündelte Luftaustauschbahnen vorhanden sind, ist durch die Zunahme der Verkehrsmenge (im Vergleich zur bestehenden B 12) kein erhöhtes Risiko aufgrund gasförmiger Emissionen für das Lokalklima zu erwarten. An den Hängen der Hochterrasse im Bereich von Kühnham, Harting und Niederheldenstein kann sich ein schwacher, flächiger Kaltluftabfluss einstellen. Aufgrund der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen mit Dammhöhen bis zu 9 m über Gradiente der A 94 kann ein Kaltluftstau in geringem, lokal begrenzten Umfang zwischen den Hängen und den Dammschüttungen entlang der Autobahn entstehen. Es ist jedoch nicht mit einem erheblichen Kaltluftstau zu rechnen, da in diesem Bereich keine Kaltluftabflussbahnen mit gebündeltem Abfluss vorliegen.

#### 2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum lässt sich entsprechend der Morphologie in zwei Abschnitte gliedern: In die Hügellandschaft der Hochterrasse, die nur einen kleinen Anteil im südwestlichen Untersuchungsraum einnimmt und in die ebene bis flachwellige Landschaft des breiten Isentals sowie der Niederterrassenflächen im Südwesten und Süden von Ampfing. Im Übergangsbereich zwischen den letzten Hängen des starkwelligen Hügellandes und dem breiten Talraum liegen die Ortschaften Kühnham, Harting und Niederheldenstein. Während an den Hängen der Hochterrasse noch Gehölzstrukturen, Ranken sowie Streuobstwiesen und Grünlandflächen im Umfeld der drei genannten Orte das Landschaftsbild bereichern, sind die ebenen Flächen des südlichen Isentals und der Niederterrasse im Untersuchungsgebiet intensiv ackerbaulich genutzt und weitgehend strukturarm ausgebildet. Bestehende Straßen, insbesondere die B 12, die Bahnlinie München-Simbach sowie die starke räumliche Verdichtung durch Wohn- und Gewerbegebiete im Ortsbereich von Ampfing bewirken eine Verfremdung der landschaftlichen Eigenart. Gliedernde Elemente sind hier die Gehölzstrukturen am Hartinger Bach, am Howaschengraben und im Bereich der Siedlungsränder sowie die straßenbegleitenden Gehölze an den die B 12 querenden Straßen. Landschaftsbildprägend sind auch einige größere Ahorne und Linden auf der Nordseite der B 12 östlich von Niederheldenstein. Die kleineren Orte haben ihren Charakter als bäuerlich geprägte Dörfer weitgehend erhalten und sind in ihrer Gesamtheit von kultureller Bedeutung. Im Gegensatz dazu sind die äußeren Bereiche von Ampfing kleinstädtisch geprägt. Dort durchmischen sich bebaute Wohngebiete mit großflächigen Gewerbegebieten. Wichtige Sichtbezüge bestehen zwischen der Hangkante bei Niederheldenstein und der Kirche Palmberg sowie dem Kloster Zangberg nördlich des Isentals.

Die landschaftliche Qualität im Untersuchungsgebiet wird durch die Baumaßnahme trotz der Vorbelastungen und der geplanten Gestaltungsmaßnahmen in deutlichem Umfang zusätzlich belastet:

- Erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch weithin sichtbare, umfangreiche Lärmschutzwälle und -wände (Sichtbarriere, bis zu 11 m über

Gelände) insbesondere im Bereich von Harting und Niederheldenstein, aber auch östlich der Kreisstraße MÜ 25;

- Erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die tiefen Einschnitte im Süden von Ampfing mit begleitenden Lärmschutzwällen und –wänden (Einschnittstiefe bis zu 7 m, Lärmschutzmaßnahmen bis 2,5 m über vorhandenem Gelände);
- Erhebliche optische Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und technische Überprägung der Landschaft im ebenen bis flachwelligen Gelände durch die lineare Dominanz und Großflächigkeit der Autobahnbaumaßnahme sowie den Neubau der Anschlussstelle St 2091 mit wesentlich größerem Flächenbedarf.

Im Nahbereich von Ampfing und Wimpasing (Feierabenderholungsgebiet) wird sich jedoch aufgrund der geplanten Einhausung auch eine wesentliche Verbesserung der landschaftlichen Situation ergeben, da der durch die B 12 vorbelastete Bereich wegen der Einhausung im Untergrund mit entsprechenden Gestaltungsmaßnahmen landschaftlich aufgewertet wird.

Die Sichtbezüge zwischen der Hangkante bei Niederheldenstein und der Kirche Palmberg sowie dem Kloster Zangberg nördlich des Isentals werden durch die Baumaßnahme der A 94 zwar im Vergleich zur bisherigen Situation (optische Unruhe auf der B 12) zusätzlich beeinträchtigt, jedoch nicht grundsätzlich eingeschränkt. Durch eine differenzierte Bepflanzung (u. a. von geschlossenen Gehölzflächen und stellenweise von Baumreihen) auf den Nebenflächen der Autobahn, entlang von untergeordneten Straßen und auf Verschnittflächen im Rahmen der geplanten Gestaltungsmaßnahmen (G-Flächen) wird eine Neugestaltung weiter Teile der Landschaft erreicht. Damit können Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen soweit minimiert werden, dass keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden.

#### 2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

In Küham, Harting, Niederheldenstein, Wimpasing, Ampfing und bei Holzheim existieren im Untersuchungsraum insgesamt 10 profane bzw. sakrale Baudenkmäler. Dazu zählen Kirchen, Kapellen, ein Pfarrhof sowie Bauernhäuser und Stadel. Im näheren Umfeld der Trasse sind keine Bodendenkmäler bekannt. Bau- oder Bodendenkmäler sind von den geplanten Baumaßnahmen nicht betroffen. In seiner Stellungnahme vom 30.07.2007 bestätigte das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, dass Bodendenkmäler im Untersuchungsraum nicht bekannt sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass ihre Existenz jedoch ohne vorherige Prospektion angesichts der räumlichen Gegebenheiten, die bereits in der Vorgeschichte sehr günstige Siedlungsbedingungen geboten habe, nicht ausgeschlossen werden könne. Die Wichtigkeit des Erhalts des archäologischen Erbes wurde betont.

Durch den Neubau der A 94 sind überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen. Waldflächen im Sinne des Waldrechts sind durch die Baumaßnahme nicht betroffen.

Derzeit sind Baugebiete (Gewerbe und Wohnen) im Bereich der Gemeinden Heldenstein und Ampfing geplant, die in Flächennutzungsplänen ausgewiesen sind (Heldenstein: Gewerbegebiet nördlich der Bahnlinie, Ampfing: größere Wohngebiete am südlichen Ortsrand östlich der St 2091 sowie Gewerbegebietsflächen im Osten des Untersuchungsraumes). Während sich für die Baugebiete in Ampfing aufgrund der Einschnittslage und der Lärmschutzmaßnahmen eine Verbesserung der Lärmimmissionen ergibt, wird das im Flächennutzungsplan der Gemeinde Heldenstein ausgewiesene Gewerbegebiet aufgrund der im Vergleich zur B 12 höheren Verkehrsmenge auf der A 94 und der nach Norden verschobenen Trasse der A 94 stärker belastet.



### 2.1.5 Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

Die in der Planfeststellung festgesetzten Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen, von denen die wichtigsten bereits unter C.2.1.3 dargestellt wurden, reduzieren die Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter weitgehend. Dennoch verbleiben Beeinträchtigungen, die einen Bedarf an Ausgleichsmaßnahmen auslösen.

Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen wird durch die Anlage der Ausgleichsflächen A 1 und A 2 vollständig kompensiert:

Nr. der Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
A 1	Sicherung und Vergrößerung des Lebensraumkomplexes südlich des FFH-Gebiets DE 7842-371.03
A 2	Anlage eines gewässerbegleitenden Gehölzstreifens am Howaschengraben

Der Schwerpunkt des Ausgleichskonzepts liegt auf Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen durch die Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Böden. Durch die Lage einer Ausgleichsfläche entlang des Howaschengrabens können jedoch auch die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung sowie der Funktionsbeziehungen, die sich hauptsächlich an den gequerten Fließgewässern Hartinger Bach und Howaschengraben ergeben, wirkungsvoll mit abgedeckt werden. Mit Hilfe einer Ausgleichsfläche südlich des FFH-Gebiets DE 7842-371.03 ergeben sich neben der Kompensation für die Beeinträchtigungen der abiotischen Ressourcen auch günstige Auswirkungen für den gesamten Komplexlebensraum im Bereich des FFH-Gebiets.

Mit Hilfe der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen werden zusätzlich die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden (Versiegelung) und des Schutzgutes Wasser (Unterbrechung der Fließstrecke der Howaschen) ausgeglichen. Sie dienen zudem der Bereicherung des Landschaftsbildes im strukturarmen Bereich südlich vom Ampfing.

### 2.1.6 Wechselwirkungen

Umweltauswirkungen sind einerseits in Bezug auf einzelne Schutzgüter im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG zu bewerten. Zudem ist eine "medienübergreifende Bewertung zur Berücksichtigung der jeweiligen Wechselwirkungen" durchzuführen. Die in § 2 UVPG genannten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern werden in zwei Bearbeitungsschritten behandelt und berücksichtigt:

1. Die Wechselwirkungen zwischen den behandelten Schutzgütern werden im Hinblick auf die Auswirkungen und Belastungen durch die geplante Straße aufgezeigt. Durch die Auswahl der Schutzziele und insbesondere der Untersuchungsgegenstände in den einzelnen Schutzgütern sind Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern weitgehend abgedeckt. Durch diese Wechselwirkungen können sich aber Synergieeffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern ergeben, die in einer Einzelbetrachtung nachfolgend behandelt werden.

2. Wechselwirkungen, die durch Schutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwälle) verursacht werden, können zu Problemverschiebungen zwischen den Schutzgütern führen: Maßnahmen, die zu einer Minimierung der Belastungen bei einem Schutzgut führen, können bei einem anderen Schutzgut höhere Belastungen verursachen.

#### 2.1.6.1 Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern

- Lärmimmissionen

Die Lärmimmissionen, die in ihrer Be- und Entlastung für die Wohnqualität untersucht wurden, haben ebenso Auswirkungen auf die biotischen Schutzgüter. Die mögliche Lärmbelastung spielt innerhalb der Auswirkungen einer Straßenbaumaßnahme eine so bedeutende Rolle, dass dieser Aspekt für jedes der betroffenen Schutzgüter über die Auswahl des Untersuchungsgegenstandes berücksichtigt wird:

Lärmimmissionen Nacht	Schutzgut Menschen „Störung der Nachtruhe durch Verkehrslärm“
Lärmimmissionen Tag	Schutzgut Menschen „Störung von Erholungsflächen durch Verkehrslärm“
Lärmimmissionen	Schutzgut Tiere und Pflanzen (Ausweisung von Belastungskorridoren)

Für die geplanten Baumaßnahmen ergeben sich somit als Wechselwirkungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen aufgrund der stellenweisen Betroffenheit von hochwertigen Lebensräumen auch hohe Belastungen für die Tierwelt durch Lärm. Durch die Festlegung der Breite des Belastungskorridors in Abhängigkeit von den Empfindlichkeiten der betroffenen Arten und Lebensräume im Schutzgut Tiere und Pflanzen sind diese möglichen Wechselwirkungen mit abgedeckt. Mit der Analyse der Wechselwirkung ergeben sich daher keine neuen Erheblichkeiten.

- Versiegelung von Flächen

Die Versiegelung von Boden wirkt sich aufgrund der vielfältigen Verflechtungen des Schutzgutes Boden mit anderen abiotischen und biotischen Ressourcen auch auf andere Schutzgüter aus. Veränderungen der Bodenbeschaffenheit bedeuten immer auch Veränderungen für andere Ressourcen. Der Aspekt der Versiegelung spielt als Umweltauswirkung im Rahmen der UVP eine so bedeutende Rolle, dass er für jedes der betroffenen Schutzgüter separat dargestellt wird:

Verlust von Lebensräumen	Im Schutzgut Tiere und Pflanzen
Verlust an Boden	Im Schutzgut Boden
Verringerung der Grundwasserneubildungsrate	Im Schutzgut Wasser
Verlust von land- und forstwirtschaftlichen Produktionsflächen	Im Schutzgut Sachgüter

Die Wechselwirkungen sind somit bei der Wahl der Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Durch den geplanten Neubau der A 94 ergeben sich Belastungen durch Wechselwirkungen auf die genannten Schutzgüter, da in großem Umfang bisher unversiegelter Boden verbraucht wird. Diese Aspekte sind im Rahmen der Einzeluntersuchungen in den genannten Schutzgütern hinreichend genau dargestellt, so dass sich aufgrund von Wechselwirkungen keine neuen Erheblichkeiten ergeben.

- Vorübergehende Absenkung des Grundwassers

Bei dem geplanten Bauvorhaben sind durch die vorübergehende Absenkung des Grundwassers keine dauerhaften Veränderungen des Grundwasserspiegels zu erwarten. Somit sind hier keine Auswirkungen auf andere Schutzgüter gegeben.

- Verlust und Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme haben Auswirkungen auf biotische Bereiche, auf das Landschaftsbild und damit auch auf die Erholungsqualität des Raumes. Dieser Aspekt der Veränderung der vorhandenen Strukturen und Landschaftselemente spielt als Umweltauswirkung auf die jeweiligen Schutzgüter eine so be-

deutende Rolle, dass diese Auswirkungen in dem jeweiligen Schutzgut dargestellt werden:

Verlust und Beeinträchtigung von Lebensraumstrukturen und –elementen	Im Schutzgut Tiere und Pflanzen
Verlust und Beeinträchtigung der raumwirksamen Strukturen und Landschaftselemente	Im Schutzgut Landschaft
Verlust und Beeinträchtigung von erholungswirksamen Strukturen und Elementen	Im Schutzgut Menschen

Die Wechselwirkungen sind bereits bei der Wahl der Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Als Ergebnis der Analyse der Wechselwirkungen ergeben sich keine neuen Erkenntnisse hinsichtlich etwaiger Synergieeffekte, d. h. die Wechselwirkungen führen nicht zu einer neuen Beurteilung.

#### 2.1.6.2 Wechselwirkungen aufgrund von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG können auch durch bestimmte Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen verursacht werden, die zu Problemverschiebungen führen. Es ergeben sich folgende Fälle für mögliche Auswirkungen von Schutzmaßnahmen:

- Anlage von Lärmschutzanlagen

Die Anlage von Lärmschutzmaßnahmen für Kūham, Harting, Niederheldenstein und Ampfing im westlichen Abschnitt auf der Südseite und im östlichen Abschnitt auf der Nordseite der geplanten A 94 führt zu Auswirkungen hinsichtlich des Landschaftsbildes (optische Beeinträchtigung) und klimatischen Beeinträchtigungen. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können durch Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen soweit minimiert werden, dass keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden. Die Behinderung des Kaltluftabflusses ist nur in geringem Umfang zu erwarten, so dass sich keine nennenswerten Wechselwirkungen ergeben.

- Anlage von Ausgleichsflächen

Vorwiegend aufgrund der Neuversiegelung im Planungsgebiet ergibt sich mit ca. 3,38 ha ein zusätzlicher Flächenbedarf für Ausgleichsmaßnahmen. Die Anlage von naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen erfolgt im Falle der Ausgleichsfläche A 2 auf landwirtschaftlich genutztem Boden. Aufgrund der vorgesehenen vorwiegenden Bepflanzung der Flächen sind jedoch überwiegend positive Auswirkungen in Bezug auf die biotischen und abiotischen Ressourcen sowie auf das Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss abzusehen.

Als Wechselwirkung mit dem Schutzgut Sachgüter gehen durch die Ausweisung von Ausgleichsflächen auch landwirtschaftlich nutzbare Flächen verloren. Aufgrund des Planungskonzeptes für die Ausgleichsmaßnahmen kann ein Großteil der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen jedoch im Bereich der ehemaligen Kiesgrube südlich des FFH-Gebiets und damit außerhalb der landwirtschaftlich genutzten Fläche umgesetzt werden. Der Flächenbedarf für Ausgleichsflächen auf landwirtschaftlichem Grund reduziert sich daher auf ca. 0,89 ha.

#### 2.1.7 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Die planfestgestellte Trasse im Abschnitt Heldenstein – Ampfing entspricht der Linienführung, die am 13.05.1992 landesplanerisch positiv bewertet wurde. Der landesplanerischen Beurteilung von 1992 waren bereits zwei weitere Raumordnungsverfahren vorausgegangen. Die Ergebnisse der Raumordnungsverfahren,

in deren Rahmen auch die Umweltauswirkungen der verschiedenen Trassen geprüft wurden, sind in die Planung des planfestgestellten Autobahnabschnitts eingeflossen.

Neben der raumgeordneten Trasse drängen sich keine weiteren alternativen Linienführungen auf. Die vorhandenen Zwangspunkte (Bebauung, Bahnlinie, Wasserschutzgebiet und FFH-Gebiet) lassen keine wesentlichen Abweichungen von der raumgeordneten Trasse zu.

Die sog. Nullvariante, also der Verzicht auf das Vorhaben scheidet als anderweitige Lösungsmöglichkeit aus, weil damit die mit der Planung verfolgten Ziele nicht erreicht werden können und die verkehrlich unbefriedigende Situation auf der B 12 andauern würde. Die durch den Autobahnbau hervorgerufenen Umweltauswirkungen stellen sich als nicht so gravierend dar, dass das Projekt gänzlich fallen gelassen werden müsste.

Ein Ausbau der B 12 anstelle des Baus der A 94 ist ebenso wenig als anderweitige Lösungsmöglichkeit anzusehen, denn die Umweltauswirkungen wären vergleichbar. Allerdings könnte mit dem Ausbau der Bundesstraße nicht das verkehrspolitische Ziel der Schaffung einer durchgehenden Autobahnverbindung zwischen München und Passau (und weiter nach Linz und Wien) erreicht werden. Zudem widerspräche der bloße Ausbau der B 12 den Festlegungen des Bedarfsplans, der den Bau einer Autobahn vorsieht.

Der Vorhabensträger hat für die Querung des Howaschengrabens, die sich im Verlauf des Anhörungsverfahrens als problematisch herausgestellt hat, alternative Planlösungen geprüft:

- Unterdükerung:

Bei der Unterdükerung sind im Vergleich zu einer Überführung geringere Einschnittstiefen der A 94 im Bereich der Howaschen möglich. Durch die höhere Lage der Gradienten der A 94 kann ein Eingreifen in die Gewerbeflächen im Süden von Ampfing weitestgehend vermieden werden. Es entsteht eine geringere Grundbetreffenheit verglichen mit einer großräumigen Verlegung der Howaschen. Für ein notwendiges vorgeschaltetes Geschiebefangbecken ist jedoch ebenfalls weiterer Grund notwendig.

- Verlegung

Die Verlegung der Howaschen Richtung Wimpasing über die Einhausung und nördlich der A 94 im Bereich der Gewerbegebiete zurück zum bestehenden Gewässerbett würde sehr viel privates Grundeigentum in Anspruch nehmen. Diese Alternative würde zudem verhältnismäßig hohe Kosten wegen der notwendigen Kreuzungsbauwerke nach sich ziehen und wäre aus technischer Sicht problematisch. Ein Vorteil wäre die offene Führung der Howaschen und somit die Aufrechterhaltung der Biotopverbundstruktur.

- Überführung

Eine Überführung der Howaschen mit Hilfe eines Brückenbauwerks würde eine Einschnittslage der A 94 von mehr als 10 m mit Berme erforderlich machen. Dies würde im Bereich der Gewerbegebiete im Süden von Ampfing einen Einschnittsverbau erfordern. Aufgrund des Wildbach-Charakters der Howaschen (temporär stark wasserführend) müsste ein Überführungsbauwerk mit großen Ausmaßen errichtet werden. Die Grundbetreffenheit wäre jedoch verglichen mit der großräumigen Verlegung geringer. Weitere denkbare Lösungen wären die Einleitung der Howaschen in eine der örtlich vorhandenen Kiesgruben, was aber wegen der Lage im (geplanten) Wasserschutzgebiet ausscheidet. Eine Verlegung der Howaschen nach Osten in den Planungsabschnitt Ampfing – Erharting ist wegen der Tieflage der A 94 ebenfalls nicht möglich.

Die Unterdükerung erweist sich aus den oben genannten Gründen als vorzugswürdig. Die Planung der Querung des Howaschengrabens als Unterdükerung wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt.

## 2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikobewertung anhand einer vierstufigen ordinalen Skala mit den Begriffen

gering                      mittel                      hoch                      sehr hoch.

Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Das Schutzgut Mensch wird durch den Neubau der A 94 negativen Umweltauswirkungen ausgesetzt. Das Verkehrsaufkommen auf der A 94 wird im Prognosejahr 2020 deutlich größer sein als auf der B 12. Die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV kann nicht für sämtliche Anwesen gewährleistet werden. Für drei Anwesen müssen passive Lärmschutzeinrichtungen angeordnet werden. Zudem kommt es durch den Bau der A 94 für 14 Wohnungen zu Lärmzunahmen von mittlerer Bedeutung. Zu berücksichtigen ist dagegen jedoch, dass es durch die Planung von aktiven Lärmschutzanlagen an der A 94 und der mit der Realisierung der Autobahn einhergehenden Verringerung der Verkehrsbelastung der Staatsstraße 2091 im Ortsbereich von Ampfing auch zu deutlichen Entlastungen von Verkehrslärm kommt. Die Entlastungen sind sowohl qualitativ als auch quantitativ größer als die Zusatzbelastungen. So wird es durch den Neubau der A 94 im Vergleich zu einer unveränderten B 12 im Prognosejahr 2020 für 11 Wohnungen zu einer Lärmabnahme mit hoher Bedeutung und für 212 Wohnungen zu einer Abnahme mit mittlerer Bedeutung kommen. Durch das höhere Verkehrsaufkommen der A 94 kommt es im Prognosejahr 2020 im Vergleich zum Prognose-Nullfall zu einem zusätzlichen Ausstoß von Luftschadstoffen. Allerdings bleibt die Schadstoffkonzentration unterhalb der einschlägigen Grenzwerte. Positiv auf die zu erwartende Schadstoffkonzentration wirkt sich die geplante Einhausung aus, die zu einer Reduktion der Stickstoffbelastung von bis zu 35 % für bewohnte Gebiete in ihrem Einwirkungsbereich führt. Die Erholungsfunktion des Gebietes im Einwirkungsbereich der A 94 wird eingeschränkt, wobei auch hier die vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen dazu führen, dass die Beeinträchtigungen reduziert werden. Zudem kommt es zumindest für den Bereich der geplanten Einhausung auch zu einer Aufwertung der Erholungseignung für die Feierabenderholung.

Insgesamt werden die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch als „gering“ bis „mittel“ bewertet.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist zunächst festzustellen, dass der Neubau der A 94 weitgehend auf der bereits bestehenden Trasse der Bundesstraße 12 verläuft. Die erforderliche Flächeninanspruchnahme betrifft zum größten Teil landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen oder weniger wertvolle Straßenbegleitflächen mit sehr geringer bis geringer ökologischer Wertigkeit. Daneben werden jedoch auch Biotopflächen in geringem Maße beeinträchtigt. Die Beeinträchtigung von Lebensräumen von sehr hoher (überregionaler) Bedeutung (FFH-Gebiet DE 7842-371.03) wird durch die Trassierung der A 94 vermieden. Der Autobahnbau führt in den betroffenen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen und hinsichtlich des ökologischen Funktionsgefüges zu Verstärkungen von bestehenden Zerschneidungs- und Trenneffekten. Betroffen ist allgemein die Vernetzung von Populationen und Arten zwischen den beiderseits der A 94 verbleibenden Lebensräumen entlang der Fließgewässer, die besonders für bodengebundene Säugetiere und Anthropoden, für Amphibien und Reptilien von Bedeutung sind. Entlang des Hartinger Baches und des Howaschengrabens sind Beeinträchtigungen oder Verluste von Funktionsbeziehungen zu erwarten. Hohe Belastungen treten auf für die Lebensräume entlang des Dammes der Bahnstrecke München – Mühldorf. Gleiches gilt für die Belastungen der Funktionsbeziehungen entlang der gequerten Fließgewässer. Daneben kommt es zu einer Reihe von mittleren Belastungen. Allgemein ist jedoch zu berücksichtigen, dass die betroffenen Lebensräume und Funktionsbeziehungen bereits durch die bestehende B 12 vorbelastet sind. Zudem gewährleisten die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, dass die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung sowie der Funktionsbeziehungen wirkungsvoll kompensiert werden.

Insgesamt bewerten wir daher die Projektwirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen als „mittel“ bis „hoch“.

Im Hinblick auf das Schutzgut Boden stellt die Neuversiegelung von ca. 11,4 ha eine große Beeinträchtigung dar. Zusätzliche Beeinträchtigungen treten durch die großflächige Überbauung und die sehr große vorübergehende Inanspruchnahme von Böden u. a. durch die Autobahn, die Anschlussstellen und die Verlegung bzw. den Neubau von nachgeordneten Straßen und Baustraßen ein. Die Linienführung der A 94 bezieht zwar die bestehende B 12 weitgehend ein, so dass die Neuversiegelung von Böden soweit wie möglich vermieden werden kann, jedoch bleibt das Ausmaß der Versiegelung auch unter Abzug der entsiegelten Flächen beträchtlich.

Insgesamt bewerten wir die Auswirkungen des Autobahnbaus auf das Schutzgut Boden als „hoch“.

Das Schutzgut Wasser wird durch die Fließgewässerquerungen und die Querung von (geplanten) Wasserschutzgebieten betroffen. Zudem muss die Beeinträchtigung des Grundwassers durch die Straßenentwässerung berücksichtigt werden. Hinsichtlich der Fließgewässer führt die Unterdükerung des Howaschengrabens zu einer erheblichen Veränderung des Fließgewässers. Dadurch geht der ökologische Wert des Gewässers in dem von der Baumaßnahme betroffenen Abschnitt verloren. Dieser Aspekt ist bereits in die Bewertung der Betroffenheit des Schutzgutes Tiere und Pflanzen eingeflossen. Im Hinblick auf die Gefährdung der Wasserqualität der Fließgewässer im Bereich der Gewässerquerungen ist jedoch festzustellen, dass trotz der höheren Verkehrsbelastungen auf der A 94 eine Abnahme des Gefährdungspotenzials für die gequerten Gewässer durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle) zu erwarten ist. Dies ist auf die im Vergleich zur bestehenden B 12 verbesserten Entwässerungsanlagen und der geringeren Unfallgefahr auf der Autobahn zurückzuführen. Insbesondere die Gefährdung des Hartinger Baches, der eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schad-

stoffeintrag und baulichen Maßnahmen aufweist, kann somit verringert werden. Hinsichtlich der Gefährdung des Grundwassers gilt Ähnliches.

Die Entwässerung des Autobahnkörpers erfolgt im Bereich der Dammlagen soweit möglich über eine breitflächige Versickerung in Mulden oder angrenzenden Versickerflächen (Reinigung über Passage durch belebte Oberbodenschicht). Im Bereich der Einschnittslagen wird das Wasser gesammelt und über naturnah gestaltete Becken gereinigt und versickert bzw. in den Vorfluter (Howaschengraben) gedrosselt eingeleitet. Innerhalb der Zone III A und III B des geplanten Wasserschutzgebietes für die Gemeinde Ampfing, die Stadt Waldkraiburg und die Mettenheimer Gruppe wird das anfallende Wasser zwischen der Kreisstraße MÜ 25 und der Howaschen gefasst, und mittels einer Pumpenanlage zu dem Absetz- und Regenrückhaltebecken westlich des Howaschengrabens geleitet und gedrosselt in den Howaschengraben eingeleitet. Die geplante Entwässerung entspricht dem Stand der Technik und erfüllt die Belange der Umweltvorsorge. Die Verlagerung von Teilen des Verkehrs vom bestehenden Straßennetz - mit teils veralteter oder unzureichender Entwässerung - auf die A 94 stellt deshalb für den Gewässerschutz eine Verbesserung dar. Auch durch die erhebliche Reduzierung der Unfallgefahr bietet die Autobahn einen höheren Standard des Gewässerschutzes als die bestehende B 12.

Insgesamt ergibt sich daher eine Abnahme des Gefährdungspotentials für die oberflächennahen Trinkwasservorkommen in der Schutzzone III A und III B der geplanten Abgrenzungen des Wasserschutzgebietes für Gemeinde Ampfing, die Stadt Waldkraiburg und die Mettenheimer Gruppe durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle).

Insgesamt bewerten wir die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser als „gering“.

Das Schutzgut Luft und Klima erfährt durch die Autobahn keine erheblichen negativen Auswirkungen. Daher wird die Beeinträchtigung als „sehr gering“ eingestuft.

Das Schutzgut Landschaft dagegen wird durch die Errichtung technischer Anlagen (v. a. Straßendämme und -einschnitte, Lärmschutzanlagen und Überführungsbauwerke) und die optische Abriegelung von Sichtbeziehungen in der weitgehend ebenen Landschaft des Isentals und der Niederterrasse beeinträchtigt. Die bestehende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die B 12 wird durch den Autobahnbau verstärkt. Im Nahbereich von Ampfing und Wimpasing wird sich dagegen eine Verbesserung der Situation ergeben, da die Einhausung die Sicht auf den Verkehr zukünftig verhindern wird. Mit Hilfe der geplanten differenzierten Bepflanzung (u. a. von geschlossenen Gehölzflächen und stellenweise von Baumreihen) auf den Nebenflächen der Autobahn, entlang von untergeordneten Straßen und auf Verschnittflächen wird eine Neugestaltung weiter Teile der Landschaft erreicht. Damit können Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen soweit minimiert werden, dass keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden.

Insgesamt bewerten wir die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft als „mittel“ bis „hoch“.

Die Projektwirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter bewerten wir als „mittel“. Es kommt zu einer wesentlichen Inanspruchnahme landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen, wobei der Flächenverbrauch durch die weitgehende Einbeziehung der B 12 in die A 94 verringert wird. Waldfläche im Sinne des Waldrechts wird nicht betroffen. Gleiches gilt für bekannte Bau- und Bodendenkmäler. Die betroffenen Bau- und Gewerbegebiete erfahren einerseits eine Entlastung durch die Tieflage (im Bereich Ampfing), andererseits eine zusätzliche Belastung wegen des höheren Verkehrsaufkommens auf der A 94 (im Flächennutzungsplan der Gemeinde Heldenstein ausgewiesenes Gewerbegebiet).

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

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

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

#### **3.2 Abschnittsbildung**

Der Bau der A 94 ist in mehrere Streckenabschnitte unterteilt, damit die Verfahren überschaubar bleiben. Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572), denn der planfestgestellte Abschnitt Heldenstein – Ampfing ist in sich verkehrswirksam. Er ersetzt weitgehend die bisherige B 12 und bindet im Westen an die B 12 und im Osten an die bereits fertig gestellte A 94 an. Der vorliegende Streckenabschnitt ermöglicht eine Fortführung der Autobahn in westlicher Richtung sowohl auf der Trasse Dorfen als auch auf der Trasse Haag, die von Gegnern der planfestgestellten Trasse Dorfen als Alternative gefordert wird. Im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss bedarf es daher keiner „vorausschauenden“ Beurteilung der Realisierbarkeit der Folgeabschnitte.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt hierdurch nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und übergreifende Bindungen nicht eintreten. Die Bildung des Planfeststellungsabschnitts wurde im Anhörungsverfahren nicht kritisiert.

#### **3.3 Planrechtfertigung**

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

Durch die Aufnahme des Neubaus der A 94 im Abschnitt Heldenstein – Ampfing in den derzeit geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 (BGBl I. 2004, S. 2574 – Beilage zum FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober 2004 als Faltblatt) als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

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



### 3.3.2 Planungsziele

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

Mit der Planung der A 94 werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der grenzüberschreitenden Straßenverbindungen;  
Mit dem Bau der A 94 und ihrem Anschluss an die A 3 Regensburg – Passau – Linz bei Pocking soll das Autobahnnetz in Südostbayern komplettiert werden. Die künftige A 94 stellt die kürzeste Fernstraßenverbindung zwischen München und der Region Passau mit Anbindung an die Tschechische Republik dar und ermöglicht eine direkte Anbindung von München über Linz nach Wien und in die Länder Südosteuropas.
- Schaffung einer leistungsfähigen überörtlichen Verkehrsanbindung von Südostbayern zur besseren Anbindung der Wirtschaftsregionen „Chemiedreieck“ und „Bäderdreieck“ an den Ballungsraum München und das deutsche und europäische Fernstraßennetz;
- Verbesserung der Standortbedingungen und damit der Wettbewerbschancen und des Beschäftigungsangebots in diesen peripheren Gebieten;
- Entlastung des vorhandenen unzureichenden Straßennetzes;  
Durch die A 94 soll die bestehende B 12 mit ihren Ortsdurchfahrten und ortsnahen Umgehungen vom Fern- und Regionalverkehr entlastet werden.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit;  
Durch den Neubau der Autobahn A 94 soll die bestehende überdurchschnittliche Unfallgefahr auf der B 12 beseitigt werden.

Einige der vorgenannten Ziele lassen sich erst vollständig bei durchgehender Inbetriebnahme der gesamten Strecke der A 94 erreichen. Die für das Gesamtvorhaben maßgebenden Ziele gelten jedoch auch für seine einzelnen Abschnitte, da ihre Realisierung notwendige Voraussetzung für die Gesamtfertigstellung ist.

### 3.3.3 Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die derzeitigen Verhältnisse stellen sich wie folgt dar:

Die Bundesstraße 12 München - Mühldorf - Simbach - Pocking ist eine bedeutende Fernstraßenverbindung von München in das südostbayerische Grenzland. Sie wurde zwar in den vergangenen zwei Jahrzehnten streckenweise ausgebaut, wobei zum Teil die früher sehr kurvenreichen und engen Ortsdurchfahrten durch Ortsumfahrungen ersetzt wurden. Diese Maßnahmen wurden jedoch von der Verkehrsentwicklung überholt. Die B 12 zählt vor allem im Bereich zwischen München und Simbach zu den am stärksten belasteten Bundesstraßen in Südbayern. Die Verkehrsbelastung der B 12 lag von jeher wesentlich über dem Durchschnitt der Bundesstraßen in Bayern. Im Jahre 2000 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der B 12 östlich von Rattenkirchen ca. 13.800 Kfz/24h. Auch östlich der Gemeinde Ampfing lag der durchschnittliche tägliche Verkehr bei über 14.700 Kfz/24h. Der Durchschnitt der Bundesstraßen in Bayern wies 2000 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von rd. 9.165 Kfz/24h auf. Neben der chemischen Industrie im so genannten „Chemiedreieck“, welche ein jährliches Transportaufkommen von rund 2,6 Mio. Tonnen, umgerechnet etwa 650 Lkw pro Tag, auf der Straße abwickelt, nützen auch etwa 1.900 Handwerksbetriebe mit rund 17.600 Arbeitsplätzen aus den Landkreisen entlang der B 12 die bestehende Straßenverbindung. Da ihre Leistungsfähigkeit auf weiten Strecken erschöpft ist, ergeben sich schwerwiegende Sicherheitseinbußen für den Verkehr, die durch einen weiteren Ausbau nur unzureichend verbessert werden könnten.

Die starke Verkehrsbelastung mit einem hohen Anteil des Schwerlastverkehrs sowie die Vermischung mit langsam fahrendem landwirtschaftlichen Verkehr und die zahlreichen höhengleichen Straßenkreuzungen mit den notwendigen Verkehrsbeschränkungen führen auf freier Strecke täglich zu Kolonnenbildung und gefährlichen Verkehrssituationen. Die zahlreichen Fernpendler zwischen dem südostbayerischen Grenzraum und dem Großraum München erhöhen die Verkehrsbelastungen jeweils am Anfang und Ende der Woche und führen dadurch zu zusätzlichen Verkehrsbehinderungen und -gefährdungen. Zusätzlich fahren ca. 7.000 Tagespendler aus zahlreichen Gemeinden der Landkreise Altötting und Mühldorf ebenfalls in den Großraum München und nutzen dabei größtenteils die B 12. Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse auf der B 12 führen zu einer ungünstigen Unfallsituation, wobei sich insbesondere die fehlende Richtungstrennung in Verbindung mit den unzulänglichen Überholsichtweiten gravierend auf die Schwere der Unfälle (Begegnungsunfall) auswirken. Im bayernweiten Durchschnitt auf Bundesstraßen waren im Jahr 2005 ca. 0,04 Tote/km/Jahr zu verzeichnen, während auf der B 12 zwischen Forstinning und Ampfing ca. 0,20 Tote/km/Jahr zu verzeichnen waren, d.h. auf der B 12 waren mehr als 5-mal soviel Tote pro Kilometer zu beklagen wie im bayerischen Durchschnitt.

Künftig sind folgende Verhältnisse zu erwarten:

Um Aussagen über die zu erwartende Verkehrsentwicklung auf der A 94 treffen zu können, wurde im Auftrag der Autobahndirektion Südbayern vom Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung der Technischen Universität München eine Verkehrsuntersuchung A 94/B 15neu durchgeführt. Als Untersuchungsgebiet wurde ein Korridor betrachtet, der etwa 20 bis 50 km breit und etwa 90 km lang ist und durch die Linie München, Erding, Vilsbiburg, Pfarrkirchen, Simbach, Burghausen, Trostberg, Wasserburg, Ebersberg und München umrissen wird. Es wurden mehrere Planungsfälle (Trasse Dorfen, Trasse Haag mit verschiedenen Varianten) untersucht und u. a. die Verkehrsbelastungen der Straßen berechnet. Ergänzend wurde von Prof. Dr. Kurzak (1998) eine auf Verkehrszählungen und Befragungen basierende feinträumige Verkehrsuntersuchung (A 94 Forstinning - Ampfing) für die Trasse Dorfen erstellt, die 2004 für den Prognosehorizont 2020 fortgeschrieben wurde. Diese ermöglicht detaillierte Aussagen über die bestehende Verkehrssituation und die zu erwartenden Veränderungen im nachgeordneten Straßennetz durch den Bau der A 94.

Diese Verkehrsuntersuchung wurde für den Bereich Heldenstein – Ampfing am 27.01.2006 von Prof. Dr. Kurzak grundlegend aktualisiert und nachfolgend speziell für die Bereiche von Ampfing und Heldenstein gesondert ergänzt. Im Jahre 2007 wurde Prof. Kurzak vom Landkreis Mühldorf a. Inn damit beauftragt, eine Verkehrsuntersuchung zur Verbesserung der Anbindung der Chemiewerke Aschau an die A 94 anzufertigen. Dafür wurde das Verkehrsaufkommen der Chemiewerke und die aktuellen Verkehrsbelastungen der Staatsstraße 2352 und der Kreisstraße MÜ 25 detailliert erhoben und das Verkehrsmodell der A 94 im Planfeststellungsabschnitt entsprechend ergänzt. Die Ergebnisse fließen in die Ergänzung der Verkehrsprognose vom 13.12.2007 ein.

Im vorliegenden Planungsabschnitt liegt das prognostizierte Verkehrsaufkommen der A 94 im Jahr 2020 (sog. „Prognose-Planfall“) bei ca. 43.800 Kfz/24h. Der LKW – Anteil beträgt 16 % bei Tag und 36 % bei Nacht (vgl. Prof. Kurzak, Verkehrsuntersuchung A 94, AS Ampfing, vom 27.01.2006, Plan 2 und Seite 4 sowie Ergänzung der Verkehrsuntersuchung zur A 94 im Bereich Ampfing vom 13.02.2006, Plan 3). Die ermittelte Verkehrsbelastung bezieht sich auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr und liegt um ca. 10 % über dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV). Gegen diese Ermittlungsmethode bestehen keine Bedenken, denn die im Vergleich zur DTV höheren Verkehrszahlen führen dazu, dass bei der Betrachtung der Auswirkungen der neuen Autobahn zu Gunsten der

betroffenen Anwohner von höheren Belastungen ausgegangen wird, als sie tatsächlich zu erwarten ist.

Die Autobahn A 94 wird im nachgeordneten Straßennetz bezogen auf das Prognosejahr im Vergleich zum sog. Prognose-Nullfall zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf der St 2091 südlich der A 94 von ca. 13.000 auf ca. 15.700 Kfz/24h und auf der Kr MÜ 25 von ca. 4.600 auf ca. 6.100 Kfz/24h führen. Dagegen nimmt die Verkehrsbelastung auf der St 2091 in der Ortsdurchfahrt von Ampfing von bis zu 11.000 auf ca. 7.300 Kfz/24h ab. Eine Abnahme in der Größenordnung von 100 – 800 Kfz/24h ist auch für die Kr MÜ 38 in der Ortsdurchfahrt von Ampfing zu erwarten. Zudem wird die Ortsdurchfahrt von Heldenstein (Kr MÜ 38) um bis zu 600 Kfz/24h entlastet (vgl. zum Ganzen: Verkehrsuntersuchungen von Prof. Kurzak vom 27.01.2006, Plan 2 und 3; Ergänzung vom 13.02.2006, Plan 3; Ergänzung mit Telefax vom 20.10.2006, Plan 2; Ergänzende Stellungnahme vom 13.12.2007).

Die Verkehrsmengen werden für den Fall prognostiziert, dass die Autobahn A 94, Trasse Dorfen, durchgehend und die Bundesstraße B 15 (neu) bis zur A 92 fertig gestellt sind. Zudem wird unterstellt, dass die derzeit parallel in Planung befindliche Kreisstraße MÜ 40(neu) unter Verkehr ist. Dieser Planungsfall stellt den „Worst-Case“ dar, weil er zu den stärksten Verkehrsbelastungen auf der A 94 im Abschnitt Dorfen – Ampfing führt. Er wird daher auch bei der Betrachtung des Immissionsrechts zugrunde gelegt. Eine darüber hinausgehende Berücksichtigung von Vorhaben des „weiteren Bedarfs“ ist nicht erforderlich, da deren Realisierung im Prognosezeitraum unwahrscheinlich ist.

Die planfestgestellte Autobahn wird den neuesten Anforderungen an den Stand der Technik gerecht, insbesondere im Hinblick auf die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002), sowie im Hinblick auf die Anordnung aktiver Lärmschutzanlagen zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Damit wird im Vergleich zur derzeitigen Bestandsituation an der B 12 eine Verbesserung des Gewässerschutzes und des Lärmschutzes der betroffenen Anwohner erzielt.

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

#### **3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung**

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen. Gemäß dem unter A II.3 LEP 2006 genannten Ziel sollen Entwicklungsachsen insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur anderer Länder der Bundesrepublik Deutschland und Nachbarstaaten gewährleisten.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2006) führt eine Entwicklungsachse überregionaler Bedeutung von München über Dorfen und Ampfing nach Mühldorf am Inn und weiter ostwärts bis Pocking. Die gewählte Trasse folgt dieser Achse und steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen.

Im Regionalplan der Region 18 ist die A 94 München – Mühldorf – Neuötting als besonders vordringlich durchzuführende Baumaßnahme aufgeführt. Die in der Karte des Regionalplans eingezeichnete Linie der A 94 entspricht der planfestgestellten Trasse.

Die dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Linie entspricht zudem der in der Linienbestimmung vom 24.11.1992 festgelegten Linie, die eine Kombination zweier jeweils landesplanerisch positiv beurteilter Trassen darstellt.

### 3.4.2 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogramms gemäß § 17 Satz 1 FStrG ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG, Urt. v. 31.1.2002, Az. 4 A 15/01 – juris, Rn. 73). Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.3.1998, Az. 4 A 7/97 – juris m.w.N.). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (BVerwG, Urt. v. 26.03.98, Az 4 A 7/97 – juris, Rn. 19). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435; BVerwG v. 16.8.95, BayVBl. 96, 182; BVerwG 25.1.96, DVBl 1996, 677; BVerwG 26.03.98 - 4 A 7/97 - A 241, juris m.w.N.). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z.B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planungen nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG v. 26.2.1992, 4 B 1-11.92, DVBl 92,1435).

Für den Neubau der A 94 gibt es im Hinblick auf die Linienführung keine Alternativen. Neben der linienbestimmten Trasse, der die planfestgestellte Trasse entspricht, drängen sich keine Alternativen als vorzugswürdig auf. Die vorhandenen Zwangspunkte (Bebauung, Bahnlinie, Wasserschutzgebiet und FFH-Gebiet) lassen keine wesentlichen Abweichungen von der planfestgestellten Linie zu, die eine andere Bewertung der Betroffenheit zu beachtender Belange erwarten lassen würden.

Ein Verzicht auf das Vorhaben ist auch unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen und der Auswirkungen auf öffentliche und private Belange nicht geboten. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen von ca. 43.800 Kfz/24h im Planfeststellungsabschnitt kann nur mit einem zweibahnigen vierstreifigen Straßenquerschnitt bewältigt werden. Die vorhandene B 12 wäre damit überlastet. Ein Verzicht auf das Projekt wäre nicht zumutbar. Dies gilt unabhängig von der weiteren Realisierung der A 94 westlich des Planfeststellungsabschnitts.

Ein verkehrsgerechter Ausbau der vorhandenen B 12 mit dem erforderlichen zweibahnigen, vierstreifigen Querschnitt und den entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen würde gleichartige Betroffenheiten auslösen wie der Bau der Autobahn. Ein Ausbau der B 12 würde den Festlegungen des Bedarfsplans widersprechen.

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde keine alternative Trassenführung oder gar der Verzicht auf das Vorhaben gefordert.

### 3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Querschnitt usw.)

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

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich dies aus den nachfolgenden Überlegungen. Soweit nachfolgend keine ergänzenden Erläuterungen zu einzelnen Regelungen zum Ausbaustandard und zu erforderlichen Anpassungen anderer von der Planung betroffenen Anlagen gemacht werden, wird auf die Planunterlagen, insbesondere Unterlagen 1, 3, 4, 5 und 6, verwiesen.

#### 3.4.3.1 Linienführung/Gradiente (Höhenlage)

Der Linienführung liegt eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h zugrunde. Sie entspricht sowohl den verkehrstechnischen und raumordnerischen Zielsetzungen und Anforderungen als auch den topografischen Verhältnissen. Mit den der planfestgestellten Trasse zugrunde gelegten Entwurfselementen können die in der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung (RAS-L 96) aufgeführten Mindestgrößen für die Entwurfparameter sehr gut eingehalten werden. Die verwendeten Elemente sind entsprechend der Relationstrassierung so aufeinander abgestimmt, dass im gesamten Streckenabschnitt keine Unstetigkeiten auftreten und sich somit die Streckencharakteristik ausgewogen darstellt.

Folgende Zwangspunkte liegen der Planung zugrunde:

- der Anschluss an den westlichen Nachbarabschnitt Dorfen – Heldenstein, der sich im Planfeststellungsverfahren befindet,
- der Anschluss an den am 07.12.2006 unter Verkehr gegangenen Abschnitt Ampfing – Winhöring,
- die vorhandene Bebauung (Harting, Niederheldenstein, Wimpasing, Ampfing),
- die vorhandene Bahnlinie München – Mühldorf,
- die Kreuzungen mit der Kreisstraße MÜ 40, dem öffentlichen Feld- und Waldweg bei Niederheldenstein, der Kreisstraße MÜ 25, der Gemeindeverbindungsstraße „Furth – B 12“ (zwischen Furth und Ampfing), der Staatsstraße 2091 und der Gemeindeverbindungsstraße „Forststraße – Holzgasse“ (Gemeindeverbindungsstraße östlich der AS St 2091),
- die Kreuzung mit den Gewässern Hartinger Bach und Howaschengraben,
- die Anschlussstelle St 2091,
- die möglichst weitgehende Schonung von landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Die entsprechend der RAS-L erforderliche Haltesichtweite für eine  $V_{85}$ -Geschwindigkeit von 130 km/h ist bei trockener Fahrbahn im gesamten Streckenabschnitt eingehalten. Auf die Einhaltung der Überholsichtweiten kommt es wegen der Richtungstrennung der Fahrbahnen nicht an.

#### 3.4.3.2 Querschnitt

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N), Ausgabe 1988 ist die A 94 in die Straßenkategorie A I einzustufen. Der Bemessung des erforderlichen Straßenquerschnitts wurde der Abschnitt Forstinning – Markt zugrunde gelegt, für den die höchste Verkehrsbelastung prognostiziert wurde. Aus der für das Jahr 2020 zu erwartenden Verkehrsmenge von ca. 46.000 Kfz/24h ergibt sich eine maßgebliche stündliche Verkehrsmenge (MSV) von rund 5.060 Kfz/h. Hinzu kommt ein Schwerverkehrsanteil von bis zu 21 %.

Die Verkehrsbelastung begründet einen zweibahnigen, vierstreifigen Querschnitt.

Von den möglichen zweibahnigen, vierstreifigen Querschnitten RQ 29,5 und RQ 26 wird dem planfestgestellten Vorhaben der kleinere RQ 26 zugrunde gelegt, um die Inanspruchnahme von Grund und Boden möglichst gering zu halten. Bedenken gegen die Wahl des kleineren Querschnitts bestehen nicht. Der Verkehr kann mit dem gewählten Querschnitt sicher und leistungsfähig bewältigt werden.

#### 3.4.3.3 Befestigung der Fahrbahnen

Für die Deckschicht wird eine lärmindernde Bauweise (-2dB(A)) gewählt. Gleiches gilt auch für den Überleitungsbereich der B 12 in die A 94 im Bereich Helldenstein.

#### 3.4.3.4 Gestaltung der Böschungen und des Mittelstreifens

Die Böschungen erhalten zum größten Teil die Regelneigung 1:1,5, sofern die Standfestigkeit des anstehenden Bodens oder landschaftspflegerische Aspekte nicht eine flachere Neigung erfordern. Im Mittelstreifen (Breite 3,00 m) wird - soweit möglich - ein 1,00 m breiter Pflanzstreifen angelegt. Zum Blend- und Sichtschutz werden abschnittsweise geeignete Gehölze eingebracht.

#### 3.4.3.5 Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Das Verfahren zur Erweiterung der Trinkwasserschutzgebiete der Gemeinde Ampfing, der Stadt Waldkraiburg und der Mettenheimer Gruppe befindet sich gerade in Bearbeitung. Die Bundesautobahn A 94 durchquert zwischen Bau-km 50+798 und 53+050 die künftigen Wasserschutzzonen III A und III B der Wassergewinnungsgebiete der Gemeinde Ampfing, der Stadt Waldkraiburg und der Mettenheimer Gruppe. Für das anfallende Oberflächenwasser werden Schutzmaßnahmen entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002) vorgesehen. Das im Einschnittsbereich der A 94 anfallende Niederschlagswasser wird gesammelt und den beiden Regenwasserbehandlungsanlagen zugeführt.

#### 3.4.3.6 Straßen-/Gewässer - Kreuzungen und Änderungen im Straßen- und Wegenetz

##### 3.4.3.6.1 Allgemeines

Soweit nachfolgende Ausführungen zu einzelnen Straßenkreuzungen keine abweichenden Darstellungen enthalten, erhalten die durch den Neubau der A 94 geänderten Straßen und Wege des nachgeordneten Straßennetzes Querschnitte, die der Bestandssituation vor der Änderung entsprechen. Gleiches gilt für den Oberbau der neu zu errichtenden, kreuzenden Straßen. Er wird unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung ausgebildet. Neu zu bauende Ersatzwege werden entsprechend der Verkehrsbedeutung befestigt.

Neben den nachfolgend gesondert behandelten Änderungen im Wegenetz sind weitere Wege entlang der Autobahn zur Erschließung landwirtschaftlicher Flächen sowie der geplanten Betriebs- und Entwässerungseinrichtungen der A 94 erforderlich. Die Lage dieser Wege ist in den Lageplänen (Unterlage 3) dargestellt.

Die Wege werden in der Regel etwa geländegleich hergestellt und erhalten eine Fahrbahnbreite von 3,00 m entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW 1999 bzw. den Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen.

#### 3.4.3.6.2 Kreuzung des Hartinger Bachs bei Bau-km 49+915

Der von Süden zufließende Hartinger Bach wird mittels eines Brückenbauwerks (lichte Höhe über Sohle: 3,00 m, lichte Weite: 5,00 m) unter der Autobahn unterführt. Die Dimensionierung der Brücke orientiert sich an den in unmittelbarer Nähe bereits vorhandenen Bauwerken zur Unterführung des Hartinger Bachs unter der Kreisstraße MÜ 40, den Bahnanlagen und der Bundesstraße 12 und wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Im Anhörungsverfahren wurden Einwendungen gegen die Dimensionierung des Brückenbauwerks erhoben, weil sie nicht ausreichend sei. Die bestehenden Durchlässe nördlich der Autobahn müssten mindestens genauso groß dimensioniert werden wie der Autobahndurchlass. Der derzeitige Durchlass unter der B 12 weise eine lichte Weite von 4,80 m und eine lichte Höhe über Sohle von 2,60 m auf. Bei zwei als „Jahrhunderthochwasser“ bezeichneten Hochwasserereignissen habe es sich gezeigt, dass diese Durchlassmaße für den Ortsteil Harting einen verheerenden Rückstau bewirkt hätten und Überschwemmungen mit Höchstwasserständen die Folge gewesen seien. Im Erörterungstermin führte ein Einwendungsführer hierzu aus, dass das Hochwasser im Hartinger Bach nicht durch einen Rückstau der Isen verursacht werde, sondern daher rühre, dass bei Unwetter gleichzeitig Wasser aus acht Tälern im Bach ankomme. Die Hochwassergefahr für sein Wohnanwesen sei früher weniger groß gewesen, weil sich das Hochwasser den Weg in die Unterführung der Kreisstraße MÜ 40 gesucht habe. Dieser Wasserabfluss sei wegen der in den vergangenen Jahren vorgenommenen Erhöhung des Fahrbahnoberbaus der Kreisstraße nun nicht mehr möglich. Im Übrigen bezweifelte der Einwendungsführer die Berechnungsgrundlagen des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim pauschal als nicht zutreffend und mit der tatsächlichen Situation vor Ort nicht übereinstimmend.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Zunächst stellen wir fest, dass sich das geplante Überführungsbauwerk der A 94 über den Hartinger Bach nicht in einem amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet befindet. Der Regierung von Oberbayern liegen derzeit auch keine Erkenntnisse darüber vor, dass es sich hier um ein faktisches Überschwemmungsgebiet handeln könnte. Das Gebiet ist lediglich als sog. wassersensibler Bereich gekennzeichnet, der sich bandartig entlang des Hartinger Bachs von Süden bis zur Bundesstraße hinzieht und sich nördlich davon flächig ausbreitet (vgl. Kartendienst – Internetangebot des Bayer. Landesamts für Umwelt). Das Bayer. Landesamt für Umwelt erläutert zu wassersensiblen Bereichen allgemein, dass diese Gebiete durch den Einfluss von Wasser geprägt sind. Im Unterschied zu den Überschwemmungsgebieten kann bei diesen wassersensiblen Bereichen kein definiertes Überschwemmungsrisiko (Jährlichkeit im Sinne des Hochwasserabflusses) angegeben werden. Grundsätzlich kann es dort überall zu Überschwemmungen kommen, wenn z.B. bei extremen Niederschlagsereignissen („Wolkenbruch“) das Wasser oberflächlich abfließt. Es gibt keine rechtlichen Vorschriften im Sinne des Hochwasserschutzes (Verbote und Nutzungsbeschränkungen).

Die Darstellung des LfU zu den wassersensiblen Bereichen im Gemeindegebiet von Heldenstein zeigt, dass die Bundesstraße, die Eisenbahn und die Kreisstraße mit ihren Durchlässen derzeit keinen Aufstau des Hartinger Baches verursachen. Die Böschung der B 12 schirmt im Gegenteil die südlich der Bundesstraße 12 befindlichen Gebiete vor dem sich aus dem Isental zurück stauenden Wasser ab. Die geplante Dimensionierung des neuen Durchlasses unter der Autobahn gewährleistet die Aufrechterhaltung der derzeitigen Situation, die für den Großteil

der bebauten Bereiche von Heldenstein einen Schutz vor Hochwasser bedeutet. Weder die zuständige Wasserrechtsbehörde noch das zuständige Wasserwirtschaftsamt noch die Gemeinde Heldenstein als Gewässerausbau- und Unterhaltungsverpflichteter des Hartinger Bachs haben die geplante Dimensionierung des Bauwerks beanstandet. Die übersehbaren wasserwirtschaftlichen Verhältnisse (§ 12a Abs. 1 FStrG) können durch die geplanten Abmessungen, die sogar ein wenig über die derzeit vorhandenen hinausgehen, bewältigt werden. Es ist auch gewährleistet, dass der derzeitige Hochwasserabfluss nicht nachteilig verändert wird. Die im Verfahren beteiligten Fachbehörden bestätigten dies. Aufgrund der vorliegenden Fakten sehen wir keine Veranlassung, die übereinstimmende fachbehördliche Einschätzung aufgrund pauschaler Vermutungen anzuzweifeln.

Der Vorhabensträger kann nicht zur Beseitigung der im wassersensiblen Bereich allgemein anzunehmenden abstrakten Überschwemmungsgefahr verpflichtet werden, zumal die Autobahn – wie gerade dargelegt - nicht die Ursache für diese Gefahr setzt. Denn die Straßenplanung hat grundsätzlich nur die Beeinträchtigungen, die adäquat-kausal mit ihr verbunden sind, planerisch zu bewältigen. Daher liegt auch die vom Einwendungsführer geforderte Beseitigung oder Vergrößerung der beiden weiteren Durchlässe des Hartinger Bachs unter der Bahnlinie und der Kreisstraße MÜ 40 außerhalb der Reichweite der vorliegenden Planungsentscheidung. Gleiches gilt für die behauptete Erhöhung des Fahrbahnoberbaus der Kreisstraße. Ob sie sich nachteilig auf die Überschwemmungssituation auswirkt, wie vom Einwendungsführer behauptet, kann dahinstehen. Denn dies stellt ebenfalls keinen Konflikt dar, den die vorliegende Planung aufwirft und der in diesem Rahmen zu bewältigen wäre.

Wir sehen auch keine Möglichkeit, den Vorhabensträger anlässlich der vorliegenden Planungsentscheidung anzuhalten, die Hochwassergefahr in der Gemeinde Heldenstein zu beseitigen. Denn dafür halten wir die Planung der A 94 nicht geeignet. Die Überschwemmungsgefahr resultiert aus dem Rückstau der Isen. Eine Vergrößerung des Durchlasses des Hartinger Bachs unter der Autobahn würde nichts an diesem Rückstau ändern, sondern voraussichtlich die Schutzwirkung der Straßenböschung für Heldenstein beeinträchtigen. Der Wasserabfluss des Hartinger Bachs wäre auch weiterhin durch die anderen beiden Durchlässe, insbesondere den an der Kreisstraße MÜ 40, begrenzt. Zudem ist zu beachten, dass im Anhörungsverfahren von Seiten der Bahn gefordert wurde, dass die bestehenden Vorflutverhältnisse der Bahnkörper-Entwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden dürfen. Eine deutliche Vergrößerung des Durchlasses an der Autobahn hätte jedoch einen höheren Wasserabfluss im Durchlass unter der Bahnlinie zur Folge, was für die Bahnanlagen eine Veränderung der bestehenden Verhältnisse darstellen würde und ein Gefahrenpotenzial, etwa wegen Unterspülungen, in sich bergen könnte. Zudem wäre ein vermehrter Wasserabfluss mit nachteiligen Veränderungen für die Unterlieger verbunden, die zukünftig mit einem Zufluss größeren Wassermengen zu rechnen hätten.

Die geplante Dimensionierung des Autobahndurchlasses macht eine zukünftige Beseitigung der Überschwemmungsgefahr indes nicht unmöglich, selbst wenn unterstellt wird, dass die Ausuferungen des Hartinger Bachs auf den übermäßigen Wasserabfluss aus acht Tälern zurückzuführen sind. Denn dem behaupteten übermäßigen Wasserabfluss kann durch geeignete Hochwasserschutzmaßnahmen, etwa der Anlegung von Poldern, wirksam begegnet werden.

#### 3.4.3.6.3 Kreuzung der GVS „Furth – B 12/Further Straße“ bei Bau-km 52+093

Bei Bau-km 52+093 kreuzt die Gemeindeverbindungsstraße die A 94. Sie wird zukünftig über die geplante Einhausung geführt. Das bestehende Kreuzungsbauwerk mit der Bundesstraße 12 wird abgebrochen.



Die Straße erhält dem Bestand entsprechend eine Fahrbahnbreite von 5,20 m und einen Oberbau entsprechend der Bauklasse V. Die Gemeinde Ampfing hat im Anhörungsverfahren dagegen die Bauausführung mindestens in Bauklasse IV gefordert und mit dem dort vorhandenen Schwerverkehr begründet. Die Forderung wird zurückgewiesen. Es handelt sich bei der Kreuzungsbaumaßnahme um die Änderung einer bestehenden höhenungleichen Kreuzung. Nur im Falle der Herstellung einer neuen Kreuzung hat gemäß § 12 Abs. 1 Satz 2 FStrG der Straßenbaulastträger der neu hinzukommenden Straße die übersehbaren Verkehrsverhältnisse auf der von der Baumaßnahme betroffenen anderen kreuzungsbeteiligten Straße zu beachten. Diese Verpflichtung besteht jedoch bei dem vorliegend einschlägigen § 12 Abs. 3 Nr. 1 FStrG nicht, so dass die Wiederherstellung der kreuzungsbeteiligten anderen Straße in den vor der Kreuzungsänderung vorhandenen Verhältnissen ausreichend ist. Weder die derzeitige Verkehrsbedeutung der GVS noch die vorhandene Fahrbahnbreite von 5,20 m würden nach den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“ eine höhere Befestigung als Bauklasse V rechtfertigen. Zukünftig ist durch den Bau der Autobahn keine wesentliche Erhöhung der Verkehrsbelastung auf der GVS zu erwarten. Die Gemeinde Ampfing erklärte im Erörterungstermin ihren Einwand für erledigt.

#### 3.4.3.6.4 Kreuzung des Howaschengrabens bei Bau-km 52+995 (Düker)

Die Autobahntrasse kreuzt bei Bau-km 52+995 den Howaschengraben (Gewässer III. Ordnung). Da die Gradienten der geplanten Autobahn auf 415,70 m üNN und damit ca. 6 m unter Geländeoberkante liegt, ist der Howaschengraben mit Hilfe eines Dükerbauwerks unter der Autobahn hindurchzuführen. Mit der geplanten Dimensionierung des Dükers wird die Vorgabe des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim eingehalten, dass bei Abflüssen bis zu einem hundertjährigen Hochwasser im Howaschengraben (HQ 100=20m<sup>3</sup>/s) die Hochwassersituation durch den Bau des Dükers nicht verschlechtert werden darf. Oberstrom des Einlaufbauwerks wird ein Geschiebefang angeordnet. Das vorhandene Kreuzungsbauwerk B 12/Howaschengraben wird im Zuge des Baus der A 94 abgebrochen. Für den Bau des Dükers ist eine vorübergehende Verlegung des Howaschengrabens nach Osten erforderlich. Südlich der Regenwasserbehandlungsanlage 1 wird eine provisorische Ersatzstraße für die B 12 errichtet, die während ihrer vorübergehenden Nutzungsdauer den Howaschengraben mit einem Brückenbauwerk quert.

Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat im Anhörungsverfahren detailliert weitere wasserwirtschaftliche Erfordernisse formuliert, die als Auflagen in diesen Beschluss Eingang gefunden haben. Auf die Auflagen A.3.3 wird verwiesen.

#### 3.4.3.6.5 Änderung des ÖFW Fl.Nr. 669 Gemarkung Ampfing (BWV Nr. 52.10)

Der bestehende ÖFW auf Flurstück Nr. 669 der Gemarkung Ampfing wird von der Baumaßnahme berührt und den geänderten Verhältnissen angepasst. Zwischen Bau-km 52+485 und 52+800 wird der Weg verlegt und zwischen Bau-km 52+800 und 52+970 ersatzlos eingezogen. Die Gemeinde Ampfing forderte im Anhörungsverfahren, anstelle der ersatzlosen (Teil-)Einziehung den Ausbau des vorhandenen Weges auf eine Breite von 3,00 m mit jeweils 0,5 m Bankett, da dieser Weg der Zufahrt zu landwirtschaftlichen Feldern diene. Die Forderung nach einem Ausbau des Weges wird abgelehnt. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren der Gemeinde Ampfing angeboten, auf die Einziehung des Weges zwischen Bau-km 52+800 und 52+970 zu verzichten und die Böschungsgestaltung der Autobahn so zu modifizieren, dass der Weg in seiner derzeitigen Lage bestehen bleiben kann. Eine Ausbaupflichtung des Vorhabensträgers für den ÖFW über seine derzeitigen Abmessungen hinaus besteht jedenfalls nicht. Wenn eine landwirtschaftliche Nutzung über den bestehenden Weg auf Fl.Nr. 669 bisher

stattfinden konnte, bleibt dies im Hinblick auf den unveränderten Ausbauzustand des Weges zukünftig weiterhin möglich. Der Weg ist jedoch nach unserer Auffassung für die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen westlich des ÖFW auf Fl.Nr. 678 nicht notwendig, da eine sehr gute Erschließung über die Mobil-Oil-Straße und den letztgenannten ÖFW besteht. Im Übrigen lässt die Forderung der Gemeinde Ampfing auch darauf schließen, dass der Weg in seinem derzeitigen Ausbauzustand bisher nicht für die landwirtschaftliche Nutzung geeignet war. Forderungen nach Aufrechterhaltung und Ausbau des Weges wurden im Anhörungsverfahren von anderer Seite, insbesondere von Landwirten, auch nicht vorgebracht. Für die Erschließung des Gewerbegebietes Wimpasing ist der ÖFW auf Fl.Nr. 669 nicht notwendig, da hierfür die Industriestraße und die Wernher-von-Braun-Straße zur Verfügung stehen. Im Erörterungstermin wurde vom Vorhabensträger zugesagt, den ÖFW unverändert aufrechtzuerhalten.

#### 3.4.3.6.6 Änderung des ÖFW Fl.Nr. 1765 Gemarkung Ampfing (BWV Nr. 52.14)

Der bestehende ÖFW Fl.Nr. 1765 der Gemarkung Ampfing wird von Bau-km 52+505 bis 52+980 von der Autobahn überbaut. Ursprünglich war geplant, den Weg nach Süden zu verlegen. Die Gemeinde Ampfing wandte sich im Anhörungsverfahren jedoch gegen die Verlegung des Weges, da er zur Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke nicht notwendig sei. Der Vorhabensträger erklärte sich daraufhin bereit, auf die Verlegung zu verzichten und stattdessen den ursprünglich geplanten ÖFW BWV Nr. 52.14 nur als Zufahrt zur Erschließung der Regenwasserbehandlungsanlage auszuführen, der Bestandteil der Bundesstraße wird. Die Erschließung der landwirtschaftlichen Fläche westlich der Entwässerungseinrichtung erfolgt über die ÖFW BWV Nr. 52.10, BWV Nr. 52.12 und BWV Nr. 52.14.

#### 3.4.3.6.7 Neubau der GVS „Holzheim – Schicking(neu)“, Bau-km 53+322 – 54+100

Bei einer Prognosebelastung von ca. 16.000 Kfz/24h auf der Staatsstraße 2091 ist der bestehende Knotenbereich St 2091/Gemeindeverbindungsstraße „Holzheim – Schicking“ nicht mehr leistungsfähig. Daher wird die Gemeindeverbindungsstraße „Holzheim – Schicking“ zwischen der Staatsstraße 2091 und dem Bauende bei Bau-km 54+100 parallel zur Autobahn nach Norden verlegt. Im Westen wird sie zukünftig mit der südlichen Kreisverkehrsanlage der St 2091 verknüpft. Im Osten bindet sie direkt an die im Zuge des Neubaus der A 94 im Abschnitt Ampfing – Erharting bereits verlegte Gemeindeverbindungsstraße an. Bei Bau-km 53+820 kreuzt die verlegte Gemeindeverbindungsstraße „Holzheim – Schicking (neu)“ die Gemeindeverbindungsstraße „Forststraße – Holzgasse“ höhengleich. Die Gemeindeverbindungsstraße erhält im Verlegungsbereich eine Fahrbahnbreite von 6,50 m und einen Oberbau entsprechend der Bauklasse IV.

Zwischen Bau-km 53+350 und 53+820 verbleibt die bestehende Gemeindeverbindungsstraße zur Erschließung der anliegenden Bebauung und der landwirtschaftlichen Flurstücke. Bei Bau-km 53+800 mündet die bestehende Gemeindeverbindungsstraße „Holzheim – Schicking“ in die Gemeindeverbindungsstraße „Forststraße – Holzgasse“.

Gegen den geplanten Bau der Straße „Holzheim – Schicking(neu)“ wurden im Anhörungsverfahren Bedenken vorgetragen. Kritisiert wurde von Einwendungsführern bereits die Planrechtfertigung für den Neubau der GVS. Die Gemeinde Ampfing forderte, dass die Linienführung der Straße im Bereich vor dem Kreisel näher an die künftige A 94 gerückt werden solle. Der Straßenoberbau müsse zudem wegen der sich bereits jetzt abzeichnenden wesentlichen Erhöhung der Verkehrsbelastung der Straße der Bauklasse III entsprechen, denn schließlich müsse die Straße zukünftig die wichtige Funktion einer möglichen Umleitungsstrecke der Autobahn erfüllen.

Wir halten die Bedenken für unberechtigt. Der Bau der Straße „Holzheim - Schicking(neu)“ stellt eine notwendige Folge des Autobahnbaus dar und ist vernünftigerweise geboten. Wie die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 27.01.2006 zeigt, ist die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes an der südlichen Rampe der Anschlussstelle Ampfing aus verkehrlichen Gründen erforderlich. Es ist sinnvoll, an diesen Kreisverkehr die GVS „Holzheim – Schicking (neu)“ anzuschließen, weil der Einmündungsbereich der bestehenden GVS „Holzheim – Schicking“ in die Staatsstraße 2091 infolge des Autobahnbaus nicht mehr leistungsfähig sein wird. Die derzeit bereits hohe Verkehrsbelastung der St 2091 in diesem Bereich von ca. 13.000 Kfz/24h wird bis zum Jahr 2020 infolge der vorliegenden Planung weiter ansteigen und ca. 15.700 Kfz/24h betragen (vgl. Prof. Kurzak, Verkehrsuntersuchung A 94 AS Ampfing vom 27.01.2006, Plan 2; Prof. Kurzak, ergänzende Verkehrsuntersuchung zur A 94 im Bereich Ampfing vom 13.02.2006, Plan 3; Prof. Kurzak, Stellungnahme zur Verkehrsprognose vom 13.12.2007). Nach den Angaben des Vorhabensträgers beträgt die heutige Verkehrsbelastung der bestehenden GVS „Holzheim – Schicking“ ca. 2.700 Kfz/24h. Beide Straßen weisen damit Verkehrsmengen auf, die deutlich über dem bayerischen Durchschnitt liegen. Nach der amtlichen Verkehrszählung von 2005 liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge für Staatsstraßen bei rd. 3.800 Kfz/24h und für Kreisstraßen bei rd. 1.760 Kfz/24h. Der Vorhabensträger hat für den Einmündungsbereich der GVS „Holzheim – Schicking“ in die St 2091 eine Verkehrssimulation durchgeführt. Danach kommt es durch den Bau der Autobahn im Vergleich zum Prognose-Nullfall zu einer wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssituation im Einmündungsbereich. Die durch den Bau der Autobahn verursachte Erhöhung der Verkehrsbelastung der St 2091 führt im Vergleich zum Prognose-Nullfall zu wesentlich größeren Rückstauungen und unzumutbar langen Wartezeiten auf der Gemeindeverbindungsstraße. Bei sehr langen Wartezeiten wird der Druck groß, kleinste Verkehrslücken zum Einfahren zu nutzen. Dadurch kann es zu gefährlichen Situationen und Unfällen kommen. Durch den geplanten Bau der Straße „Holzheim - Schicking(neu)“ und die damit verbundene Anbindung an die Kreisverkehrsanlage südlich der A 94 werden die Verkehrsströme der beiden Straßen verkehrssicher und leistungsfähig miteinander verknüpft. Der Bau der Straße führt auch dazu, dass der Verkehr auf der GVS nicht mehr die zwei kurz hintereinander liegenden engen Kurven östlich von „Holzheim“ durchfahren muss, was im Hinblick auf die Verkehrssicherheit positiv zu bewerten ist.

Der alternative Ausbau des bestehenden Einmündungsbereichs drängt sich nicht als vorzugswürdige Alternative auf. Um der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastung gerecht zu werden, müsste die Einmündung ausgestattet werden mit Fahrbahnteiler, Dreiecksinsel sowie Rechtsabbiegestreifen und Linksabbiegestreifen mit Verzögerungsstrecke und geschlossener Einleitung. Wegen der beengten Platzverhältnisse im Weiler „Holzheim“ hält der Vorhabensträger einen derartigen Ausbau der Einmündung nicht für möglich. Jedenfalls wären erhebliche Eingriffe in bebaute Grundstücke in unmittelbarer Nähe zu Wohngebäuden erforderlich. Gleiches gälte auch für die Anlegung eines ausreichend dimensionierten Kreisverkehrs oder eines höhenfreien Knotenpunkts. Die platzsparende Errichtung einer Lichtsignalanlage wiederum würde aufgrund der Nähe zur Anschlussstelle Ampfing zu Rückstauungen auf der südwestlichen Anschlussstellenrampe führen, die evtl. auch bis auf die Autobahn reichen, was aus Gründen der Verkehrssicherheit von vornherein zu vermeiden ist. Unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange meinen wir daher, dass es zu der vom Vorhabensträger geplanten Lösung keine sich aufdrängende alternative Anbindung der GVS „Holzheim – Schicking“ gibt.

Die gewählte Linienführung der Straße „Holzheim – Schicking(neu)“ trägt der möglichst weitgehenden Minimierung des Eingriffs in die landwirtschaftlichen Grundstücke Rechnung. Die Straße führt weitgehend parallel entlang der Bö-

schung der A 94. Ein näheres Heranrücken an die Autobahn im Bereich des Kreisverkehrs wird aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt. Denn im Bereich der Anbindung an den Kreisverkehr würden kleinere Kurvenradien entstehen, die im Anschluss an die von Osten kommende lange gestreckte Linienführung der Straße Unfallhäufungen erwarten ließen. Die Bauausführung der neuen Straße in Bauklasse IV entspricht derjenigen Bauklasse der bestehenden GVS „Ampfing – Schicking“, an die die neue Straße anbindet. Im Planfeststellungsverfahren für den Nachbarabschnitt der A 94 Ampfing - Erharting wurde die Bauklasse IV für zutreffend erachtet. Wir sehen keine Gründe, die nunmehr eine höhere Bauklasse rechtfertigen könnten. Dass es auf der Straße zu einer wesentlichen zusätzlichen Verkehrsbelastung kommen wird, ist angesichts der unmittelbar parallel verlaufenden Autobahn unwahrscheinlich.

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens erteilte Information, dass die Gemeinde Ampfing plant, östlich der AS Ampfing sowohl nördlich als auch südlich der Autobahn den Flächennutzungsplan zu ändern und Gewerbeflächen auszuweisen, ändert an unserer obigen Bewertung nichts. Die zukünftige Ausweisung von Gewerbeflächen würde erst recht den Bau der GVS „Holzheim – Schicking(neu)“ erforderlich machen, um den zu erwartenden Verkehr von den Wohngebäuden in Holzheim möglichst weit fernzuhalten und gleichzeitig für die verkehrssichere und leistungsfähige Verknüpfung mit den übergeordneten Verkehrsströmen zu sorgen. Die gemeindliche Planung rechtfertigt auch keine höhere Bauklasse. Der Flächennutzungsplan ist nach den uns vorliegenden Informationen noch nicht geändert. Eine Anpassungspflicht der vorliegenden Planung an die gemeindlichen Planungsabsichten besteht nicht (vgl. § 7 BauGB). Der Vorhabensträger hat jedoch gegenüber der Regierung von Oberbayern erklärt, die Straße in der von der Gemeinde gewünschten höheren Bauklasse und damit aufwändiger herzustellen, als es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht, wenn mit der Gemeinde eine Einigung über die anfallenden Mehrkosten erzielt werden kann.

#### 3.4.3.6.8 Kreuzung der GVS „Forststraße – Holzgasse“ bei Bau-km 53+818

Bei Bau-km 53+818 wird die Gemeindeverbindungsstraße „Forststraße – Holzgasse“ über die Autobahn überführt. Südlich der Autobahn kreuzt sie senkrecht und höhengleich die Gemeindeverbindungsstraße „Holzheim – Schicking (neu)“, verläuft ca. 120 m in südlicher Richtung und bindet an das bestehende Straßennetz an. Nördlich der Autobahn erhält die Gemeindeverbindungsstraße im Umbaubereich eine Fahrbahnbreite von 4,75 m, südlich der Autobahn wird sie mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 m ausgebaut. Der Oberbau entspricht der Bauklasse V. Das bestehende Kreuzungsbauwerk (Stahlrohr-Durchlass) mit der Bundesstraße 12 wird abgebrochen. Die bestehende GVS Holzheim-Schicking östlich der von Bau-km 53+818 wird den geänderten Verhältnissen angepasst. Im südöstlichen Quadranten des Kreuzungsbereichs der beiden Gemeindeverbindungsstraßen wird der Geländeeinschnitt bis zur Oberkante aufgefüllt und renaturiert.

Im Anhörungsverfahren forderte die Gemeinde Ampfing für die Wiederherstellung der GVS „Forststraße-Holzgasse“ eine Straßenbreite von 6,50 m und die Bauklasse IV für den Straßenoberbau. Im Erörterungstermin nahm sie die Forderung nach Ausführung in Bauklasse IV zurück und forderte nur noch eine Straßenbreite von 5,00 m. Zudem werde eine Lastbeschränkung der Brücke nicht hingenommen. Die Forderungen werden zurückgewiesen, soweit sie durch die Planung nicht ohnehin berücksichtigt werden. Auf C.3.4.3.6.3 wird verwiesen. Die geplanten Fahrbahnbreiten von 4,75 m bzw. 5 m entsprechen mindestens den Fahrbahnbreiten, die die bestehende GVS im derzeitigen Zustand aufweist. Der Vorhabensträger hat zugesichert, dass die Brücke mit allgemein für den Straßenverkehr zugelassenen landwirtschaftlichen Fahrzeugen uneingeschränkt befahren werden kann.

Im Übrigen hat die Gemeinde Ampfing im Anhörungsverfahren die Übernahme der Unterhaltungslast für die Auffüllung auf den Flächen, die in der Planunterlage 3 Blatt 3 als lfd. Nummer 53.44 und G 3 bezeichnet sind (Teilflächen der Fl.Nr. 878 der Gemarkung Ampfing), abgelehnt. Die Unterhaltungslast der Gemeinde für die vorbezeichneten Teilflächen aus der Fl.Nr. 878 der Gemarkung Ampfing ergibt sich jedoch aus Art. 9 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. Art. 2 Nr. 1a und 3 BayStrWG. Die Gemeinde Ampfing ist Straßenbaulastträger beider als GVS gewidmeten Straßen „Holzheim - Schicking“ und „Forststraße-Holzgasse“ (Art. 47 Abs. 1 BayStrWG) und daher zur Unterhaltung der zu den Straßenbestandteilen zählenden Böschung und der Bepflanzung verpflichtet. Die dort vorgesehene Bepflanzung ist zur landschaftsgerechten Einbindung der Straßen in das Landschaftsbild erforderlich.

#### 3.4.3.7 Anschlussstellen

##### 3.4.3.7.1 Allgemeines

Das Verkehrskonzept, welches der Planung der A 94 im Bereich zwischen Heldenstein und Ampfing zugrunde liegt, sieht zwei Anschlussstellen der A 94 vor. Im Westen wird die A 94 mit der St 2084 bei Heldenstein verknüpft werden, wobei die genaue Lage der Anschlussstelle von dem weiteren Streckenverlauf nach Westen abhängt und außerhalb des Planfeststellungsbereichs liegt. Im Planfeststellungsabschnitt liegt dagegen die zweite betrachtete Anschlussstelle südlich von Ampfing, wo die St 2091 mit der Autobahn verknüpft wird.

Das der Planung zugrunde liegende Verknüpfungskonzept wurde im Anhörungsverfahren von gemeindlicher und privater Seite kritisiert. Die Auffahrt bei Heldenstein liege zu weit im Westen, um für den Verkehr aus Richtung Aschau am Inn und Waldkraiburg in Richtung Passau wirksam zu sein. Befürchtet würden massive Verkehrssteigerungen im Stadtgebiet von Waldkraiburg. Statt des Anschlusses der St 2084 solle die Kreisstraße MÜ 25 an die A 94 angeschlossen werden.

Die Kritik halten wir für unberechtigt. Das geplante Anschlussstellenkonzept ist vernünftig und geeignet, den Verkehr leistungsfähig abzuwickeln. Bereits derzeit wird der aus Süden der B 12 zufließende Verkehr über die zwei höhenfreien Kreuzungen bei Kühnham und Ampfing mit der Bundesstraße verbunden. An diesem Konzept hält die Planung fest. Über die beiden Anschlussstellen werden auch nach dem Bau der A 94 zukünftig zwei Staatsstraßen mit der Bundesfernstraße verknüpft. Das entspricht dem Leitgedanken des Fernstraßengesetzes sowie des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den übergeordneten weiträumigen Verkehr vorsehen. Dagegen widerspräche ein Anschluss der Kreisstraße MÜ 25 an die Bundesautobahn unter Entfall der Staatsstraßenanbindung bei Kühnham diesem Leitgedanken. Eine Neustrukturierung des Straßennetzes wird durch den Bau der A 94 nicht notwendig werden. Die Verkehrsuntersuchungen von Prof. Kurzak (vgl. C.3.3.3) zeigen, dass sich an den Verkehrsströmen durch den Bau der A 94 im Wesentlichen nichts verändern wird. Sowohl die AS Ampfing (St 2091) als auch der Anschluss bei Kühnham (St 2084) werden im Prognosejahr 2020 die höchste Verkehrsbelastung aufweisen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass nach Fertigstellung der A 94 in Richtung Westen über die sog. Trasse Dorfen die bisherige B 12 voraussichtlich zur Staatsstraße abgestuft wird und bei Heldenstein (Kühnham) mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen an die A 94 angeschlossen wird.

Die Herstellung einer zusätzlichen Anschlussstelle für die Kreisstraße MÜ 25 unter Aufrechterhaltung der beiden übrigen geplanten Anschlüsse erachten wir nicht für notwendig. Die Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße MÜ 25 wird nach der Fertigstellung der A 94 nicht so erheblich sein, dass eine eigene Anschlussstelle gerechtfertigt wäre. Im Übrigen würde ihr Bau wegen der beengten Platzverhält-

nisse auf technische Schwierigkeiten stoßen und hohe finanzielle Aufwendungen erfordern. Je nach Lage der möglichen Verbindungsrampen müssten etwa zusätzliche Überführungsbauwerke errichtet oder der Tunnelquerschnitt im Bereich des Westportals der Einhausung Wimpasing verbreitert oder die Kreisstraße MÜ 38 nach Süden verlegt werden.

Die im Anhörungsverfahren geäußerte Forderung, den Anschluss der St 2091 bei Ampfing gänzlich oder zumindest zur Hälfte entfallen zu lassen, weisen wir zurück. Der allgemein befürchteten Zunahme von parkenden Lkws oder gar der Kriminalität in Ampfing kann jedenfalls nicht mit den Mitteln des Planungsrechts begegnet werden, wobei schon zweifelhaft ist, ob der Bau der Anschlussstelle überhaupt zu solchen Auswirkungen führt.

Einer Abstimmung des Verknüpfungskonzepts mit städtischen Verkehrskonzepten bedurfte es nicht. Unzumutbare Verkehrsbelastungen auf den Zubringerstraßen sind nach den Verkehrsuntersuchungen von Prof. Kurzak nicht zu erwarten. Das gilt insbesondere für die Straßen in der Stadt Waldkraiburg. Nach der Untersuchung von Prof. Kurzak vom 22.05.2007 für den Ausbau der Kreisstraße MÜ 25 ergeben sich dort in der Prognose für die Jahre 2020/25 unter Zugrundelegung der durchgehenden Fertigstellung der A 94 München – Pocking (A 3) Verkehrssteigerungen auf dem Straßenzug „Von-der-Tann-Straße“ und „Grüner Weg“ (Ortsstraßen) von 300 bis 500 Kfz/24h. Für die „Daimlerstraße“ (Kreisstraße MÜ 13), die bereits derzeit eine Belastung von ca. 10.000 Kfz/24h aufweist, wird eine Verkehrszunahme von ca. 2.400 Kfz/24h prognostiziert. Diese prognostizierten Verkehrszunahmen sind nicht so erheblich, dass sie ausnahmsweise den Verzicht auf die Anbindung der St 2091 an der AS Ampfing begründen könnten. Die Veränderungen des innerstädtischen Verkehrs können mit Hilfe von örtlicher und ggf. überörtlicher Planung bewältigt werden. Jene Planungen sind jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Planungsentscheidung. Insoweit werden die im Anhörungsverfahren allgemein erhobenen Forderungen nach einer neuen Ortsumfahrung von Waldkraiburg zurückgewiesen. Die vorliegende Planung löst keine Notwendigkeit für eine solche Folgemaßnahme im Sinne von Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG aus.

#### 3.4.3.7.2 Anschlussstelle Staatsstraße 2091 bei Bau-km 53+322

Bei Bau-km 53+322 kreuzt die Staatsstraße 2091 die Autobahn A 94. Sie wird zukünftig über die Autobahn überführt. Sie wird mittels eines unsymmetrischen halben Kleeblatts an die A 94 angebunden. Der nordöstliche Anschlussstellenast wird mittels einer Kreisverkehrsanlage mit der St 2091 und der Industriestraße verknüpft. Die südwestliche Anschlussstellenrampe mündet ebenfalls in eine Kreisverkehrsanlage, die die Rampe mit der St 2091 und der verlegten GVS „Holzheim – Schicking (neu)“ verbindet.

Im südlichen Anschlussstellenbereich wird die St 2091 bis auf Höhe der Ortschaft Holzheim den geänderten Verhältnissen angepasst, soweit dies durch die Planung der A 94 erforderlich ist. Im Bereich der derzeitigen Einmündung der GVS „Holzheim – Schicking“ in die Staatsstraße erhält Letztere einen Linksabbiegestreifen ohne Verzögerungsstrecke mit offener Einleitung gemäß RAS-K-1.

Die Forderung der Gemeinde Ampfing, die Ausfahrtsituation von der GVS „Eichheim – Holzheim“ auf die Staatsstraße insbesondere für landwirtschaftlichen Verkehr durch zusätzliche Maßnahmen zu verbessern, wird zurückgewiesen. Die Verkehrssituation ist zwar derzeit unbefriedigend, was das Staatliche Bauamt in seiner Stellungnahme im Anhörungsverfahren bestätigte. Sie wird jedoch durch den Bau der A 94 nicht wesentlich verändert. Für die St 2091 wird im Bereich Holzheim für das Jahr 2020 auch ohne den Bau der A 94 bereits eine weit überdurchschnittliche Belastung von ca. 13.000 Kfz/24h prognostiziert, die vorhabensbedingt auf ca. 15.700 Kfz/24h ansteigen wird. Die Autobahnplanung löst

damit keinen Konflikt aus, der im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung durch zusätzliche Baumaßnahmen an der GVS oder der St 2091 zu bewältigen ist. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Staatsstraße muss im Rahmen des Ausbaus der St 2091 überprüft werden.

Dasselbe gilt im Hinblick auf den von der Gemeinde Ampfing geforderten Bau eines Geh- und Radwegs entlang der St 2091. Die Änderung der bestehenden höhenungleichen Kreuzung der Bundesfernstraße (derzeit B 12 künftig A 94) mit der Staatsstraße 2091 verpflichtet den Vorhabensträger nicht, die ansonsten unveränderte Staatsstraße mit einem Geh- und Radweg zu ertüchtigen. Das Staatliche Bauamt Rosenheim als für die Verwaltung der Staatsstraße zuständige Behörde hat eine entsprechende Änderung der Staatsstraße im Anhörungsverfahren auch nicht verlangt. Anhaltspunkte dafür, dass der Bau eines begleitenden Geh- und Radwegs hätte verlangt werden müssen im Sinne von § 12 Abs. 3 FStrG, haben sich aus dem Anhörungsverfahren nicht ergeben. Die bloße Forderung der für einen unselbständigen Geh- und Radweg entlang einer Staatsstraße ohnehin nicht zuständigen Gemeinde Ampfing (vgl. Art. 2 Nr. 1b i.V.m. Art. 41 Nr. 1 BayStrWG) ändert daran nichts. Die durch die vorliegende Planung adäquat-kausal ausgelösten Konflikte mit der Staatsstraße im Kreuzungsbereich werden in einer vernünftigen Weise bewältigt. Denn die vorliegende Planung berücksichtigt einen möglicherweise zukünftig geplanten Geh- und Radweg dort, wo keine zusätzlichen Eingriffe in privates Grundeigentum erforderlich sind, insbesondere bei der Dimensionierung des Überführungsbauwerks der Staatsstraße. Diese Berücksichtigung ist wirtschaftlich sinnvoll, da ansonsten der nachfolgende Ausbau der Staatsstraße einschließlich eines Geh- und Radwegs die erneute Änderung des Brückenbauwerks erforderlich machen würde, was voraussichtlich zu nicht unerheblichen Kosten führen könnte. Sie verhindert also, dass die künftige Planung eines solchen Geh- und Radwegs etwa aus wirtschaftlichen Gründen von vorneherein scheitert. Diese wirtschaftlich vernünftige Einbeziehung eines nicht ganz fernliegenden Ausbaus der Staatsstraße in die vorliegende Planung im unmittelbaren Kreuzungsbereich führt jedoch nicht dazu, dass auch der Geh- und Radweg bereits in der vorliegenden Planung mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung festgestellt werden dürfte. Denn der Ausbau der Staatsstraße im Anschlussstellenbereich der A 94 stellt nur insoweit eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne von Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG dar, als er durch die vorliegende Planung tatsächlich veranlasst ist. Ein im Zuge des Ausbaus der Staatsstraße geplanter Geh- und Radweg stellt keine solche notwendige Folgemaßnahme dar. Auch nach dem Bau der A 94 besteht keine rechtliche Verpflichtung, einen Geh- und Radweg entlang der St 2091 zu bauen. Der Neubau eines Geh- und Radwegs bleibt einem nachfolgenden Planverfahren zur Änderung der St 2091 vorbehalten.

Im Anhörungsverfahren verschiedentlich geforderte weiträumige Verlegungen der Staatsstraße um Holzheim und Ampfing herum, werden aus den gleichen Erwägungen zurückgewiesen. Zuständig hierfür ist der Freistaat Bayern als Straßenbaulastträger. Gleichfalls zurückgewiesen wird die Forderung, die St 2091 künftig nicht mehr an die Bundesfernstraße anzubinden, um die Ortsdurchfahrt von Ampfing zu entlasten. Gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG bilden Staatsstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und sind dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt (vgl. auch § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG für die Bundesstraßen). Die Verknüpfung der A 94 mit der wichtigen St 2091 ist daher ohne Zweifel vernünftigerweise geboten. Die konkrete Planung einer weiträumigen Verlegung der St 2091 ist uns nicht bekannt (s. o.). Abgelehnt wird auch die Forderung nach dem Bau einer neuen Parallelstraße zur Autobahn zwischen der AS Ampfing (St 2091) und der Kreisstraße MÜ 25. Die Notwendigkeit für eine solche Parallelstraße ist nicht ersichtlich. Im Gegenteil würde eine Parallelstraße dazu führen, dass sich der Verkehr von der Autobahn dorthin verlagert, was verkehrlich unvernünftig wäre.

Der Forderung der Gemeinde Ampfing, es müsse eine separate Anbindung der Hofstelle auf Fl.Nr. 858 der Gemarkung Ampfing an den Kreisverkehr mittels einer Privatstraße geschaffen werden, ist der Vorhabensträger im Anhörungsverfahren insoweit entgegengekommen, als er die Anlegung einer befestigten Feldzufahrt zum Kreisverkehr zugesichert hat. Darauf wird bei der Behandlung der privaten Einwendungen noch näher eingegangen.

#### 3.4.3.7.3 Ingenieurbauwerk K51/2 Einhausung Wimpasing (Bau-km 51+825 bis 52+505)

Von Bau-km 51+825 bis 52+505 ist eine 680 m lange Einhausung in Form eines Tunnels mit zweizelligem Querschnitt in offener Bauweise geplant. Dem Straßenquerschnitt im Tunnel wurde der Typ 26t gemäß ARS Nr. 6/2000 zugrunde gelegt. Pro Richtungsfahrbahn sind zwei Fahrstreifen ohne Standstreifen vorgesehen. Die Betriebseinrichtung des Tunnels entspricht den Vorgaben der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006 (RABT 2006) und ist im Einzelnen in Unterlage 1 auf den Seiten 37 und 38 beschrieben, worauf verwiesen wird.

Im Anhörungsverfahren wurde vom Landratsamt Mühldorf a. Inn ursprünglich unter Bezugnahme auf eine Einschätzung der Kreisbrandinspektion des Landkreises Mühldorf a. Inn und des Fachberaters für den Brand- und Katastrophenschutz der Regierung von Oberbayern die Anbringung von Geländern im Bereich der Notausgänge zur Sicherung von flüchtenden Personen gefordert. Der Vorhabensträger hat diese Forderung unter Bezugnahme auf die einschlägigen Sicherheitsvorschriften der RABT 2006 zurückgewiesen. Danach sind die Notgehwege im Tunnel nur durch ein Hochbord von der Fahrbahn getrennt (RABT 2006, Nr. 6.1.4). Der lichte Raum des Tunnels, der bis zur Tunnelwand reicht, ist von festen Hindernissen freizuhalten (RABT 2006, Nr. 2.3). Dazu zählt auch ein Geländer. Flüchtende Personen werden durch Hinweisschilder, die an den Mittelwandtüren (Notausgänge) angebracht werden, auf den Fahrverkehr hingewiesen (RABT 2006, Nr. 6.1.3). Das Landratsamt Mühldorf a. Inn, die Kreisbrandinspektion Mühldorf a. Inn und der Fachberater für den Brand- und Katastrophenschutz der Regierung von Oberbayern haben ihre Forderung aufgrund der Erläuterungen des Vorhabensträgers nicht länger aufrecht erhalten (Randbemerkungen zur Stellungnahme der Autobahndirektion vom 18.03.2008 und 02.04.2008).

#### 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 schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 BImSchG).

##### 3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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



Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass 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 - Flächenzuordnung

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. Eine Änderung der Trassierung, der Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile zur Verbesserung des Immissionsschutzes sind insbesondere unter Berücksichtigung der Zwangspunkte der Planung (vgl. C.3.4.2.1) nicht erforderlich. Die Trassierung orientiert sich am Bestand der B 12. Die Autobahn wird im Nahbereich der Bebauung im Süden von Ampfing in Tieflage geführt. Im Bereich von Niederheldenstein wird die Trasse der Autobahn soweit wie möglich von der Bebauung weg nach Norden an die Bahnlinie verschoben.

#### 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 Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbulasträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage hierfür bildet die Verkehrsprognose von Prof. Kurzak vom 22.07.1998, die für den Planfeststellungsabschnitt mit Datum vom 27.01.2006 für den Prognosehorizont 2020 aktualisiert und am 13.02.2006 ergänzt wurde. Die Prognose weist im Prognosejahr 2020 für den Abschnitt Verkehrsstärken zwischen 40.300 und 43.800 Kfz/24h bei Lkw-Anteilen zwischen 16 und 19% tagsüber und 32 bis 38% nachts aus. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

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 (Ullrich, DVBl 1985, 1159).

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

Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch in den jeweils angrenzenden Abschnitten der A 94 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. Daher weisen wir die im Anhörungsverfahren von Einwender 1003 erhobene Forderung nach Anordnung von Lärmschutzfenstern in seinem gesamten Gebäude zurück. Denn das Anwesen des Einwenders befindet sich an der Staatsstraße St 2084, die nicht verändert wird.

Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung ist ein Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen im Ausnahmefall zu berücksichtigen, wenn er mehr als nur unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (BVerwG, Urt. v. 17.03.2005, Az. 4 A 18/04 – juris, Leitsatz 2). Die in der Verkehrsprognose von Prof. Kurzak ermittelten Ver-

kehrsstärken sowohl auf der A 94 selbst als auch auf den nachgeordneten Straßen zeigen jedoch, dass es bereits an der erheblichen Lärmsteigerung fehlt, denn die prognostizierte Änderung des Verkehrsaufkommens auf den nachgeordneten Straßen führt zu keinem wahrnehmbaren Lärmzuwachs von mindestens 3 dB(A). Zudem ist zweifelhaft, ob die Verkehrszunahmen und deren Ausmaß eindeutig ursächlich mit dem Bau der A 94 zusammenhängen, oder ob nicht auch andere Maßnahmen, wie z. B. im Stadtgebiet Waldkraiburg der geplante Umbau der Einmündung Daimlerstraße in die Staatsstraße St 2091 in einen Kreisverkehrsplatz, einen Beitrag leisten.

#### 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.

Der Bau der A 94 stellt einen Neubau einer Straße dar, auch wenn er im Wesentlichen auf der Trasse der bestehenden Bundesstraße B 12 stattfindet. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden bereits durch die den Lärm soweit wie möglich vermeidende Trassierung sowie durch den Bau der Einhausung bei Wimpasing und den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (A.3.5.1) weitgehend eingehalten. In Trassenbereichen, bei denen diese Maßnahmen alleine nicht ausreichen, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Diese Maßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen 1 (Erläuterungsbericht), 3 (Lagepläne) und 4 (Höhenpläne) sowie 11 (Schalltechnische Untersuchung) enthalten und beschrieben, worauf verwiesen wird. Auf dem Gemeindegebiet von Heldenstein können mit Ausnahme von zwei Wohnanwesen in Küham die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Für das Gemeindegebiet von Ampfing gilt, dass die Lärmgrenzwerte mit Ausnahme von einem Wohnanwesen im Bereich der Anschlussstelle mit der St 2091 eingehalten werden können. Die im Anhörungsverfahren angeregte allgemeine Erweiterung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zur weiteren Verbesserung des Lärmschutzes unterhalb der Grenzwerte findet in §§ 41 ff. BImSchG keine Rechtsgrundlage. Die dafür erforderlichen Zusatzkosten können dem Vorhabensträger nicht durch die Planfeststellungsbehörde aufgebürdet werden. Das gilt insbesondere für die angeregte Verlängerung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen von km 51+100 bis 51+500 entlang der südlichen Fahrbahn. Es ist schon nicht ersichtlich, welche schützenswerte Gebiete von dem verlängerten Lärmschutzwall profitieren sollen, da sich südlich der A 94 nur landwirtschaftliche Flächen befinden. Zudem stehen die Flächen der bestehenden B 12 hier nicht für den Lärmschutzwall zur Verfügung, da diese Flächen als Versickerungsfläche für das anfallende Oberflächenwasser dienen. Eine Verlängerung des Walls würde das Landschaftsbild zusätzlich beeinträchtigen. Abgelehnt wird auch die im Anhörungsverfahren beantragte Verlängerung der Einhausung ostwärts bis zum Flurstück 768 der Gemarkung Ampfing zum Schutz des Wohngebiets an der Mobil-Oil-Straße in Ampfing. Das Wohngebiet wird nach den Lärmberechnungen von Lärmwerten von rund 52 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts betroffen. Die einschlägigen Grenzwerte werden also deutlich unterschritten. Die beantragte Verlängerung der Einhausung um ca. 300 m und die damit verbundenen erheblichen Mehrkosten können dem Vorhabensträger nicht durch die Planfeststellungsbehörde aufgebürdet werden. Der Vorhabensträger hat zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung den Einbau von schalldämpfenden Elementen zur Vermeidung von „Knalleffekten“ am Tunnelende zu prüfen. Die Wahrschein-

lichkeit solcher Knalleffekte sei jedoch sehr gering, da die Gradienten der Autobahn 7 m unter Gelände verläuft.

Bei drei Anwesen können trotz aller aktiven Lärmschutzmaßnahmen die einschlägigen nächtlichen Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden. Für diese Anwesen, denen in den Planunterlagen einzelne Immissionspunkte zugewiesen sind, wird ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen zugesprochen (A.3.5.2). Im Anhörungsverfahren wurde die Erhöhung der Lärmschutzanlagen in Kühnham zum aktiven Schutz der Anwesen Hofstraße 14 und Isenstraße 6 angeregt. Eine Überprüfung durch den Vorhabensträger hat ergeben, dass zur Einhaltung der Grenzwerte die Erhöhung des Lärmschutzwalles von bisher 9,00 m auf 12,50 m über Gradienten notwendig wäre. Damit würde sich der Wall bezogen auf das südlich der Autobahn ansteigende Gelände von ca. 6,00 m auf 7,00 m erhöhen. Für die Dammschüttung wäre zusätzlicher Grunderwerb erforderlich. Das Landschaftsbild sowie das Ortsbild im Bereich Heldenstein würden stärker beeinträchtigt werden. Im Vergleich zum erzielbaren Nutzen für die zwei betroffenen Anwesen, die ohne passive Schallschutzmaßnahmen im Wesentlichen geringfügige Grenzwertüberschreitungen in den Dachgeschossen hinnehmen müssten, halten wir die mit der Erhöhung des Lärmschutzwalls verbundenen zusätzlichen Belastungen für schwerwiegender. Der Vorhabensträger hat zugesichert, die beiden Anwesen dann aktiv zu schützen, wenn die betroffenen Grundeigentümer mit der Bereitstellung ihrer Grundstücke zu diesem Zweck einverstanden sind und städtebauliche Belange der Gemeinde Heldenstein sowie die Belange des Landschaftsbildes nicht entgegenstehen. Dies kann im Vorfeld der Bauausführung mit den Beteiligten geklärt werden.

Darüber hinausgehende Forderungen nach Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen. Das betrifft die Forderung des Einwenders 1000 nach Einbau von Schallschutzfenstern. Sein Betriebsgebäude liegt in einem ausgewiesenen Gewerbegebiet. Die dort zu erwartende Lärmbelastung durch den Bau der A 94 liegt deutlich unterhalb der für Gewerbegebiete einschlägigen Grenzwerte. Die vom Einwender pauschal geäußerte Befürchtung, die Lärmberechnungen des Vorhabensträgers seien fehlerhaft, kann nicht nachvollzogen werden. Der auf der Basis der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak errechnete Schallemissionspegel der Autobahn von bis zu 74,5 dB(A) tags gibt – entgegen der Meinung des Einwenders – nicht dazu Anlass, von einem Immissionspegel von 70 dB(A) im benachbarten Gewerbegebiet auszugehen. Denn die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen reduzieren die Immissionen in der Nachbarschaft dergestalt, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten oder deutlich unterschritten werden.

Die durch den Bau der A 94 erforderliche Änderung der Staatsstraße St 2091 stellt keine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV dar. Die Gradienten der Staatsstraße wird im Vergleich zum Bestand im Bereich der Kreuzung mit der A 94 um ca. 5,00 m angehoben und geringfügig um ca. 15 m nach Westen verschwenkt. Außerhalb der Anschlussstelle verläuft sie nahezu geländegleich und bindet unmittelbar nach den beiden geplanten Kreisverkehrsanlagen an die bestehende Trasse der Staatsstraße an. Die vom Vorhabensträger durchgeführten und vom LfU überprüften schalltechnischen Untersuchungen haben nachgewiesen, dass es durch die Änderung der Staatsstraße, die einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, zu keinen Pegelerhöhungen im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Alt. 1 und 2 bzw. des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV kommt. Auf Unterlage 11.1 wird verwiesen. Daher wird die Forderung der Gemeinde Ampfing nach aktiven Schallschutzmaßnahmen für die Bewohner von Holzheim zurückgewiesen. Die im Anhörungsverfahren vorgebrachte Anregung, in diesem Bereich eine Lärmsanierung durchzuführen, wurde vom Vorhabensträger aufgenommen und an die für die Staatsstraße St 2091 zuständige Behörde –

das Staatliche Bauamt Rosenheim – weitergeleitet. Im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung wird darüber jedoch nicht entschieden.

#### 3.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Nach gegenwärtigem Wissensstand ist davon auszugehen, dass Stickstoffdioxide (NO<sub>2</sub>), Kohlenmonoxide (CO) und Partikel (Ruß, Abrieb, Staub) für die Beurteilung der Schadstoffbelastung der Anlieger maßgebend sind. Eine Abschätzung der Schadstoffsituation wurde vom Vorhabensträger gemäß dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Bebauung – MLuS -02, geänderte Fassung 2005“ vorgenommen. Die Ausgangsparameter für die Ermittlung der Schadstoffkonzentrationen sowie die Randbedingungen sind in Unterlage 1, S. 49 f. ausführlich dargestellt, worauf verwiesen wird. Die so ermittelten Werte wurden mit den Immissionsgrenzwerten der 22. BImSchV verglichen, die sowohl die zulässige Jahresdurchschnitts- als auch die Spitzenbelastung im Einzelnen darstellen. Im Ergebnis konnte der Vorhabensträger nachweisen, dass ein Überschreiten der Grenzwerte für die Schadstoffkonzentrationen NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und CO selbst bei der nächstgelegenen Bebauung nicht zu erwarten ist. Die Schadstoffkonzentrationen des Ausblasstrahles bei Selbstentlüftung der Einhausung liegen ebenfalls unter den zulässigen Grenzwerten.

Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 21.08.2007 die Abschätzung des Vorhabensträgers und deren Ergebnis bestätigt.

Aktive Schutzmaßnahmen zum Schutz vor Luftverunreinigungen sind daher nicht erforderlich. Die Straßenplanung (z. B. Tieflage), die geplanten Lärmschutzmaßnahmen (Wälle) und die im Bereich der Wohnbebauung besonders ausgeprägte Bepflanzung der Straßenanlage mit Bäumen und Sträuchern trägt der möglichst weitgehenden Vermeidung der Schadstoffausbreitung Rechnung.

#### 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 den Regelungen des 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.

Vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim wurden im Anhörungsverfahren Altlastenverdachtsflächen oder Abgrabungsflächen, die mit Hausmüll, Bauschutt oder teerhaltigem Straßenaufbruch verfüllt wurden, mitgeteilt. Der Vorhabensträger hat die Betroffenheit dieser Flächen im Einzelnen geprüft. Die für das Bauvorhaben beanspruchten Altlastenverdachtsflächen sind dem Vorhabensträger bekannt. Die ordnungsgemäße Behandlung von Altlasten ist insbesondere durch die Auflagen A 4.3.4 – 4.3.6 sichergestellt.

### 3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

#### 3.4.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

#### 3.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Durch Entscheidung der Europäischen Kommission vom 13.11.2007 wurde die erste aktualisierte Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeografischen Region gemäß Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 92/43 EWG festgelegt (Abl. L 12/383 vom 15.01.2008). Das FFH-Gebiet „Kammolch-Habitats in den Landkreisen Mühldorf und Altötting“ ist dort unter der Nummer DE 7842-371 enthalten. Die nördlichste Teilfläche (03) des FFH-Gebiets (vgl. ausführliche Beschreibung in Unterlage 12.1, Anhang 5) liegt etwa 400 m südlich der geplanten A 94, die in diesem Abschnitt auf der bestehenden Trasse der Bundesstraße 12 verläuft. In einer Entfernung von ca. 6,3 km südlich zu dieser Teilfläche befindet sich eine zweite Teilfläche des FFH-Gebiets. Die übrigen beiden Teilflächen liegen südöstlich der Teilfläche (03) im Landkreis Altötting in einer Entfernung von ca. 23 bis 26 km. Im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet sind nur die Tierarten „Kammolch“ und „Gelbbauchunke“ als Arten des Anhangs II der FFH-RL aufgeführt.

Die Teilfläche (03) des FFH-Gebiets beinhaltet eine ehemalige Kiesgrube in der Niederterrassen-Schotterfläche, die sich zwischen dem Isental im Norden und dem Inntal im Süden erstreckt. Ähnliche Lebensräume innerhalb von Kiesgruben gibt es auf dieser Niederterrassen-Schotterfläche nur noch weiter östlich. Die Kiesgrube auf der Schotterfläche südlich von Ampfing stellt die am weitesten im Nordwesten gelegene Teilfläche des FFH-Gebiets dar. Etwa im Bereich der B 12/A 94 im Norden liegt der Übergang zu den Talablagerungen des Isentales. Hier sind keine vergleichbaren Lebensräume vorhanden. Etwa 500 m weiter im Westen der Kiesgrube beginnt die Hügellandschaft der Hochterrasse bzw. der Altmoräne. Hier kommen im Freibad von Heldenstein – außerhalb des FFH-Gebiets - bedeutende Amphibienarten, nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers jedoch nicht die Arten „Gelbbauchunke“ oder „Kammolch“, vor. Es lassen sich nur allgemein auf Amphibien bezogene Funktionsbeziehungen zwischen der ehemaligen Kiesgrube im FFH-Gebiet mit anderen außerhalb des FFH-Gebiets liegenden Bereichen, wie z. B. weiter östlich gelegenen Kiesgruben sowie dem vorgenannten Freibad, unterstellen. Diese sind von baulichen Maßnahmen an der A 94 nicht betroffen.

In Richtung Norden kommen kaum naturnahe Strukturen vor. Dieser Bereich wird aufgrund der guten landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen vorwiegend intensiv ackerbaulich genutzt. Die B 12 stellt eine Barriere für Austauschbeziehungen in Richtung Norden dar. Es sind keine Amphibienwanderungen der in den Erhaltungszielen aufgeführten FFH-relevanten Arten über die B 12 hinweg zu erwarten. Die aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens auf der A 94 verursachte Verstärkung der Trennwirkung in diesem von der B 12 vorbelasteten Bereich ist im Hinblick auf die Arten des FFH-Gebiets nicht entscheidungserheblich.

Unmittelbare Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets lassen sich aufgrund der Entfernung von mindestens 400 m ausschließen. Eine Verschlechterung durch mittelbare Auswirkungen ist wegen der bestehenden lagegleichen Bundesstraße 12 nicht zu erwarten. Eine stärkere Lärmbelastung im Bereich des FFH-Gebiets wird durch die Lage der A 94 im Einschnitt östlich der Kreisstraße MÜ 25 bzw. durch die anschließende Einhausung vermieden.

Insgesamt lässt sich schon aufgrund einer FFH-Vorprüfung feststellen, dass für das FFH-Gebiet „Kammolch-Habitats in den Landkreisen Mühldorf und Altöt-

ting“ aufgrund der Vorbelastung durch die B 12 sowie der Mindestentfernung von 400 m zur lagegleichen A 94 und wegen des Fehlens von nennenswerten Funktionsbeziehungen Richtung Norden keine erheblichen Beeinträchtigungen ernstlich zu besorgen sind (vgl. BVerwG, 4 BN 46.07, 26.11.2007 – juris). Vertiefende Untersuchungen in Form einer FFH-Verträglichkeitsprüfung sind daher nicht erforderlich. Eine Entscheidung nach Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG ist nicht erforderlich.

Im Anhörungsverfahren wurde an dieser Bewertung Kritik geübt. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. monierte beispielsweise insbesondere, dass die Funktionsbeziehungen zwischen dem FFH-Gebiet und den nördlich der bestehenden B 12 gelegenen Lebensräume nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Dies betreffe in besonderem Maße zwei ehemalige Kiesgruben am westlichen Ortsrand von Ampfing mit den dort vorkommenden Arten „Zauneidechse“ und „Wechselkröte“, den Bahndamm mit der Art „Zauneidechse“ und das Isental mit den Arten „Ringelnatter“ und „Gelbbauchunke“. Die Nachweise der Wechselkröte bei Ampfing bewiesen, dass die Art die bestehende B 12 überquere, da es nördlich der B 12 keine Laichgewässer gebe. Im Rahmen der Bewertung der FFH-Verträglichkeit müsse zudem die „drastische“ Zunahme des Verkehrsaufkommens auf den Zubringerstraßen MÜ 25 und St 2091 und die damit verbundene Verstärkung der Zerschneidungswirkung mitberücksichtigt werden. Der Presse sei zu entnehmen, dass ein weiterer Ausbau der St 2091 bereits konkret geplant werde. Von den verstärkten Trennwirkungen seien Funktionsbeziehungen in Ost-West-Richtung der Arten „Rebhuhn“, „Zauneidechse“, „Wechselkröte“, „Laubfrosch“, „Erdkröte“, „Bergmolch“, „Teichmolch“ und „Ringelnatter“ betroffen, wobei im Falle von „Wechselkröte“ und „Laubfrosch“ den Beständen im FFH-Gebiet eine wichtige Funktion als Spenderpopulation zukomme.

Wir weisen die Kritik zurück. Ausgangspunkt einer Prüfung eines Projekts auf FFH-Verträglichkeit ist Art. 13c Abs.2 BayNatSchG, wonach Projekte einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen unzulässig sind, wenn sie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können. Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (BVerwG, Ur. v. 17.01.2007 „Westumfahrung Halle“ – juris, Leitsatz 3). Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die Erhaltungsziele sind derzeit der Gebietsmeldung (dem Standard-Datenbogen) zu entnehmen, weil die Erhaltungsziele für das betroffene Gebiet nach bayer. Naturschutzrecht noch nicht im Verordnungswege festgelegt worden sind (vgl. BVerwG, aaO, Rn. 75). Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet sind die Erhaltung bzw. Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands der in dem Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL (Art. 2 Abs. 2 der FFH-RL, § 10 Abs. 1 Nr. 9a BNatSchG). Lebensraumtypen und Arten, die im Standard-Datenbogen nicht genannt sind, können dagegen kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (BVerwG, aaO, Rn. 77). D. h. die Beurteilung der FFH-Verträglichkeit des Autobahnbaus auf das FFH-Gebiet beschränkt sich auf die im Standard-Datenbogen genannten Arten des Anhangs II der FFH-RL „Kammolch“ und „Gelbbauchunke“, für die das Gebiet ausgewiesen wurde. Projektwirkungen auf übrige Arten sind ggf. unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zu bewerten. Wir verweisen auf unsere nachfolgenden Ausführungen zum Artenschutz. Die fachgutachterliche Beurteilung, dass eine projektbedingte Beeinträchtigung der Art „Kammolch“ ausgeschlossen ist, wurde im Anhörungsverfahren nicht kritisiert. In der betreffenden Teilfläche (03) des FFH-Gebiets kommt die Art „Kammolch“ nicht vor. In Bezug auf die Art

„Gelbbauchunke“ ist eine erhebliche Beeinträchtigung durch den Bau der A 94 ebenfalls ausgeschlossen. Von Funktionsbeziehungen zwischen dem hier betrachteten FFH-Gebiet und dem FFH-Gebiet DE 7739-371 („Isental mit Nebenbächen“) ist entgegen der pauschalen Behauptung des Bund Naturschutz nicht auszugehen. Die Art „Gelbbauchunke“ ist nicht im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet DE 7739-371 („Isental mit Nebenbächen“) enthalten. Zwischen dem FFH-Gebiet 7842-371, Teilfläche (03) und dem Isental existiert bereits derzeit eine Trennwirkung durch die bestehende B 12 und die Bahnlinie. Die landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen nördlich dieser Trennachse stellen keine geeigneten Lebensräume für die Art dar. Durch die Gestaltung der Einhausung im Bereich Wimpasing wird im Übrigen sichergestellt, dass die Autobahn zukünftig von Amphibien überquert werden kann.

Eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Gebietsschutzvorschriften auf Gebiete außerhalb der abgegrenzten Schutzgebiete lehnen wir zudem aus Rechtsgründen ab. Das FFH-Recht verfolgt den Schutz der Lebensräume und Arten auf zwei verschiedenen Wegen. Zum Einen müssen für bestimmte Lebensraumtypen und Arten bestimmte Schutzgebiete ausgewiesen werden, die einem strengen Schutzregime unterstellt sind. Zum Anderen werden bestimmte Arten – gebietsunabhängig – durch Verbote geschützt. Die Ausdehnung des Gebietsschutzes über die Grenzen der FFH-Gebiete hinaus würde v. a. im Hinblick auf mobile Arten zu einem flächendeckenden Gebietsschutz führen. Dies ist jedoch dem Wortlaut der Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG und Art. 6 Abs. 3 FFH-RL nicht zu entnehmen. Denn der FFH-Schutz bezieht sich auf die für die Erhaltungsziele und den Schutzzweck „maßgeblichen Bestandteile“ eines Gebietes bzw. das „Gebiet als solches“. Eine Ausdehnung von „maßgeblichen Bestandteilen“ auf Flächen jenseits der Gebietsgrenzen ist nicht angeordnet. Die FFH-RL definiert in Art. 1 k), was unter einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung zu verstehen ist. Gerade für Tierarten, die große Lebensräume beanspruchen, begrenzt die Richtlinie den Begriff der Gebiete von gemeinschaftlichem Interesse auf die Orte im natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Arten, welche die für ihr Leben und ihre Fortpflanzung ausschlaggebenden physischen und biologischen Elemente aufweisen. Im Urteil vom 17.01.2007 hat das BVerwG dementsprechend im Hinblick auf die Frage, was als „maßgebliche Bestandteile“ des FFH-Gebiets zu verstehen sei, zunächst unter Verweis auf Art. 1 k) der FFH-RL die Abgrenzung der FFH-Gebiete thematisiert und erst dann weiter ausgeführt, unter den „maßgeblichen Bestandteilen“ dieser Gebiete seien nicht nur die Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL zu verstehen, sondern auch sonstige *Gebietsbestandteile*, wenn im Einzelfall ökologische Funktionsbeziehungen dazu Anlass geben (BVerwG, aaO, Rn. 77). Eine Ausdehnung des Gebietsschutzes über die Grenzen des FFH-Gebiets hinaus ist daraus nicht abzuleiten (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, 9 A 3.06 – Rn. 140).

Abzulehnen ist zudem die Ausweitung der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung auf Beeinträchtigungen durch Straßen, auf denen das Verkehrsaufkommen zunimmt ohne jedoch selbst baulich verändert zu werden. Die EU-Kommission plädiert in ihrem Leitfaden zu Natura 2000 – Gebietsmanagement für eine weite Auslegung des Projektbegriffs der FFH-RL. Darunter sollen sowohl „bauliche Maßnahmen“ als auch „sonstige Eingriffe in die Natur“ verstanden werden (vgl. Natura 2000, Ziff. 4.3.1/4.3.2, Seite 27 ff.). Nicht einmal auf einen so weit verstandenen Projektbegriff findet die bloße Steigerung des Verkehrsaufkommens auf ansonsten unveränderten Straßen Anwendung.

Im Übrigen ist durch die Verkehrszunahme auf der Kreisstraße MÜ 25 um ca. 500 Kfz/24h und auf der Staatsstraße St 2091 um ca. 2.700 Kfz/24h unter Berücksichtigung der derzeitigen Bestandssituation von 4.600 Kfz/24h bzw. 13.000 Kfz/24h eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes nicht



ernstlich zu besorgen. Nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers ist mit nennenswerten Funktionsbeziehungen zwischen dem FFH-Gebiet, Teilfläche (03) und dem Freibad von Niederheldenstein im Westen bzw. den Lainer Gruben im Osten für die Art „Gelbbauchunke“ nicht zu rechnen, denn die Art kommt dort nicht vor. Zudem führt die Art keine gezielten Wanderungen zwischen Landlebensräumen und Laichplätzen durch, sondern wandert zur Besiedlung neuer Laichhabitate weitgehend ohne Strukturbindung. Solche diffusen Wanderbeziehungen sind im gesamten Raum der Inn-Schotterplatten und des Waldbestandes Mühldorfer Hart anzunehmen. Einzelne wandernde Individuen sind vom Straßenverkehr bedroht, ohne dass diese Situation durch den Neubau der A 94 und der Änderung der Verkehre auf den Zubringerstraßen signifikant verändert wird. Gleiches gilt im Übrigen für die Art „Kammolch“.

Zur Stärkung der Funktionalität des Lebensraums der Art „Gelbbauchunke“ wird der Vorhabensträger auf der Fläche der Ausgleichsmaßnahme A1 neue Amphibienlaichgewässer schaffen. Nach den Angaben des Bund Naturschutz im Anhörungsverfahren lag der in den letzten Jahren verzeichnete Rückgang der Individuenzahlen der Amphibien an dem sehr trockenen und heißen Sommer 2003 und der damit verbundenen Austrocknung ihrer Lebensräume. Die Schaffung neuer Gewässer kann daher die Population stärken und wird vom Bund Naturschutz befürwortet.

Andere nach den Art. 7 bis 12 BayNatSchG geschützte Gebiete und Landschaftsbestandteile werden durch die planfestgestellten Vorhaben nicht berührt.

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

##### 3.4.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

###### Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die – hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.), der gemäß § 11 Satz 1 BNatSchG unmittelbar gilt. Die geschützten Arten werden in §§ 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG definiert.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (n. F.) ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

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

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (n. F.) ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

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

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (n. F.) ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gem. § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (n. F.) ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Die besonders geschützten wild lebenden Pflanzenarten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

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

#### Legalausnahme/Ausnahme

Gemäß § 42 Abs. 5 BNatSchG (n. F.) gelten die Zugriffsverbote für nach § 19 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe von Satz 2 bis 7. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 42 Abs. 2 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gilt Satz 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur

Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht vor.

Die Legalausnahme des § 42 Abs. 5 BNatSchG (n. F.) bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 19 BNatSchG bzw. des Art. 6a BayNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses. Daneben enthält die Vorschrift des § 42 Abs. 5 BNatSchG (n. F.) Maßgaben, die wir der Prüfung der Zugriffsverbote zugrunde legen.

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (n. F.) im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

Das Bundesnaturschutzgesetz in seiner derzeit geltenden Fassung setzt die artenschutzrechtlichen Vorgaben der europäischen Richtlinien ordnungsgemäß in deutsches Recht um, nachdem der Europäische Gerichtshof mit Urteil vom 10.01.2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) die alte Fassung des BNatSchG noch als europarechtswidrig beanstandet hat und das BVerwG dementsprechend die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG (a. F.) wegen des Anwendungsvorrangs des europäischen Rechts in Bezug auf die europarechtlich geschützten Arten für nicht anwendbar erachtet hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.06.2006, 9 A 28.05 – juris, Rn. 38).

#### 3.4.5.1.2.2 Prüfmethodik

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, die wir zur Grundlage unserer Beurteilung gemacht haben, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 27.10.2006 (Gz. IID2-4022.2-001/05) eingeführten „Vorläufigen fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“, geändert durch Schreiben vom 08.01.2008. Dementsprechend wurde zur Ermittlung der relevanten Arten eine Abschichtung aller in Bayern aktuell vorkommenden Arten der europäischen Richtlinien nach bestimmten Kriterien vorgenommen, die in Unterlage 12.1, Anlage 1, Seite 57 näher erläutert werden. Dabei wurden aktuelle Nachweise in einem Untersuchungsraum ermittelt, der artengruppenspezifisch abgegrenzt wurde. So wurde für Arten mit größerer Mobilität ein weiterer Untersuchungsraum gewählt als für Arten, die standortgebunden sind. Der Untersuchungsraum umfasst je nach Art zwischen ca. 2 und 5 km beidseits der Trasse. Zur Ermittlung des gesamten zu erwartenden Artenspektrums an Brutvögeln wurde neben konkreten Nachweisen der Brutvogelatlas für die betroffenen Quadranten der Topografischen Karte (Quadranten 1 bis 4 der TK25 Nr. 7740) ausgewertet. Zur Darstellung der Betroffenheiten der Vogelarten werden Gruppen von Vogelarten gebildet, die vergleichbaren vorhabensbezogenen Wirkungen unterliegen. Innerhalb dieser Gruppen werden jedoch einerseits stärker gefährdete Arten und Arten mit sehr spezifischen Lebensraumansprüchen oder Verhaltensweisen im Detail behandelt. Für Arten, die weder konkret nachgewiesen noch in Datenbeständen erfasst sind, wurde eine Potenzialanalyse vorgenommen, die unter Berücksichtigung der Kenntnisse zur Verbreitung und zu den Lebensraumansprüchen diejenigen Arten herausfiltert, von denen mit einer nicht nur sehr geringen Wahrscheinlichkeit ein Vorkommen im Untersuchungsraum angenommen werden kann („worst-case-Betrachtung“).

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob naturschutzrechtliche Verbote gemäß § 42 BNatSchG (n. F.) eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbe-

reich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, B. v. 18.06.2007, 9 VR 13/06 – juris, Rn. 20; BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn.31).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars werden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.) haben können. Berücksichtigung finden dabei sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen – insbesondere im LBP – enthalten sind (vgl. Unterlage 12.1). Gleiches gilt für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (n. F.) (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 19.03.2008, 11 B 289/08.AK – juris, Rn. 35). Die im Anhörungsverfahren vorgetragene Ansicht, die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen dürften erst im Rahmen der Ausnahmeprüfung berücksichtigt werden, weisen wir zurück. Die Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Prüfung der Verbotstatbestände 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 enthalten ist. Die Systematik des BNatSchG (n. F.) widerspricht auch nicht der FFH-RL, wie der Einwendungsführer unter Hinweis auf Art. 16 der FFH-RL offenbar meint. 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. Allgemein werden im Folgenden die zu erwartenden Wirkungen und deren artenschutzrechtliche Relevanz dargestellt:

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

Bei den mittelbaren Auswirkungen, die insbesondere durch den Betrieb der Autobahn zu erwarten sind, sind im Wesentlichen die Lärmimmissionen relevant. Bei einigen Artengruppen (Fledermäuse, Nachtfalter) sind auch Lichtwirkungen zu berücksichtigen. Abgasimmissionen sind wegen der geringen Reichweite für die Analyse der Betroffenheiten geschützter Arten selten relevant. Auch sonstige Schadstoffimmissionen (z. B. Abwasser, Staub) können wegen der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, die solche Beeinträchtigungen weitestgehend ausschließen, bei der Wirkungsanalyse für die meisten Arten wegen der geringen Restbelastung unberücksichtigt bleiben. Baubedingte mittelbare Auswir-

kungen z. B. durch Lärm oder Schadstoffe wirken sich ebenfalls nicht nennenswert aus, da diese nur vorübergehend auftreten und räumlich in den selben Lebensräumen auftreten, die auch durch die dauernd auftretenden betriebsbedingten Auswirkungen betroffen sind. Die baubedingten mittelbaren Auswirkungen können deshalb unter den betriebsbedingten unmittelbaren Auswirkungen subsumiert werden.

Durch die Autobahn kommt es zu Beeinträchtigungen von Funktionsbeziehungen im ökologischen Gefüge. Die Autobahn hat einen Trenneffekt für bodengebundene Arten. Durch Erhalt und Wiederherstellung von Leitlinien und die Optimierung von Querungshilfen können diese Beeinträchtigungen zumindest teilweise minimiert werden. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die betroffenen Populationen ist zu berücksichtigen, dass die A 94 weitgehend auf der Trasse der bestehenden B 12 gebaut wird und diese im vorliegenden Abschnitt ersetzt wird. Die größere Trassenbreite der Autobahn im Vergleich zur Bundesstraße, die Zunahme der Verkehrsdichte und der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit werden einerseits zu einer Verstärkung der Trennwirkung führen, andererseits wird durch die vorgesehenen Maßnahmen (Querungshilfen, Einhausung) die Überwindbarkeit der Straße für die Tiere verbessert.

Durch die festgestellte Planung werden negative Projektauswirkungen auf die geschützten Arten bereits vermieden bzw. minimiert. Daneben enthalten die festgestellten Planunterlagen Ausgleichs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen zur weiteren Vermeidung und Minimierung negativer Projektauswirkungen, die in die artenschutzrechtliche Prüfung einbezogen werden dürfen. Es handelt sich u. a. um folgende Maßnahmen:

- Vollständige Einbeziehung der B 12 in die Trasse der geplanten A 94
- Bau von umfangreichen Lärmschutzanlagen (Überflughilfe)
- Bau einer Einhausung (Querungshilfe)
- Brückenbauwerk am Hartinger Bach und Bedeckung der Sohle mit standorttypischem Substrat. Anlegung von Trockenbermen (Querungshilfe, Stärkung der Verbundstruktur)
- Bau von Entwässerungsanlagen zur fast vollständigen Versickerung des Straßenabwassers (keine Verschlechterung der Qualität der Fließgewässer)
- Zulassung von Gehölzschnitt nur außerhalb der Brutzeiten
- Minimierung des Baufelds
- Schutz von an das Baufeld angrenzenden Gehölzen und Biotopflächen

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.) eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (n. F.) vorliegen. Wie noch gezeigt wird, ist die Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Verfahren entbehrlich.

### 3.4.5.1.2.3 Erfüllung von Verbotstatbeständen

Nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers wurden im Untersuchungsraum keine Pflanzenarten, die in Anhang IVb der FFH-RL aufgeführt sind, nachgewiesen. Zudem sind im Untersuchungsraum keine Fisch-, Libellen-, Käfer- und Weichtierarten, die in Anhang IVa der FFH-RL aufgeführt sind, nachgewiesen oder zu erwarten.

Die Prüfung, ob und welche Verbote für Tierarten des Anhangs IVa der FFH-RL oder für europäische Vogelarten eingreifen, ist in der festgestellten Unterlage 12.1 und in der ergänzenden Stellungnahme des Gutachters Dr. Schober vom März 2008 (Büro Dr. Schober, Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) – Ergänzende Beurteilung im Hinblick auf die Änderung des BNatSchG vom 18.12.2007) im Einzelnen dargestellt, worauf verwiesen wird.

Das in § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (n. F.) enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 19 BNatSchG nur Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen, die nicht unvermeidbar mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind (§ 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n. F.), wenn deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang – ggf. auch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen – aufrecht erhalten bleibt. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt.

Nicht unter das Schädigungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (n. F.) fallen daher insbesondere unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kfz beim Betrieb der Autobahn. Diese in § 42 Abs. 2 Satz 5 BNatSchG (n. F.) für zugelassene Eingriffe gem. § 19 angeordnete Einschränkung des Schädigungsverbots findet in der Begründung des Gesetzesentwurfs der Bundesregierung zu der dem derzeit geltenden Gesetz zugrunde liegenden sog. „kleinen Novelle“ des BNatSchG explizit ihren Niederschlag, wonach sozialadäquate Risiken wie unabwendbare Tierkollisionen im Verkehr nicht die Tatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllen (BT Drucksache 16/5100 S. 11). Den Ausschluss solcher kollisionsbedingten Tötungen von den Verbotstatbeständen erachten wir aus folgenden Gründen für europarechtlich vertretbar:

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. Obwohl zwar nur Art. 5 a V-RL bei der Statuierung des Verbots der absichtlichen Tötung von Tieren der genannten Arten den sprachlich klaren Zusatz „ungeachtet der angewandten Methode“ enthält, könnte daraus jedoch (allgemein) zu schließen sein, dass sich das Verbot bei beiden Richtlinien auf ein zielgerichtetes, methodisches Vorgehen bezieht. Davon kann beim Bau einer Straße im Hinblick auf eine möglicherweise eintretende tödliche Kollision zwischen einem Tier und einem Fahrzeug nicht gesprochen werden (vgl VGH Ba.-Württ., 5 S 2243/05, 25.04.2007 – juris, Rn. 120; BayVGH, 8 A 05.40018, 28.01.2008 – juris, Rn. 62; Kratsch, NUR 2007, 100/104). Für diese Auffassung spricht auch, dass gemäß Art. 16 Abs. 3 b FFH-RL und Art. 9 Abs. 2 tir. 2 V-RL hinsichtlich der Zulassung von Abweichungen mitzuteilen ist, welche „Mittel, Einrichtungen oder Methoden“ für die Tötung der Tiere zugelassen worden sind.

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 zu Art. 12 Abs. 1 a FFH-RL 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. 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 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. Art. 5 V-RL verpflichtet die Mitgliedsstaaten sogar nur zur Schaffung von „allgemeinen“ Regelungen zum Schutz der Vogelarten, u. a. das Verbot des absichtlichen Tötens. Behörden wären dagegen bei Erteilung einer Genehmigung kraft ihres vorhandenen oder zu erwerbenden höheren Wissens 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, Vogelenschutzgebiete). 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 Gebietschutzvorschriften,

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 von der Möglichkeit einer mittelbaren Verwirklichung des Tötungstatbestands durch behördliche Genehmigungserteilungen ausgeht. Hinzuweisen ist ferner 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. 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.

Das in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (n. F.) enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Dementsprechend geht die EU-Kommission 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. Punktuelle Störungen ohne negativen Einfluss auf die Art (z. B. kurzfristige baubedingte Störungen außerhalb der Brutzeit) unterfallen hingegen nicht dem Verbot.

Unbeachtlich ist, ob die Störungen durch direkt oder indirekt wirkende Projektauswirkungen verursacht werden. Dementsprechend wurden von uns auch indirekte Wirkfaktoren des Vorhabens, die zu einer Beunruhigung von Individuen führen können, untersucht. Darunter fallen Wirkungen wie Schall/Lärm, Licht, andere visuelle Effekte (z. B. Silhouettenwirkung) und Erschütterungen. Wir erfassen ferner unter dem Begriff des erheblichen Störens auch Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der lokalen Population mobiler Arten (v. a. Vögel, Amphibien, Fledermäuse) durch Zerschneidungswirkungen. Dies kann z. B. der Fall sein,



wenn Flugkorridore einer strukturgebundenen Fledermausart während der Jungenaufzucht oder Landlebensraum und Laichgewässer einer Amphibienart durch eine Straße neu zerschnitten werden und dadurch der Reproduktionserfolg der lokalen Population nachhaltig gemindert wird.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (n. F.) liegt gem. § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG (n. F.) nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. D. h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand ist der betroffene lokale Bestand der Art. Im Falle von Arten, die in Metapopulationen organisiert sind, stellt diese, soweit abgrenzbar, die Bezugsebene dar. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist. Eine besondere Bedeutung kommt Habitatbereichen zu, die eine Schlüsselstellung für den lokalen Bestand bzw. die Individuen einnehmen (Schlüsselhabitate). Solche Bereiche spielen im Lebenszyklus eine besonders wichtige Rolle und sind i.d.R. nicht ersetzbar. Beispielsweise benötigen Spechte neben den Bruthöhlen auch weitere Höhlen, die z. B. als Schlafhöhle (Ruhestätte) oder für die Balz genutzt werden. Entscheidend ist letztendlich, ob die Funktionalität der Lebensstätte trotz des Eingriffs gewahrt bleibt.

Den Schutz von § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (n. F.) genießen regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch während der Abwesenheit der Tiere. Dagegen entfällt der Schutz, wenn Fortpflanzungs- und Ruhestätten ihre Funktion endgültig verloren haben. Dies trifft z. B. auf Nester von Vögeln zu, die in jedem Jahr an anderer Stelle eine neue Brutstätte anlegen. Potenzielle Brutreviere sowie Nahrungshabitate und Wanderkorridore fallen 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. 30). 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.

Nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers ist unter Berücksichtigung der obigen Prüfkriterien für keine geschützte Art eine Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (n. F.) zu erteilen (vgl. Unterlage 12.1 sowie die ergänzende Stellungnahme des Vorhabensträgers vom März 2008. Wie bereits ausführlich dargelegt, fallen die unabwendbaren Tierkollisionen nicht unter das Schädigungsverbot. Durch das Vorhaben werden auch keine bekannten regelmäßig genutzten Wanderkorridore neu zerschnitten oder erstmals berührt, da die A 94 auf der vorhandenen Trasse der B 12 verläuft. Die Vorbelastung des Raumes durch die B 12 und die Bestimmung der Bauzeiten führen dazu, dass es zu keinen erheblichen Störungen von Tierarten kommen wird bzw. dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht zerstört werden. Unter Berücksichtigung aller technischen und landschaftspflegerischen Maßnahmen, die die Beeinträchtigungen vermeiden oder begrenzen, kann die Verwirklichung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen werden. Betroffene Arten können auf andere Flächen außerhalb des Beeinträchtigungskorridors ausweichen, ohne dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der Arten verschlechtert.

Im Anhörungsverfahren wurde von Verfahrensbeteiligten gerügt, dass die artenschutzrechtliche Untersuchung im Hinblick auf die Trennwirkungen und Isolationseffekte für bestimmte Tierarten nicht ausreichend sei, um eine Verschlechterung ihres Erhaltungszustands auszuschließen. So würden die Zauneidechsenbestände an der Bahnlinie München – Mühldorf durch die geplanten Vorhaben weiter isoliert. Die erhöhte Trennwirkung durch die A 94 führe zu Beeinträchtigungen der Funktionsbeziehungen für die Arten Wechselkröte, Zauneidechse, Ringelnatter und Gelbbauchunke, die nicht ausreichend behandelt worden seien. Zudem führe die erhöhte Trennwirkung der Zubringerstraßen infolge des höheren Verkehrsaufkommens zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands für die Amphibienarten, die in der Tabelle 13 der Anlage 1 zu Unterlage 12.1 auf Seite 49 aufgeführt sind (Gelbbauchunke, Laubfrosch, Wechselkröte). Damit gehe auch die nachhaltige Störung und Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen für die Arten Erdkröte, Bergmolch, Teichmolch, Ringelnatter und die Vogelarten Rebhuhn und Wachtel einher. Für Wechselkröte und Laubfrosch sei zudem davon auszugehen, dass künftig eine Nutzung der Straßenböschungen entlang der A 94 als Landlebensraum und Wanderachse erfolgen werde und bauliche Maßnahmen erforderlich seien, um die zu erwartenden Verkehrsverluste weitestgehend zu minimieren. Zusätzlich seien an der Staatsstraße St 2091 und der MÜ 25 Querungshilfen einzurichten, um die Wirksamkeit des West-Ost Korridors zu gewährleisten. Weiterhin sei anzunehmen, dass die geplanten Regenwasserbehandlungsanlagen auf Amphibien anziehend wirkten. Um Falleneffekte zu vermeiden, müssten entsprechende Leiteinrichtungen und Querungshilfen eine Durchgängigkeit der Wanderachse entlang der A 94 gewährleisten. Amphibienfallen seien konsequent zu vermeiden. Für die Vogelart Neuntöter sei wegen der Beseitigung einer Hecke bei Niederheldenstein von einer Verringerung der lokalen Bestandsgröße auszugehen.

Wir halten die Rügen für unberechtigt. Die durchgeführten Untersuchungen über das Vorkommen und den Bestand der Tierarten sowie deren Beeinträchtigung sind für die artenschutzrechtliche Bewertung ausreichend. Für Arten, für die keine konkreten Nachweise gelungen sind, deren Vorkommen jedoch nicht sicher ausgeschlossen werden kann, wurde vorsorglich von ihrem Vorkommen im Untersuchungsgebiet ausgegangen. Die Untersuchung umfasst eine Vielzahl von Tierarten, denen eine Indikatorfunktion zukommt. Die Analyse der Projektwirkungen auf diese Indikatorarten erlaubt Rückschlüsse auf andere Arten derselben Tierklasse.

Von den Baumaßnahmen werden keine optimalen Lebensräume der Zauneidechse beeinträchtigt und es findet keine Durchschneidung einer bedeutsamen Vernetzungsstruktur statt, so dass es auch zu keiner erheblichen Trennwirkung für die Population kommt. Eine Ausbreitung der auf dem Bahndamm lebenden Individuen in benachbarte Lebensräume im Norden und Süden des Bahndamms wird durch den südlich parallel zur Bahn verlaufenden Entwässerungsgraben und die nördlich angrenzenden intensiv genutzten landwirtschaftlichen Fluren weitgehend verhindert. Der solchermaßen eng begrenzte Lebensraum bleibt auch beim Bau der A 94 nahezu unverändert. Die Isolation der Zauneidechsenbestände an der Bahnlinie kann durch die Schutzmaßnahme S 4 und die Gestaltungsmaßnahme G 5 kompensiert werden. Die Maßnahmen dienen der Schaffung von Sonderstrukturen, um die Verbundachse für Mager- und Trockenstandorte entlang der Bahnlinie zu optimieren. Sie bestehen zum überwiegenden Teil aus der Umwandlung von bisher intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen in besonnte Offenlandstandorte. Gehölzpflanzungen sind nur in einem untergeordneten Ausmaß vorgesehen und tragen zur Habitatvielfalt bei. Die Maßnahmen stellen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (n. F.) dar. Sie werden nach den Festlegungen des LBP rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen zum Schutz bzw. zur Erhaltung und Optimierung von Lebensraumstrukturen für Zauneidechsenvorkommen angelegt. Diese Maßnahmen wer-

den in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde vorgenommen, so dass ihre Wirksamkeit sichergestellt ist. Mit Hilfe dieser vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten aufrecht erhalten. Die lediglich vorübergehende baubedingte Störung der Tierart wird zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population und damit zu keiner erheblichen Störung führen. Die Forderung von Verfahrensbeteiligten, einen zukünftigen zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie und dessen Auswirkungen auf die isolierten Zauneidechsenbestände in der vorliegenden artenschutzrechtlichen Prüfung zu berücksichtigen, weisen wir zurück. Denn es liegen derzeit keine konkreten Planungen der Bahn vor und zudem sind artenschutzrechtliche Konflikte, die durch künftige anderweitige Bauvorhaben hervorgerufen werden, in den dortigen Planungsverfahren zu bewältigen.

Die Überquerung der A 94 bleibt für bodengebundene Tierarten ebenso möglich wie für flugfähige Arten. Es ist nach unserer Überzeugung angesichts der vorgefundenen Lebensräume im Norden der A 94 nicht davon auszugehen, dass Amphibienarten ausgeprägte und unverzichtbare Wanderkorridore über die A 94 hinweg unterhalten. Zudem stellt die B 12 bereits derzeit eine – wenn auch überwindbare - Barriere für viele Tierarten dar. Sie kann an Straßen- oder Gewässerkreuzungen gequert werden, ohne dass es zu direkten Kollisionen mit dem B 12-Verkehr kommt. Die geplante A 94 wird weiterhin eine – überwindbare - Barriere darstellen. Die Barrierewirkung wird wegen des größeren Straßenkörpers und der getrennten Fahrbahnen stärker sein als bisher. Die Querungsmöglichkeit am Howaschengraben entfällt zudem zukünftig gänzlich. Gleichzeitig wird jedoch durch die ca. 680 m lange Einhausung bei Wimpasing und ihre an den Bedürfnissen der Amphibien und Reptilien orientierte Gestaltung die Querungsmöglichkeit deutlich verbessert. Eine leichte Verbesserung gilt für die Querung des Hartinger Baches, dessen derzeitiger Durchlass durch ein etwas großzügiger dimensioniertes Brückenbauwerk ersetzt wird. Dass die Böschungen der A 94 selbst als Landlebensraum und Wanderachse genutzt wird ist nicht zu erwarten, da diese Flächen einer intensiven regelmäßigen Pflege unterliegen, um die Verkehrssicherheit auf der Autobahn zu gewährleisten. Sie liegen zudem in der unmittelbaren Beeinträchtigungszone der Straße, wodurch die Eignung als Lebensraum deutlich eingeschränkt ist. Die Regenwasserbehandlungsanlagen werden ebenfalls keine Attraktivität aufweisen bzw. allenfalls Amphibien vom Süden der Autobahn anziehen, für die die nördlich verlaufende A 94 keine Gefahr darstellt. Daher sind Amphibien allenfalls vereinzelt in Trassennähe zu erwarten. Wir halten die Errichtung von Leiteinrichtungen im Hinblick auf die damit verbundenen Kosten und den erzielbaren Nutzen für nicht erforderlich.

Bezüglich der Steigerung des Verkehrsaufkommens auf den Zubringerstraßen, die selbst baulich nicht verändert werden, gelten die bereits unter Punkt C.3.4.5.1.1 dargelegten Ausführungen entsprechend. Die bloße Erhöhung des Verkehrsaufkommens stellt keinen Zugriff im Sinne von § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.) dar. Im Anhörungsverfahren unstrittig blieb, dass die vorkommenden Amphibienarten keine zielgerichteten Wanderungen in bestimmten Korridoren vornehmen. Seit geraumer Zeit werden keine Funde von toten Amphibien gemacht, weil die Bestände infolge des witterungsbedingten Verlusts von geeigneten Fortpflanzungsgewässern stark zurück gegangen sind. Über die regelmäßige Errichtung temporärer Amphibienschutzeinrichtungen entlang der Zubringerstraßen zur B 12 ist derzeit nichts bekannt. Der von Verfahrensbeteiligten geforderte Bau von Querungshilfen an den Zubringerstraßen MÜ 25 und St 2091 und die Berücksichtigung möglicher Beeinträchtigungen von Tieren durch zukünftig geplante Ausbaumaßnahmen an diesen Straßen in diesem Beschluss werden abgelehnt. Werfen solche künftigen Maßnahmen artenschutzrechtliche Probleme auf, so sind diese in den nachfolgenden Planungsverfahren zu bewältigen.

Hinsichtlich der Vogelart Neuntöter haben die Untersuchungen des Gutachters Dr. Schober ergeben, dass eine Hecke bei Niederheldenstein der Art als möglicher Brutplatz dient. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Beseitigung der Hecke an dieser Stelle ein Brutplatz aufgegeben werden muss. Allerdings geht damit nicht die Erfüllung von Verbotstatbeständen einher, wie ein Verfahrensbeteiligter offenbar meint. Denn die Baufeldräumung erfolgt außerhalb der Brutzeiten, so dass nach den ausführlichen Darstellungen an anderer Stelle die Erfüllung der Schädigungsverbote der § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.) ausscheidet. Es wird auch keine Störung im Sinne von § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (n. F.) eintreten. Die Umgebung bietet nach den gutachterlichen Feststellungen genügend großen Lebensraum, in den betroffene Exemplare des Neuntöters ausweichen können. Dies wurde im Anhörungsverfahren nur hinsichtlich eines der genannten Ausweichgebiete bestritten. Wir halten indes die Feststellungen des Gutachters für tragfähig. Insbesondere können Neuntöter auf andere vorhandene Hecken im Hügelland oder auf die geplanten Gestaltungsmaßnahmen auf der Einhausung und der Ausgleichsflächen ausweichen. 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). Dass die lokale Population des Neuntöters vorliegend keinen einzigen Brutplatzverlust kompensieren könnte, wurde im Anhörungsverfahren von keiner Seite behauptet. Im Gegenteil wurde mitgeteilt, dass sämtliche geeigneten Habitate besetzt seien und Ersatzlebensräume relativ problemlos in der nahen Umgebung geschaffen werden könnten.

#### 3.4.5.1.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Gesetzlich vorprogrammiert ist weder, welche Belange bei der Planung abwägungsrelevant sind, noch mit welchem Gewicht sie bei der Abwägung zu Buche schlagen. Vielmehr bleibt es der Planfeststellungsbehörde vorbehalten, unter Beachtung der materiellen Rechtslage die jeweils positiv oder negativ betroffenen Belange zu ermitteln und mit dem Gewicht, das ihnen im Einzelfall zukommt, in die Abwägung einzustellen. Ein irgendwie geartetes Rangverhältnis, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation einen Gewichtungsvorrang sichert, ist § 17 FStrG unbekannt (vgl. BVerwG, 4 C 10/96, 07.03.1997 – juris).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung, die in Planunterlage 12 ausführlich dargestellt ist, gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange, insbesondere der dringend notwendigen Verbesserung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

### 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 hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen 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 (geänderte Regelung jetzt in § 19 Abs. 3 BNatSchG) 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 wild 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 er-

forderliche 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 12.1) und die vom Vorhabensträger im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Zusagen (Stellungnahmen der Autobahndirektion Südbayern vom 18.02.2008 – Planordner B-Akt, Reg. Nr. 3) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

#### 3.4.5.2.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie in Unterlage 12.1 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Beeinträchtigung von bedeutenden Lebensräumen

Durch die Baumaßnahme wird im Bereich des Übergangs der A 94 in die B 12 bei Heldenstein (Konfliktbereich K1) ein Röhrichtbestand am südlichen Bahndamm überbaut und mittelbar beeinträchtigt sowie ein Großröhrichtbestand auf der Nordseite der Bahnlinie mittelbar beeinträchtigt. Beide Lebensräume sind von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung. Sie sind durch den Verkehr auf der Bahnlinie bereits vorbelastet.

Der Hartinger Bach (K1) und seine begleitenden Strukturen, die aus lückigen Gewässer begleitenden Gehölzen und Uferstaudenfluren bestehen, werden überbaut und mittelbar beeinträchtigt. Bei den Strukturen selbst handelt es sich um Lebensräume von mittlerer Bedeutung, denen jedoch eine Verbundfunktion von hoher Bedeutung zukommt, da der Hartinger Bach eine Querungsmöglichkeit der B12 und der Bahnlinie für die Tierarten dieses Raumes darstellt. Diese Verbundachse wird wegen der längeren Unterführungsstrecke unter der A 94 im Vergleich zum derzeitigen Brückenbauwerk unter der B 12 beeinträchtigt. Sie ist durch die bestehenden Brückenbauwerke unter der B 12, der Bahnlinie und der Kreisstraßen MÜ 38 und MÜ 40 bereits vorbelastet.

Durch die Baumaßnahme kommt es zu einer Überbauung, vorübergehenden Inanspruchnahme und mittelbaren Beeinträchtigung von relativ ungestörten Altgrasbeständen und kleineren Gehölzbeständen von mittlerer Bedeutung auf dem südlichen Bahndamm (K1). Da sie Teil einer Verbundachse von hoher Bedeutung sind, wird auch die Verbundachse selbst beeinträchtigt. Des Weiteren werden nördlich von Harting zwei kleine Teiche mit ihren umgebenden Gehölzen und die nördliche Hälfte einer Streuobstwiese von mittlerer naturschutzfachlicher Bedeutung überbaut bzw. vorübergehend in Anspruch genommen. Beide Strukturen sind bereits durch die B 12 vorbelastet.

Im Bereich von Wimpasing (Konfliktbereich K2) kommt es durch den Bau der Einhausung und der Verlegung der GVS zu einer Überbauung bzw. vorübergehenden Inanspruchnahme von Gehölzflächen von mittlerer Bedeutung, die derzeit durch die B 12 vorbelastet sind. Am südlichen Siedlungsrand von Ampfing werden vorbelastete Gehölzflächen und eine größere Grünfläche mit Altgras- und Staudenfluren von mittlerer Bedeutung überbaut und vorübergehend in Anspruch genommen.

Der Howaschengraben (K2) mit seinen Gewässer begleitenden Gehölzen und Staudensäumen im Gewässerbett wird durch die Baumaßnahme beeinträchtigt. Der meist trocken gefallene Graben wird von der A 94 überbaut. Teilflächen werden vorübergehend in Anspruch genommen. Während der Bauzeit wird die B 12 in diesem Bereich verlegt. Der Howaschengraben wird mit einem Düker zukünftig unter der A 94 unterführt. Dazu muss der Graben vorübergehend verlegt und sein Gewässerbett sowie die Böschungen im Bereich des Geschiebefangs und des Einlauf- bzw. Auslaufbauwerks müssen angepasst werden. Der Howaschengraben ist durch die B 12 bereits vorbelastet und daher im Konfliktbereich von mittlerer naturschutzfachlicher Bedeutung.

Die Unterdükerung des Howaschengrabens (K2) führt zu einer vollständigen Unterbrechung von Funktionsbeziehungen für Tierarten, die entlang dieses Gewässers wandern. Der Howaschengraben stellt eine Verbundachse dar, die jedoch bereits derzeit ab der Feldwegeüberführung südlich der B 12 nach Norden hin durch die B 12 und die Siedlungsbereiche von Ampfing vorbelastet ist. Der Vorhabensträger hält daher die Bedeutung der Verbundfunktion des Howaschengrabens für untergeordnet. Diese Einschätzung wurde im Anhörungsverfahren von Verfahrensbeteiligten bezweifelt. Darauf wird im Zusammenhang mit der Ausgleichbarkeit des Eingriffs unter C.3.4.5.2.4 näher eingegangen.

Im gesamten Planfeststellungsbereich kommt es schließlich auch noch zu einer Überbauung und vorübergehenden Inanspruchnahme von größeren zusammenhängenden Wiesenflächen und von gut eingewachsenen Straßen begleitenden Gehölzen von geringer ökologischer Bedeutung.

- Versiegelung

Durch die Baumaßnahme kommt es zu einer Versiegelung und Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Böden mit überwiegend hoher Regelungs- und Ertragsleistung.

- Beeinträchtigung des Schutzguts Wasser

Die Grundwasservorkommen im gesamten Streckenabschnitt weisen eine hohe bis sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen auf und werden durch verkehrsbedingte Auswirkungen (etwa Unfälle) vorhabensbedingt einer Gefährdung ausgesetzt, wobei das Gefährdungsrisiko weitestgehend aufgrund der geplanten Entwässerungsanlagen minimiert wird und bereits derzeit eine Vorbelastung durch den Verkehr auf der B 12 besteht. Im Bereich der Gewässerquerungen werden auch oberirdische Gewässer einer bau- und betriebsbedingten Gefährdung ausgesetzt, wobei vorige Ausführungen zu Risiko und Vorbelastung gleichermaßen zutreffen. Aufgrund der Unterdükerung des Howaschengrabens gehen dessen Gewässerfunktionen verloren.

- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Die geplanten Lärmschutzwälle und –wände, die teilweise bis zu 11 m über das Gelände ragen, beeinträchtigen das Landschaftsbild erheblich. Das Gleiche gilt für die tiefen Einschnitte im Süden von Ampfing mit Einschnittstiefen bis zu 7 m und gleichzeitiger Anlage von Lärmschutzanlagen, die bis zu 2,5 m über das Gelände ragen. Die Autobahn selbst stellt eine erhebliche optische Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar, weil sie die Landschaft im ebenen bis flachwelligen Gelände durch ihre lineare Dominanz und Großflächigkeit technisch überprägt. Zudem kommt es zu einem Verlust bzw. einer vorübergehenden Inanspruchnahme von Landschaftsbild prägenden Gehölzstrukturen im gesamten Abschnitt.

#### 3.4.5.2.4 Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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 im Falle der 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 6a 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. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Der Ausgleich hat Vorrang.

Nach diesen Kriterien sind insgesamt rund 3,26 ha für Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Die Planung verursacht keinen Bedarf für Ersatzmaßnahmen.

Im Anhörungsverfahren wurden an der Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs von Verfahrensbeteiligten Kritik geübt. So müsse die Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen infolge des erhöhten Verkehrsaufkommens auf den Zubringerstraßen zur A 94 bei der Festlegung der Ausgleichsflächen berücksichtigt werden. Soweit funktionsfähige Querungshilfen nicht geplant sind, sei ein entsprechender Ausgleich nach Grundsatz 7 für diese Zerschneidung von Tierlebensräumen erforderlich. Mehrere von unvermeidbaren Eingriffen betroffene Flächen seien entgegen der Darstellung des Vorhabensträgers mindestens von mittlerer ökologischer Bedeutung und müssten daher mit dem Faktor 1,0 anstelle des gewählten Faktors 0,5 ausgeglichen werden. Dies betreffe folgende Flächen: Streuobstwiesen in Harting und Wimpasing; Howaschengraben mit Uferstaudenfluren und Gewässerbegleitgehölz; Staudenfluren im Gewässerbett der Howaschen; Teich im Norden von Harting; Hartinger Bach mit Uferstaudensäumen. Die Ausgleichsermittlung sei zudem insoweit nicht nachvollziehbar, als für den völligen Funktionsverlust des Howaschengrabens gemäß Grundsatz 7 eine Fläche von 0,3 ha ausgewiesen ist. Der Eingriff in den biotopkartierten Gehölzabschnitt am Howaschengraben sei zusätzlich nach Grundsatz 2 zu bewerten. Schließlich seien die



erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die mit den vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen nicht ausgeglichen werden könnten, nach Grundsatz 8 zusätzlich zu kompensieren.

Wir weisen die Kritik an der Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs zurück. Unter Verweis auf unsere Ausführungen unter C.3.4.5.1.1 und C.3.4.5.1.2.3 halten wir einen zusätzlichen Ausgleich für die behauptete Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen wegen der Steigerung des Verkehrsaufkommens auf den Zubringerstraßen für nicht gerechtfertigt. Nach den nachvollziehbaren Untersuchungsergebnissen des Vorhabensträgers existieren keine derartigen nennenswerten Funktionsbeziehungen. Die Verkehrssteigerungen sind zudem nicht erheblich. Den Ausgleichsfaktor von 0,5 für Beeinträchtigungen der von den Kritikern aufgeführten Flächen halten wir für zutreffend. Denn es darf nicht übersehen werden, dass diese vom Vorhaben betroffenen Flächen bereits derzeit einer nicht unerheblichen Vorbelastung durch die B 12 ausgesetzt und daher in ihrer ökologischen Wertigkeit eingeschränkt sind (vgl. Grundsatz 1.4).

Die Ausweisung von 0,3 ha Ausgleichsfläche als Kompensation des Funktionsverlustes des Howaschengrabens gemäß Grundsatz 7 ist unseres Erachtens nachvollziehbar. Dem Vorhabensträger zufolge wurde dieser Ausgleichsbedarf mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Der Ausgleichsflächenansatz ist nach den Grundsätzen rechnerisch nicht direkt ermittelbar. Im vorliegenden Fall ergibt er sich aus dem geplanten Ausgleichskonzept zur Neuorganisation des Biotopverbunds am Howaschengraben. Die zur Stärkung der gewässernahen Lebensräume an der Howaschen vorgesehene Ausgleichsfläche A2, die von intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen umgeben ist, erhält eine 0,3 ha große Pufferzone zur Abschirmung vor Beeinträchtigungen aus der landwirtschaftlichen Nutzung. Dabei wurde eine Breite von 30 m als erforderlich angesehen. Einen zusätzlichen Ausgleich für die Eingriffe am Howaschengraben nach Grundsatz 2 wegen Verlusts des Biotopwerts infolge der Verkleinerung des Biotops halten wir für nicht erforderlich. Die Gewässer begleitenden Gehölzstrukturen entlang der Howaschen erstrecken sich im Süden der B 12 über eine Strecke von ca. 2 km. Dieser Abschnitt bleibt von der Baumaßnahme unberührt. Aufgrund der im Vergleich dazu relativ geringen Überbauungsstrecke von ca. 85 m ist nicht von einem Verlust des Biotopwerts des Gewässers auszugehen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass bereits derzeit die Howaschen von der B 12 gequert wird und sich nördlich der Querung unmittelbar die Bebauung von Ampfing anschließt. In Ampfing wird die Howaschen nach Auskunft des zuständigen Straßenmeisters unter der St 2091 mit Hilfe eines ca. 15 bis 20 m langen Wellblechdurchlasses unterführt. Der Biotopwert des Gewässers nördlich der B 12 ist durch diese Vorbelastungen bereits derzeit eingeschränkt. Für Fischarten wird der Düker, der immer vollständig mit Wasser gefüllt ist, keine Barriere für ihre Wanderungen darstellen, wenn die übrige Gewässerstrecke ausreichend Wasser führt. Der Unterdükerung des Howaschengrabens, der nach Angabe des Bezirks Oberbayern – Fachberatung für Fischerei – ein periodisch trockenfallendes und daher fischereilich und fischereibiologisch wenig bedeutendes Gewässer darstellt, stehen entgegen der Befürchtungen von Verfahrensbeteiligten aus fischereilicher Sicht keine Bedenken entgegen (vgl. Stellungnahme der Fachberatung für Fischerei (Bezirk Oberbayern) vom 03.07.2007).

Die Forderung nach zusätzlichem Ausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes halten wir für unberechtigt. Die festgestellte Planung sieht neben den Ausgleichsmaßnahmen weitere Gestaltungsmaßnahmen im Ausmaß von ca. 2,1 ha zur Neugestaltung des Landschaftsbildes vor. Diese umfangreichen Maßnahmen schaffen einen ausreichenden Ausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, zumal zu berücksichtigen ist, dass die geplante Einhausung bei Wimpasing eine Verbesserung der derzeitigen Situation im Ortsrandbereich von Ampfing darstellt. Nach Grundsatz 8 kommt fachlich ein zusätzlicher Aus-

gleich nur im Einzelfall in Betracht, von dessen Vorliegen wir hier nicht ausgehen. Das Landschaftsbild ist bereits heute durch die Siedlungen, die strukturarmen intensiv landwirtschaftlich genutzten Fluren und die vorhandenen linearen Verkehrswege erheblich vorbelastet.

Im Anhörungsverfahren hat der Vorhabensträger zugesichert, dass wegen der bereits vorhandenen höherwertigen Teilflächen der Ausgleichsfläche A1 zusätzlicher naturschutzfachlicher Ausgleich geschaffen wird. Mit der unteren Naturschutzbehörde wurden hierzu verschiedene Modelle erörtert. Danach könne der zusätzliche Ausgleich z. B. durch Anlegung einer ca. 1,0 ha großen Fläche in räumlich-funktionalen Zusammenhang zur Ausgleichsfläche A1 oder dem FFH-Gebiet DE 7842-371 Teilfläche (03) hergestellt werden. Alternativ zur Flächenmehrung könne der Ausgleich auch durch Optimierungsmaßnahmen im bestehenden FFH-Gebiet oder durch Aufwertung anderer Gebiete geschaffen werden. Mit dem in Nummer A.6 dieses Beschlusses enthaltenen Vorbehalt ist sichergestellt, dass dem zusätzlichen Ausgleichsbedarf abgeholfen wird. Die hierfür zur Verfügung stehenden unterschiedlichen Lösungsmöglichkeiten können im gesetzten Zeitrahmen einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde geklärt werden.

Die Ausgleichsmaßnahmen wurden aus einem Ausgleichskonzept heraus entwickelt. Das Ausgleichskonzept orientiert sich an den planerischen Vorgaben des Projekts sowie dem daraus entwickelten landschaftlichen Leitbild. Ihre Gestaltung zielt insbesondere auf die Neuschaffung und Aufwertung von Biotopen und wertvollen Lebensräumen und die Bereicherung und Neugestaltung des Landschaftsbildes. Sie sollen auch Ausgleichsfunktionen für die abiotischen Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Kleinklima erfüllen. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen auf Flächen mit hohem ökologischem Entwicklungspotential stattfinden und an bestehende Lebensraumkomplexe anbinden, die als Lieferbiotope für die Wiederbesiedelung durch Pflanzen und Tiere fungieren. Die Habitatansprüche geschützter Arten, insbesondere im Zusammenhang mit dem FFH-Gebiet in der Kiesgrube südlich der B 12, werden besonders berücksichtigt.

Im LBP (Unterlagen 12.1 und 12.5) sind die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im Einzelnen dargestellt. Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

#### Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Der Schwerpunkt des Ausgleichskonzeptes für die A 94 im Abschnitt zwischen Heldenstein und Ampfing liegt auf Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen durch die Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Böden. Durch die Lage einer Ausgleichsfläche entlang des Howaschengrabens können jedoch auch die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung sowie der Funktionsbeziehungen, die sich hauptsächlich an den gequerten Fließgewässern Hartinger Bach und Howaschengraben ergeben, wirkungsvoll mit abgedeckt werden. Mit Hilfe einer Ausgleichsfläche südlich des FFH-Gebiets ergeben sich neben der Kompensation für die Beeinträchtigungen der abiotischen Ressourcen auch günstige Auswirkungen für den gesamten Komplexlebensraum im Bereich des FFH-Gebiets (Sicherung der Flächen südlich des FFH-Gebiets, Abpufferung nach Süden, Erhalt und Ergänzung des Lebensraumspektrums).

Die Ausgleichsmaßnahme **A1** dient der Sicherung und Vergrößerung des Lebensraumkomplexes südlich des FFH-Gebiets DE 7842-371.03. Durch die Ausgleichsmaßnahme A1 wird der Gesamtlebensraumkomplex erweitert und mit zusätzlichen Strukturelementen ergänzt. Die Ausgleichsfläche umfasst vier Flurstücke, die bislang größtenteils als Kiesgrube genutzt wurden. Ein Teil der Fläche im Süden bzw. Osten wurde mittlerweile wieder verfüllt. Im Westen und Osten sind Teilbereiche des Geländes noch im ursprünglichen Niveau erhalten (Grünland und Altgrasfluren). Im nordwestlichen Bereich befinden sich durch Abgrabung entstandene Kies-Rohböden. Die Ausgleichsmaßnahmen teilen sich auf in:

- Bestandsentwicklung

Die bereits bestehenden Gehölze werden erhalten und zu naturnahen Beständen entwickelt. Die wertvolleren Bereiche der ehemaligen Kiesgrube (Kies-Rohböden und Altgrasfluren) werden offengehalten. Dazu werden die Altgrasbestände im Osten und Westen jährlich gemäht. Auf der östlich gelegenen Altgrasflur ist alternativ auch eine Beweidung im Zusammenhang mit den Beweidungsflächen innerhalb des FFH-Gebiets denkbar. Die Rohbodenflächen an den Steilhängen und in der Grubensohle werden durch regelmäßige Entbuschung offengehalten. In der Grubensohle werden zusätzliche Kleinstrukturen angelegt (regenwassergespeiste, periodische Kleingewässer mit Abdichtung als Amphibien-Laichgewässer). Die Böschungsbereiche der Auffüllungsfläche werden der Sukzession überlassen. Eine Ausbreitung von unerwünschten Neophyten wird bei Bedarf durch geeignete Maßnahmen entgegengewirkt. Im westlichen Bereich dieser Sukzessionsfläche auf Höhe der nördlich angrenzenden Kies-Rohböden wird sichergestellt, dass keine weiteren Gehölzflächen entstehen, die die Magerstandorte auf den Kiesrohböden beschatten würden (Entbuschung nach Bedarf). Die Wiese im Westen wird extensiv weiter genutzt bzw. gepflegt.

- Neubegründung eines naturnahen Laubwaldes

Die Anlage eines naturnahen Laubwaldes (Eiche, Hainbuche, weitere Edellaubhölzer) erfolgt im Anschluss an bestehende Gehölzstrukturen im wiederverfüllten Bereich der ehemaligen Kiesgrube.

Die gesamte Flächengröße der Ausgleichsmaßnahme A1 beträgt ca. 2,49 ha, wovon ca. 2,39 ha anrechenbar sind.

Im Anhörungsverfahren wurde von Verfahrensbeteiligten an der Ausgestaltung der Ausgleichsmaßnahme A1 Kritik geübt. Die auf der Ausgleichsfläche vorhandenen Waldbestände seien bereits naturnah und bedürften keiner weiteren Entwicklung. Vielmehr sei deren Reduktion und die Freihaltung von Trockenstandorten von Gehölzaufwuchs notwendig. Das in die Ausgleichsfläche einbezogene Intensivgrünland sei weitgehend wertlos und kurzfristig nicht ökologisch aufwertbar. Weiter südlich – teilweise außerhalb der geplanten Ausgleichsfläche - bestünden jedoch naturschutzfachlich bedeutende Rohbodenstandorte mit wechselfeuchten Bereichen und Tümpeln mit Gelbbauchunkenvorkommen. Die auf diesen Flächen vorgesehene Aufforstung werde abgelehnt und die Einbeziehung wertvoller Flächen in die Ausgleichsfläche A1 anstelle des Intensivgrünlandes gefordert. Im Hinblick auf die Zielarten des angrenzenden FFH-Gebiets seien die Auffüllungen der ehemaligen Kiesgrube entsprechend zu modellieren (Kleingewässer/Fahrspuren) und offen zu halten. Pflanzungen seien allenfalls als kleinere Heckenstrukturen auszuführen, die eine Pufferfunktion zu den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen übernehmen könnten. Im Bereich des Intensivgrünlandes sei ein Abtrag zur Schaffung von Rohbodenstandorten bzw. zur Ausmagerung zu prüfen.

Wir halten die Kritik für unberechtigt. Generell ist festzuhalten, dass die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem konkreten Eingriff in Natur und Landschaft gesehen werden müssen (vgl. Art. 6a Abs. 1 Satz 4 Bay-NatSchG). Die vorliegende Planung greift zum überwiegenden Teil in naturschutzfachlich relativ wertlose landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen ein. Demgegenüber spielen die Eingriffe in die Arten- und Biotopausstattung bzw. in die Funktionsbeziehungen eine nur untergeordnete Rolle. Da sich der Hauptanteil des Ausgleichserfordernisses auf die Versiegelung von landwirtschaftlichen Böden mit entsprechendem Funktionsverlust bezieht, sind die Optimierung der Bodenfunktionen sowie die Neugestaltung des Landschaftsbildes durch Gehölzpflanzungen/Aufforstungen grundsätzlich gerechtfertigt. Bei der Planung der Ausgleichsmaßnahmen ist natürlich ihre Einbettung in ein bestehendes Maßnahmen-

konzept sinnvoll. Die Planung sieht die von Verfahrensbeteiligten geforderte Offenhaltung der Trockenstandorte explizit vor (vgl. Unterlage 12.1, Kap. 5.2.1 und Anhang Maßnahmenblatt S. 28; Unterlage 12.5). Die geplante Aufforstung wurde nach den Angaben des Vorhabensträgers gemeinsam mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Im Bereich der neu aufgefüllten Kiesgrubenflächen ist eine offene vegetationsarme Gestaltung nur unter hohem Pflegeaufwand zu erreichen, da es sich um nährstoffreiche lehmige Auffüllungen handelt. Daher hat sich der Vorhabensträger entschieden, dort auf ca. 0,6 ha eine Laubwaldaufforstung vorzunehmen, denn auch im angrenzenden FFH-Gebiet sind naturnahe Feldhecken größeren Umfangs vorhanden. Im Anhörungsverfahren hat der Vorhabensträger zugesagt, die Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde auf die speziellen Anforderungen der Zielarten modifizieren zu können.

Die Ausgleichsmaßnahme **A2** besteht aus der Anlage eines Gewässer begleitenden Gehölzstreifens am Howaschengraben. Die Erweiterung des bestehenden Gehölzstreifens bewirkt eine Stärkung der Leitlinie entlang der Howaschen südlich der A 94. Der Graben wird künftig nach Westen hin wirkungsvoll gegen Einträge aus der intensiven ackerbaulichen Nutzung abgeschirmt. Die schmalen und lückigen Ufergehölze werden durch die Anlage eines edellaubholzreichen Gehölzstreifens deutlich verbreitert und durch eine parallele Geländemulde mit Rohboden zur Entwicklung von Hochstauden- und Röhrichsäumen ergänzt. Diese Fläche wird ebenso wie die Böschung der Howaschen an zwei Stellen im Süden und Norden auf Höhe des Mittelwasserstandes abgesenkt, so dass bei höheren Hochwasserständen die Mulde mit Wasser gefüllt wird. Die Maßnahme dient auch der Strukturaneicherung in der ausgeräumten Landschaft auf der Niederterrassen-Schotterfläche im Süden von Ampfing sowie der Aufwertung der abiotischen Ressourcen Boden und Wasser. Sie liegt innerhalb des Wasserschutzgebietes der Gemeinde Ampfing und bewirkt zudem für dieses Trinkwasserschutzgebiet eine Verbesserung wegen der Verringerung des Stoffeintrags. Die voll anrechenbare Flächengröße der Ausgleichsmaßnahme A2 beträgt ca. 0,89 ha.

Von Verfahrensbeteiligten wurde im Anhörungsverfahren gefordert, die Pflanzung solle lediglich an der Grenze zu den angrenzenden Äckern angelegt werden und nur aus niedrigen Gehölzen und Einzelbäumen bestehen. Die extensiv genutzten Offenlandbereiche sollten größer ausfallen. Sonderstrukturen, wie Steinhäufen, wären wünschenswert. Mit dem durch die geänderte Gehölzpflanzung eingesparten Geld solle die Fläche vergrößert werden. Wir halten die Forderungen für unberechtigt. Auch hier gilt, dass der Ausgleich im Zusammenhang mit dem konkreten Eingriff betrachtet werden muss. Am Howaschengraben greift das Vorhaben in Gehölzflächen und gewässernahe Strukturen ein. Als Ausgleich für die dort lebenden Arten und die Habitate ist die Ergänzung des Bestandes am Howaschengraben in einer Größe vorgesehen, die eine Funktionsfähigkeit trotz der angrenzenden intensiven Landwirtschaft gewährleisten. Der Vorhabensträger hat zugesagt, die Detailplanung zur Ausführung der Maßnahmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Mit Hilfe der Ausgleichsmaßnahme kann die Biotopstruktur südlich der A 94 deutlich aufgewertet werden. Damit wird erreicht, dass sich wandernde Tierarten, die durch die Barriere aufgehalten werden, welche mit der Dükerung der Howaschen einhergeht, zurückziehen und ihre Wanderung neu orientieren können. Da im Oberlauf der Howaschen ein deutlich höherer Biotopanteil mit entsprechendem Artenvorkommen vorzufinden ist, ist eine Verarmung der Fauna durch die Barrierewirkung nicht zu erwarten. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die vom Vorhabensträger zusätzlich abgegebene Zusage, im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde an dem Einlaufbauwerk zum Düker „Notausgänge“ für Tiere anzulegen, die dort sonst festsitzen würden. Zudem werde geprüft, ob der Geschiebefang so ausgestaltet werden

kann, dass auf der Ostseite die Böschung der Howaschen einschließlich der Gehölzbestände erhalten werden kann.

Eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist nicht erforderlich, weil die Eingriffe insgesamt durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 7 und 8) 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.

#### Gestaltungsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Schwerpunkt des Gestaltungskonzepts ist die landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung des Straßenkörpers im gesamten Streckenabschnitt sowie der Einhausung. Bei der Gestaltung des Straßenraumes wird soweit wie möglich die Eigenart des betroffenen Landschaftsbereiches – Isental im Randbereich zur Hochterrasse bzw. Niederterrassenschotterfläche – berücksichtigt. Um die charakteristische Weite der Landschaft erlebbar zu machen und einen möglichst freien Blick über die Autobahn hinweg zu erhalten, werden die Teilabschnitte der A 94 ohne Lärmschutzwälle oder Einschnittslagen nur spärlich mit Gehölzen bepflanzt. Landschaftsbildbeeinflussende Straßenbauwerke werden mit Gehölzen bepflanzt, um ihre optische Wirkung zu vermindern.

Alle Böschungen und Straßenebenenflächen werden nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien gestaltet und landschaftlich eingebunden. Die abschnittsweise Begrünung der Lärmschutzwälle erfolgt mit Rankpflanzen und niedrigwüchsigen Gehölzen. Die nicht mehr benötigten Straßenflächen werden rückgebaut, renaturiert und in die Gestaltungsmaßnahmen integriert. Im Bereich der Einhausung Wimpasing wird das Landschaftsbild durch die Anlage einer Obstwiese und die Pflanzung von vorwiegend licht stehenden Einzelbäumen mit Vegetationsstrukturen angereichert, ohne die Blickbeziehungen in die umgebende Landschaft nennenswert einzuschränken. Zudem wird die Oberfläche der Einhausung mit naturnahen Grasfluren und Hecken sowie kleinflächigen Rohbodenstandorten gestaltet, die eine gefahrlose Querung der Autobahn durch Amphibien fördern.

Die Gestaltungsmaßnahmen sind im Einzelnen in Unterlage 12.1, Kap. 5.3.2 enthalten, worauf verwiesen wird. Die im Anhörungsverfahren von Verfahrensbeteiligten geforderte Anlage von Leiteinrichtungen und Querungshilfen für Amphibien rund um die Gestaltungsmaßnahmen G5 zur Vermeidung von Falleneffekten wird für nicht notwendig erachtet, da bei der Regenwasserbehandlungsanlage 1 nur mit einer Zu- und Abwanderung von Süden her aus der Offenlandschaft zu erwarten ist. Bei der Anlage 2 ist im Versickerbecken kein dauerhafter Wasserstand zu erwarten, weshalb es als Laichgewässer unattraktiv ist.

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, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und

das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

### 3.4.6 Gewässerschutz

#### 3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

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

An drei Stellen werden Gewässer von der Autobahn gekreuzt, wobei alle Gewässer unterführt werden. Die Dimensionierung der Kreuzungsbauwerke wurde mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Die neuen Gewässerkreuzungen ersetzen bereits bestehende Kreuzungen der B 12 mit den entsprechenden Gewässern. Eine Erhöhung der Hochwassergefahr durch die neuen Gewässerkreuzungen ist ausgeschlossen. Soweit die Kreuzungsbauwerke Anlagen an Gewässern darstellen, fallen die erforderlichen Genehmigungen nach Art. 59 Abs. 1 BayWG unter die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses. Gleiches gilt für den Gewässerausbau im Sinne von § 31 Abs. 2 WHG. Während der Bauzeit für die Querung des Howaschengrabens muss vorübergehend der Bach verlegt werden. Durch die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses ist gewährleistet, dass der Umleitungsbach so angelegt wird, dass keine nachteilige Veränderung des Wasserhaushaltes verursacht wird.

Die geplanten Bauvorhaben liegen nicht im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Isen (HQ<sub>100</sub>). Von Bau-km 50+788 bis 52+500 verläuft die geplante A 94 durch die Schutzzone III B, von Bau-km 52+500 bis 53+050 durch die Schutzzone III A des geplanten Wasserschutzgebietes (WSG) von Ampfing, Waldkraiburg und der Mettenheimer Gruppe. Im Bereich der Zone III A verläuft die Trasse im Einschnitt. Von ca. Bau-km 52+300 bis ca. 53+350 tangiert die Autobahn die Zone III des amtlich festgesetzten Wasserschutzgebietes Ampfing. Eine andere Trassierung der Autobahn ohne Tangierung der Wasserschutzgebiete ist nicht möglich. Die A 94 verläuft auf der Trasse der B 12 zwischen der Bebauung von Ampfing im Norden und weiteren Teilflächen der Wasserschutzgebiete im Süden. Der Neubau der A 94 erfolgt in den Bereichen der Wasserschutzgebiete nach den Richtlinien für die bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002 – RiStWag 2002. Das Landratsamt Mühldorf a. Inn als zuständige Wasserrechtsbehörde und das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim haben der Planung unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss enthaltenen Nebenbestimmungen zugestimmt. Die Planung verstößt nicht gegen Bestimmungen zum Schutz der Wasserschutzgebiete.

Die Richtigkeit der in den Planunterlagen mit hellblauen Linien gekennzeichneten Abgrenzungen des geplanten WSG wurde von der Gemeinde Ampfing im Anhörungsverfahren angezweifelt. Der Vertreter des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim konnte diese Zweifel im Erörterungstermin ausräumen. Die Planunterlagen berücksichtigen nach seinen Angaben die maximal denkbare Ausdehnung des zukünftigen WSG.

#### 3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Das in Rohrleitungen gesammelte Fahrbahnwasser wird über eine Regenrückhalteanlage westlich des Howaschengrabens und eine Versickerungsanlage innerhalb der Anschlussstelle der Staatsstraße St 2091, jeweils bestehend aus Absetzbecken, Ölabscheidervorrichtungen und Regenrückhaltebecken bzw. Versickerungsbecken, vorgereinigt und anschließend gedrosselt in den Howaschengraben bzw. das Grundwasser abgeleitet. Das Regenrückhaltevolumen ist auf das hundertjährige Hochwasser dimensioniert, so dass eine Verschlechterung der Hochwassersituation an der Isen vermieden wird. Daneben wird das in Rohrleitungen gesammelte Fahrbahnwasser in der Versickerungsanlage innerhalb der Anschlussstelle Mühldorf – West (Betriebs-km 106,5) im Nachbarabschnitt Ampfing – Erharting, bestehend aus Absetzbecken, Ölabscheidervorrichtungen und Versickerbecken, vorgereinigt und in den Untergrund versickert, so dass eine Verunreinigung des Grundwassers ausgeschlossen ist. An den Ausleitungsstellen des von der Autobahn gesammelten Niederschlagswassers sind bei Bau-km 52+900 eine Rückhalteanlage und bei Bau-km 53+250 eine Versickeranlage von ausreichender Größe und Leistungsfähigkeit geplant (vgl. Unterlage 18). Im Bereich der geplanten und festgesetzten Wasserschutzgebiete wird von Bau-km 51+500 bis 53+000 das gesamte Oberflächenwasser gesammelt und in Rohrleitungen der geplanten Regenrückhalteanlage westlich des Howaschengrabens bei Bau-km 52+900 zugeführt. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat dem der Planung zugrundeliegenden Entwässerungskonzept zugestimmt.

Von Verfahrensbeteiligten wurde das Entwässerungskonzept kritisiert. Die gesamten Entwässerungsanlagen seien zu knapp bemessen und nicht für Starkregen ausgelegt. Der Hartinger Bach könne kein zusätzliches Wasser aufnehmen, die Planung sehe jedoch eine Einleitung von 8 l/s (BWV 49.02) bzw. 10,5 l/s (BWV 49.15) vor. An den beiden Einleitungsstellen seien im Übrigen Ölabscheider und Absetzbecken erforderlich. Hinsichtlich der in BWV 50.28 beschriebenen Versickerung wurde moniert, dass Größe und Fassungsvermögen der Versickerfläche fehlten und nicht klar sei, wo das Wasser bei Überlauf der Versickerfläche hinlaufe. Befürchtet wurde auch eine Hochwassergefahr für Ampfing, da die Howaschen bei starken Niederschlägen kein zusätzliches Wasser aufnehmen könne. Statt der Einleitung in die Howaschen müsse alternativ das Wasser in die „Wadle-Kiesgrube“ gepumpt werden. Das Versickerbecken BWV 53.02 sei mit 2.380 cbm für 50 l/s unzureichend bemessen.

Wir halten die Kritik für unberechtigt. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat die zulässige Einleitungsmenge in den Hartinger Bach mit insgesamt 19,1 l/s nachgerechnet und bestätigt. Die bloße Behauptung, der Hartinger Bach könne kein zusätzliches Wasser aufnehmen, gibt keine Veranlassung, an den Berechnungen zu zweifeln. Das in BWV 50.28 beschriebene Versickerungskonzept gewährleistet nach Auskunft des Wasserwirtschaftsamts Rosenheim eine ausreichende flächenhafte Versickerung im Wasserschutzgebiet. Die geplanten Absetz- und Regenrückhalteanlagen westlich der Howaschen sind so bemessen, dass die gedrosselte maximale Einleitungsmenge in den Bach 40 l/s beträgt. Diese geringe Einleitmenge führt zu keiner Verschlechterung der Hochwassersituation für Ampfing. Das Entwässerungskonzept wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Im Erörterungstermin wurde das Entwässerungskonzept mit allen Beteiligten in Kenntnis der Stellungnahmen des Vorha-

bensträgers zu den Einwendungen diskutiert. Die Einwendungen wurden für erledigt erklärt. Dem Wunsch, das Wasser in die „Wadle-Kiesgrube“ zu pumpen, will der Vorhabensträger wegen der damit verbundenen finanziellen Belastungen nicht entsprechen. Eine Verpflichtung des Vorhabensträgers besteht hierfür nicht.

Die Einleitungen des von der Straße abfließenden Oberflächenwassers 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 Ausgleichsflächen werden rund 41,8 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

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

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

Das Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg hat sich im Anhörungsverfahren zur Planung geäußert und festgestellt, dass sich keine sinnvollen Alternativen zur planfestgestellten Lösung aufdrängen.

#### 3.4.8 Städtebauliche Belange

Die künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der betroffenen Gemeinden Heldenstein und Ampfing werden durch die Planung grundsätzlich erschwert, wobei zu berücksichtigen ist, dass bereits eine erhebliche Vorbelastung durch die



Bundesstraße 12 besteht. Das betroffene Gemeindegebiet wird durch die Planung nicht neu zerschnitten, insbesondere Siedlungsbereiche werden nicht neu oder verstärkt voneinander getrennt. Die geplanten Straßen vertiefen jedoch die von B 12 und Bahnlinie verursachten Trennwirkungen zwischen den Siedlungsbereichen und dem freien Gelände. Die geplante Einhausung bei Wimpasing führt dagegen zu einer Verbesserung der derzeitigen Situation, da erstmals ein Überqueren der Straße und damit eine direkte Verbindung der Siedlungsbereiche nördlich und südlich der bestehenden B 12 ermöglicht wird.

Die Gemeinden Heldenstein und Ampfing haben im Anhörungsverfahren keine Bedenken hinsichtlich ihrer weiteren Entwicklungsmöglichkeiten erhoben. Die Gemeinde Ampfing hat darauf hingewiesen, dass der bestehende Flächennutzungsplan im Bereich der Kreuzung der A 94 mit der St 2091 geändert werden wird und die landwirtschaftlichen Flächen in gewerbliche Flächen umgewandelt werden sollen. Eine Erschwerung oder Verhinderung dieser Planungsabsicht durch die Autobahnplanung wurde nicht vorgetragen und ist auch nicht ersichtlich. Die Forderung, eine Zufahrt von der St 2091 zum Grundstück Fl.Nr. 763 der Gemarkung Ampfing zum Zwecke der Erschließung eines zukünftigen Gewerbegebietes herzustellen, wird zurückgewiesen. Dieses Grundstück verfügt derzeit über keine bauliche Anbindung an die Staatsstraße. Die Planung lässt die vorhandene Situation unverändert und schafft keinen Konflikt, der bewältigt werden müsste. Die vorliegende Planung sieht eine neue Zufahrt zur Erschließung des Bereichs zwischen dem Lärmschutzwall und der Einschnittsböschung vor (BWV Nr. 53.34), die nach Äußerung des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren so ausgestaltet werden kann, dass sie auch der Erschließung des Grundstücks zur landwirtschaftlichen Nutzung dienlich ist. Eine spätere Erschließung künftiger Gewerbeflächen von der Staatsstraße aus wird durch die vorliegende Planung nicht unmöglich gemacht und kann nachfolgend mit dem zuständigen Staatlichen Bauamt Rosenheim geklärt werden.

Im Bereich der Gemeinde Heldenstein kommt es durch die geplanten Lärmschutzanlagen zu einer Beeinträchtigung des Ortsbilds. Durch die Gestaltung des notwendigen Lärmschutzwalls wird jedoch diese Beeinträchtigung minimiert. Die Gemeinde Heldenstein forderte im Anhörungsverfahren die Realisierung einer möglichst gefälligen Lösung (keine Betonwände) bei Umsetzung der Maßnahme. Der Vorhabensträger hat dies zugesagt. Geplant ist eine abschnittsweise Begrünung der Wand mit Rankpflanzen zur besseren Einbindung in das Landschafts- und Ortsbild. Die Festlegung der einzelnen Pflanzmaßnahmen kann der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben.

Insgesamt setzt sich die Planung im Rahmen der planerischen Abwägung gegen entgegenstehende städtebauliche Belange durch, die hier wegen der bereits erheblichen Vorbelastung durch die B 12 vorgeprägt sind.

#### 3.4.9 Denkmalschutz

Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege teilte im Anhörungsverfahren mit, dass im Planungsgebiet derzeit keine Bodendenkmäler bekannt sind. Allerdings könne ihre Existenz ohne vorhergehende Prospektion nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der allgemein als sehr günstig einzuschätzenden Siedlungsbedingungen auf der von der Planung berührten Lössterrasse sei das Risiko sehr groß, während der Bauarbeiten auf Bodendenkmäler zu stoßen. Das Landesamt hat daher vorgeschlagen, dass die in Auflage A 3.1.5 enthaltene Frist von drei Monaten vom Vorhabensträger dazu genutzt wird, eine entsprechende Prospektion zur Erkundung von Bodendenkmälern vorzunehmen. Im Fall von auftretenden archäologischen Befunden und Funden sei das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege unverzüglich in Kenntnis zu setzen und die notwendigen Schutzmaßnahmen

unter seiner fachlichen Aufsicht vom Vorhabensträger zu veranlassen und zu finanzieren.

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. oben C.3.3) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Insbesondere die Aufnahme der A 94 im Abschnitt Heldenstein - Ampfing in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf ist für die Abwägung von erheblichem Gewicht. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (unter Ziff. A.3.5) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Ziff. A.3.5 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

#### 3.4.10 Sonstige öffentliche Belange

##### 3.4.10.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten, die sich stets nach bürgerlichem Recht regeln, wenn die Voraussetzungen des § 8 Abs. 10 FStrG bzw. des Art. 22 BayStrWG vorliegen. Insbesondere bestehende Straßenbenutzungsverträge, die Kostenregelungen enthalten, sind hierfür eine geeignete Grundlage. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen – abgesehen von den Kostenregelungen - einverstanden erklärt haben, müssen

keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1 und A.3.2. wird verwiesen.

#### 3.4.10.2 Belange des Schienenverkehrs

Die Planung der A 94 berücksichtigt die derzeit vorhandene Bahnstrecke, die nördlich parallel zur Autobahn verläuft. Die Entwässerung des Bahnkörpers erfolgt breitflächig über die Flanken des Bahndammes bzw. das Planum. Das Wasser versickert im Untergrund. Die vorliegende Planung sieht eine seitliche Abdichtung des Bahndammes vor, um den Bahnkörper bei einem Einstau der angrenzenden Versickerungsmulden vor Unterspülung zu schützen. Der Vorhabensträger hat zugesichert, dass durch die geplanten Entwässerungssysteme der Autobahn keine Verschlechterung der vorhandenen Entwässerungssituation der Bahn eintritt. Seitens der Bahn wurde daraufhin im Anhörungsverfahren kein weitergehender Klärungsbedarf gesehen. Die Autobahnplanung muss nicht für eine Erhöhung des derzeitigen Entwässerungskonzepts der Bahnanlagen sorgen. Nach den Angaben des Vorhabensträgers ist jedoch sichergestellt, dass zukünftig bei Ausbau der Bahnstrecke die Errichtung gemeinsamer Entwässerungseinrichtungen für den Straßen- und den Schienenkörper möglich ist. Die Auflage A 3.8.3 gewährleistet die Errichtung eines geeigneten Fahrzeugrückhaltesystems zum Schutz der Bahn vor abkommenden Straßenfahrzeugen. Ein weitergehendes Rettungs- und Evakuierungskonzept für Notfälle im Schienenverkehr ist nicht Gegenstand dieser Planfeststellung, sondern Aufgabe der Eisenbahn. Die vorliegende Planung ermöglicht jedenfalls auch zukünftig die grundsätzliche Erreichbarkeit der Bahnstrecke über eine Straßenverbindung.

Die vorliegende Planung berücksichtigt den zukünftig geplanten Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing insoweit, als bereits konkrete Planungen vorliegen. Darüber hinaus gewährleistet die Planung, dass der Bahnausbau künftig nicht erschwert oder gar unmöglich wird. Eine weitergehende Berücksichtigung ist jedoch entgegen einigen im Anhörungsverfahren geäußerten Forderungen nicht angezeigt und teils mangels konkreter Planungen der Bahn auch gar nicht möglich. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz in der derzeit geltenden Fassung weist den zweigleisigen Ausbau mit Elektrifizierung der Bahnstrecke als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs mit 1. und 2. Baustufe sowie als Internationales Projekt in der 3. Baustufe aus. Bisher liegt für den Planfeststellungsabschnitt 52 „Weidenbach“ nach den Erkenntnissen aus dem Anhörungsverfahren noch kein konkreter Planfeststellungsantrag vor (vgl. Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamts vom 10.08.2007). Daher ist insoweit eine Koordination der beiden Vorhaben im Detail nicht möglich. Die durch die künftigen Ausbaumaßnahmen der Bahn auftretenden Konflikte im umgebenden Raum sind im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen. Der Planungsabschnitt 61 „Ampfing“ wurde durch Bescheid vom 15.04.2008 planfestgestellt. Nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamts ist die vorliegende Straßenplanung mit der Planung der Eisenbahn vereinbar (vgl. Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamts vom 10.08.2007).

#### 3.4.10.3 Belastungen während der Bauphase (Verkehrsführung u. a.)

Im Anhörungsverfahren wurden detailliertere Regelungen zur Verkehrsführung und zum Bauablauf und deren Feststellung in diesem Beschluss gefordert. Wir halten jedoch diese Forderungen für unberechtigt. Die Planfeststellungsentscheidung muss sämtliche durch die Planung hervorgerufenen Konflikte bewältigen. Dabei ist es indes nicht notwendig, jedes kleine Detail bereits zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses festzuschreiben. Die konkrete Durchführung des Vorhabens darf der nachfolgenden Ausführungsplanung überlassen werden, wenn nicht unzumutbare Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zu erwarten sind. Damit wird dem Vorhabensträger in den durch die Plan-

feststellungsentscheidung festgelegten Grenzen ein gewisses Maß an Flexibilität gelassen, ohne die die Durchführung von Baumaßnahmen unnötig erschwert würde. So kann die Verkehrsführung während der Bauphase in Abstimmung mit anderen beteiligten Straßenbaulastträgern und der zuständigen Verkehrsbehörde an den Baufortschritt und sonstige Erfordernisse angepasst werden. Die für die Verkehrsführung – auch nur vorübergehend – benötigten Flächen für Ersatzstraßen u. ä. werden im vorliegenden Beschluss festgestellt (vgl. Unterlagen 7, 8). Im Erörterungstermin hat der Vorhabensträger den Einwendungsführern einen groben Überblick über den möglichen Bauablauf gegeben. Der Verkehr der B 12 wird danach grundsätzlich über eine Ersatzstraße neben der Baustelle aufrecht erhalten. Die Bauarbeiten werden in verschiedenen Zeitintervallen an verschiedenen Streckenabschnitten durchgeführt, d. h. der B 12-Verkehr wird nicht während der gesamten Bauzeit auf gesamter Streckenlänge parallel zur Baustelle geführt, sondern wo und wann immer möglich, auf der alten B 12 belassen bzw. auf die neue A 94 geleitet. Am längsten wird die Ersatzstraße entlang der Einhausung verlaufen, da vor ihrer Fertigstellung der Verkehr nicht mehr auf der B 12 und noch nicht auf der A 94 fließen kann. Der Vorhabensträger hat zugesichert, dass der B 12-Verkehr nicht auf untergeordnete Straßen verlagert wird, insbesondere nicht in die Kernsiedlungsbereiche von Ampfing und Heldenstein. Die zeitweilige Unterbrechung untergeordneter Straßen, insbesondere kreuzender Wege, kann nicht gänzlich vermieden werden. Sie sollen jedoch auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. Die Einzelheiten können im Zusammenhang mit den erforderlichen Grunderwerbs- bzw. Besitzeinweisungsverhandlungen mit den jeweiligen Betroffenen abgestimmt werden, was der Vorhabensträger auch zugesagt hat. Die Frage der unzumutbaren Beeinträchtigung während der Bauzeit wird gesondert bei den Einwendern behandelt, die dies im Speziellen eingewandt haben. Allgemein sind keine über das normale Maß hinausgehende Unannehmlichkeiten, die mit Bauarbeiten verbunden sein können, zu erwarten.

Für die geforderten detaillierten Regelungen zur zeitlichen Koordination des Bauablaufs gilt das soeben Ausgeführte entsprechend. Auch hier ist ein gewisses Maß an Flexibilität bei der Ausführungsplanung erforderlich. Hinsichtlich des Bahnausbaus wird auf C.3.4.9.2 verwiesen. Seitens der Eisenbahnunternehmen und des Eisenbahn-Bundesamts wurden im Anhörungsverfahren keine Bedenken wegen des parallelen Baus der Autobahn erhoben.

Im Anhörungsverfahren hat der Vorhabensträger zugesagt, die Regelungen der 32. BImSchV („Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 29.08.2002) sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970 einzuhalten. Zudem hat er zugesagt, bei der Ausführungsplanung der Ingenieurbauwerke zu berücksichtigen, dass die beim Baubetrieb durch Rammen und Rütteln möglicherweise entstehenden kurzfristigen nicht unerheblichen Erschütterungen den KB-Wert von 5 nicht überschreiten. Bei Erschütterungseinwirkungen von über einer Woche soll zudem die Beurteilungsschwingstärke KBFTr nicht über 0,4 liegen (entsprechend Nr. 6.5.4 der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ vom Juni 1999). Sofern diese Werte überschritten werden, wird der Vorhabensträger entsprechend der Forderung des LfU im Anhörungsverfahren geeignete Maßnahmen ergreifen, um die erheblichen Belästigungen zu vermeiden oder zu beschränken.

### **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 23,3 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Der Vorhabensträger ist bemüht, die Flächenverluste durch freiwilligen Flächentausch, die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen und die Bereitstellung von Ersatzland soweit wie möglich zu minimieren oder auszugleichen.

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. Wird eine größere Anzahl von Betrieben in ihrer Existenz gefährdet, so sind damit nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch öffentliche Belange (z.B. Strukturveränderung eines landwirtschaftlich geprägten Gebietes) berührt (vgl. BVerwG, 4 C 25/90, Urt. v. 31.10.1990 – juris, Rn. 17).

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. 5.000 €/Jahr bis 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 (vgl. BayVGH, 8 A 06.40024, Urt. v. 30.10.2007, UA Rn. 240).

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. Denn zur Prüfung der Frage, unter welchen Voraussetzungen ein Betrieb an sich existenzfähig ist, ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Dabei darf die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebs nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse einzelner Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit

besteht, nicht ausschlaggebend sein (vgl. BVerwG, 4 C 25/90, Urt. v. 31.10.1990 – juris, Rn. 24).

Wir gehen bei Abtretungsverlusten von weniger als 5 % der Betriebsfläche davon aus, dass die Existenzfähigkeit eines gesunden landwirtschaftlichen Betriebs nicht beeinträchtigt wird, weil ein solcher gesunder Betrieb Abtretungen in dieser Größenordnung verkraftet. Insoweit können auch Ersatzlandangebote mit geeigneten Flächen eine Existenzgefährdung abwenden bzw. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen (vgl. BayVGH aaO, Rn. 241 m.w.N.).

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 3.4.4 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 § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346; BVerwG, 9 A 21/03, Urt. v. 07.07.2004 – juris, Rn. 23f.).

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

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

#### 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.

§ 8 a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegesetzes 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

Auflage A.3.7.3 stellt sicher, dass die Straßenbepflanzung unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist, so dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

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

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

#### 3.5.1.2.5 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 § 19 Abs. 2 FStrG oder 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

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Den Gemeinden, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausgelegt werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Nennung des Namens werden den Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der jeweiligen Gemeinde mitgeteilt. Den Einwendungsführern bzw. ihren Vertretern, denen der Planfeststellungsbeschluss schriftlich zugestellt wird, werden die Nummern direkt mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Ausbaustandard und befürchteter Immissionsbelastungen durch das Bauvorhaben bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert eingegangen. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers, durch Rücknahme oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt ha-



ben oder über die Verweisung auf die unter C.3.5.1 enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen.

### 3.5.2.1 Mandanten der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner

#### 3.5.2.1.1 Einwender 1402

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1768 der Gemarkung Ampfing. Von dem 45.005 m<sup>2</sup> großen Grundstück werden ca. 22.337 m<sup>2</sup> dauerhaft und ca. 16.771 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen. Der Einwender fordert, konkrete Auflagen hinsichtlich der Art und Weise der Inanspruchnahme der Arbeitsstreifenfläche in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen und den Vorhabensträger zu verpflichten, die Restfläche zu übernehmen. Unter Verweis auf die obigen Ausführungen werden die Forderungen abgelehnt. Die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen dienen dem Bau und Betrieb der Ersatzstraße für den B 12-Verkehr während der Bauzeit. Da es sich bei dem vorliegenden Streckenabschnitt nicht um Flächen in unmittelbarer Nähe zur Einhausung Wimpasing handelt, wird sich die Inanspruchnahme nicht auf die mit fünf Jahren veranschlagte Gesamtdauer der Bauarbeiten erstrecken. Die ordnungsgemäße Rekultivierung der Flächen nach dem Ende der Inanspruchnahme wird mittels Auflage A.3.7.5 gewährleistet. Entschädigungsregelungen sind im vorliegenden Beschluss nicht zu treffen.

#### 3.5.2.1.2 Einwender 1403

Der Einwender ist Eigentümer mehrerer Grundstücke im Bereich von Heldenstein. Für den Bau der geplanten Autobahn A 94 werden Teilflächen von 134 m<sup>2</sup> dauerhaft und von 1.270 m<sup>2</sup> vorübergehend aus der Fl.Nr. 506 sowie von 1.186 m<sup>2</sup> vorübergehend aus der Fl.Nr. 566 der Gemarkung Heldenstein beansprucht. Der Einwender machte im Anhörungsverfahren geltend, er sei in seiner landwirtschaftlichen Existenz gefährdet, da er unter Einbeziehung der geplanten Weiterführung der A 94 in Richtung Westen auf der sog. Trasse Dorfen und des geplanten Neubaus der Kreisstraße MÜ 40(neu) zwischen der Kreisstraße MÜ 40 und MÜ 25 weitere erhebliche Grundabtretungen hinzunehmen habe. Eine Existenzgefährdung ist jedoch vorliegend nicht gegeben. Die durch den Bau der Autobahn im Abschnitt Heldenstein – Ampfing eintretenden Abtretungsverluste sind geringfügig. Die Anrechnung der Abtretung aus anderen Baumaßnahmen ist nicht veranlasst. Für den Weiterbau der A 94 auf der sog. Trasse Dorfen liegt für den Abschnitt Dorfen – Heldenstein noch kein Baurecht vor. Ob im Rahmen des dortigen Planfeststellungsverfahrens bei der Bewertung der Existenzgefährdung die Flächeninanspruchnahme aus dem vorliegenden Abschnitt Heldenstein – Ampfing mitberücksichtigt werden muss, bleibt dem dortigen Verfahren vorbehalten. Jedenfalls besitzt die mögliche spätere Grundinanspruchnahme, deren Ausmaß derzeit noch nicht feststeht, nicht bereits Vorwirkung für die vorliegende Planung. Gleiches gilt für die Inanspruchnahme zum Zwecke des künftig geplanten Baus der Kreisstraße MÜ 40(neu). Zudem ist zu berücksichtigen, dass es sich bei Letzterem um ein vom vorliegenden Projekt unabhängiges Bauvorhaben eines anderen Vorhabensträgers handelt. Unterschiedliche Vorhabensträger können nicht gegenseitig für die Grundabtretung des jeweils Anderen verantwortlich gemacht werden. Der Vorhabensträger hat die geltend gemachte Existenzgefährdung gutachterlich untersuchen lassen. Die gesamte Flächenabtretung aus den beiden gleichzeitig beantragten Planfeststellungsverfahren für die A 94 einerseits und die Kreisstraße MÜ 40 (neu) andererseits beläuft sich auf ca. 1,58 % der gesamten Betriebsfläche und unterschreitet die Grenze von 5 % deutlich. Aber auch wenn die geltend gemachte Existenzgefährdung gegeben wäre, würden sich die Belange des Autobahnbaus hier gegenüber dem privaten Eigentumsbelang durchsetzen.

#### 3.5.2.1.3 Einwender 1405

Der Einwender wird durch den Bau der Autobahn A 94 im Bereich der Einhausung Wimpasing auf seinem Grundstück Fl.Nr. 945 der Gemarkung Heldenstein im Ausmaß von ca. 3.708 m<sup>2</sup> dauerhaft und ca. 13.842 m<sup>2</sup> vorübergehend betroffen. Nach seinen Angaben handelt es sich dabei um besonders werthaltige Kiesabbauflächen, die möglichst wenig in Anspruch genommen werden dürften. Hinsichtlich der erheblichen vorübergehenden Inanspruchnahme wird auf die Ausführungen zum Bauablauf an anderer Stelle verwiesen. Durch die nur vorübergehende Inanspruchnahme wird die zukünftige Kiesausbeutung nicht unmöglich gemacht. Im betroffenen Bereich wird die Dauer der vorübergehenden Inanspruchnahme am längsten sein, da der Bau der Einhausung zeitlich am längsten dauern wird, ohne dass der B 12-Verkehr auf die Trasse der B 12/A 94 geleitet werden könnte. Die Inanspruchnahme führt zu keiner wesentlichen Formverschlechterung des Grundstücks, weil sie nahezu parallel zur bestehenden B 12 verläuft. Eine Verkleinerung der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche ist nicht möglich, da auch während der Bauzeit der Bundesstraßenverkehr leistungsfähig und verkehrssicher abgewickelt werden muss. Das Grundstück des Einwenders wird dauerhaft zum Zwecke der Errichtung und des Betriebs eines Betriebsgebäudes und seiner Zuwegung benötigt. Die Notwendigkeit für das Betriebsgebäude am Westportal der Einhausung ergibt sich in erster Linie aus der Tunnellänge. Bei einer Bauwerkslänge von ca. 680 m und weiterer Anschlussstrecken von rund 120 m ist für die Energieversorgung der betriebstechnischen Einrichtungen des Tunnels (Beleuchtung, Lüftung, Sicherheitstechnik) von Kabellängen bis zu 800 m auszugehen. Eine Energieübertragung auf Niederspannungsebene über eine so lange Strecke wäre nach den Angaben des Vorhabensträgers wirtschaftlich nicht sinnvoll und an der Grenze der Realisierbarkeit. Daher sieht die Planung neben dem Hauptbetriebsgebäude am Ostportal des Tunnels eine Unterzentrale am Westportal vor. Die Erwerbsfläche verläuft nahezu parallel zu der bisherigen Grundstücksgrenze, so dass eine wesentliche dauerhafte Formverschlechterung nicht zu erwarten ist.

#### 3.5.2.1.4 Einwender 1407

Der Einwender wird durch den Bau der A 94 am Ostportal der Einhausung durch die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme eines landwirtschaftlich genutzten Grundstücks mit der Fl.Nr. 1766 der Gemarkung Ampfing und in unmittelbarer Nähe seines Wohnhauses auf der Fl.Nr. 1705 der Gemarkung Ampfing vorübergehend betroffen. Im Anhörungsverfahren wandte sich der Einwender gegen die vorübergehende Inanspruchnahme der Fl.Nr. 1705. Er befürchtet unzumutbare Wohnverhältnisse während der fünf Jahre dauernden Bauarbeiten, die Zerstörung des gesamten Außenwohnwertes sowie gesundheitliche Störungen, etwa wegen Schlafmangels. Wir verkennen die starke Betroffenheit des Einwenders nicht. Während der Bauarbeiten wird der B 12-Verkehr auf der Ersatzstraße über die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen abgewickelt werden. Die Bauzeit wird gerade im Bereich der Einhausung am längsten dauern. Die Fahrbahnkante der Ersatzstraße wird in einem Abstand von ca. 20 m bzw. 40 m zu seinen Anwesen Wimpasing 1 bzw. Wimpasing 1a liegen. Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücksteils ist jedoch zwingend erforderlich. Die Interessen des Straßenbaus setzen sich gegen die privaten Belange durch. Eine weitere Minimierung der Inanspruchnahme ist nicht möglich, da der B 12-Verkehr während der Bauarbeiten ununterbrochen aufrecht erhalten und leistungsfähig und verkehrssicher abgewickelt werden muss. Alternativ zum Bau der Ersatzstraße neben der derzeitigen B 12 käme allenfalls eine weite Verschwenkung nach Süden in Frage (z. B. mit vier 90-Grad Winkeln an Wimpasing vorbei). Damit wären jedoch schwerwiegende Beeinträchtigungen anderer Art verbunden, etwa die massive Zerschneidung vieler landwirtschaftlicher Flächen oder Einbußen bei der

Verkehrssicherheit auf der Ersatzstraße. Die beeinträchtigenden Folgen für die Natur wären viel größer als bei der vorliegend geplanten Durchführung der Baumaßnahme. Die parallele Ersatzstraße verringert die baubedingten Beeinträchtigungen für die Menschen und die Natur soweit wie möglich. Die Terrasse des Wohnanwesens des Einwenders befindet sich nach den unwidersprochenen Angaben des Vorhabensträgers auf der Südseite des Gebäudes des Einwenders und ist von der Ersatzstraße abgeschirmt. Der Einwender wird nach Fertigstellung der Baumaßnahme einer der größten Nutznießer der neuen Autobahn sein, denn sein Anwesen liegt fast direkt in der Mitte der geplanten Einhausung. Die heute in einem Abstand von rund 70 m von seinem Wohnhaus entfernt liegende B 12 wird nicht mehr existieren. Der Bundesstraßenzug und dessen Emissionen werden im Umfeld seines Grundstücks ersatzlos wegfallen.

Der Vorhabensträger hat zur weiteren Minimierung der vorübergehenden Beeinträchtigungen die Errichtung eines dichten Bauzaunes während des Betriebs der Ersatzstraße zugesichert.

Insgesamt überwiegen die Interessen des Straßenbaus die privaten Belange des Einwenders. Die Beeinträchtigungen sind zur Erreichung des verkehrlichen Ziels unvermeidbar. Sie sind nur von vorübergehender Dauer und nicht weiter minimierbar. Sich aufdrängende Alternativlösungen sind nicht ersichtlich. Nach Fertigstellung der Einhausung werden die Wohnqualität und der Wert des Grundstücks des Einwenders im Vergleich zur derzeitigen Lage voraussichtlich deutlich zunehmen.

#### 3.5.2.1.5 Einwender 1408

Der Einwender betreibt einen landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb. Sein Betrieb umfasst nach seinen Angaben insgesamt ca. 37,47 Hektar, die sich in ca. 24,16 ha Eigentumsfläche und ca. 13,31 ha Pachtfläche aufteilen. Die Pachtverträge verlängern sich jährlich, wenn sie nicht gekündigt werden. Der Einwender verliert wegen des Baus der A 94 aus seinen Eigentumsflächen dauerhaft insgesamt ca. 17.096 m<sup>2</sup>. Er befürchtet, dass das Vorhaben seine landwirtschaftliche Existenz gefährde. Ihm würden hofnahe sehr wertvolle Flächen verloren gehen und zudem sei seine Hofstelle künftig zwischen Autobahn und Staatsstraße eingekesselt, so dass eine betriebliche Weiterentwicklung nicht mehr möglich sei. Mit schweren Maschinen könne er nicht mehr um die Hofstelle herumfahren. Das Ausfahren in die Staatsstraße 2091 sei wegen des dort zunehmenden Verkehrs auf die prognostizierten ca. 15.700 Kfz/24h nicht mehr gefahrlos möglich. Die Anbindung der St 2091 an die Autobahn an der AS Ampfing müsse unterbleiben. Die St 2091 müsse um Holzheim verlegt werden und bei der AS Mühldorf-West an die Autobahn angebunden werden.

Der Einwender gehört zweifellos zum Kreis der Hauptbetroffenen der vorliegenden Planung. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 im Abschnitt Heldenstein – Ampfing überwiegt jedoch die betroffenen privaten Belange des Einwenders. Zur geforderten Verlegung der Staatsstraße um Holzheim und dem Entfall der Anschlussstelle Ampfing wird auf die entsprechenden Ausführungen an anderer Stelle dieses Beschlusses verwiesen. Die Staatsstraße wird im Bereich der AS Ampfing den geänderten Verhältnissen angepasst. Eine Ertüchtigung im Wege eines Ausbaus oder gar eines Neubaus fällt in die Zuständigkeit des Freistaats Bayern als Straßenbaulastträger (vgl. Art. 41 Nr. 1 BayStrWG). Die prognostizierte Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der St 2091 im Jahre 2020 von ca. 13.000 Kfz/24h auf ca. 15.700 Kfz/24h durch den Bau der Autobahn bewirkt keine wesentliche Verschlechterung der zugegebenermaßen derzeit schon verbesserungswürdigen Situation im Bereich Holzheim dergestalt, dass die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger der Bundesautobahn notwendigerweise die Staatsstraße über den Verknüpfungsbereich der AS Ampfing hinaus ausbauen

müsste. Nach den Angaben des Vorhabensträgers weist die Gemeindeverbindungsstraße „Holzheim – Eichheim“ im Gegensatz zur GVS „Holzheim – Schicking“ lediglich eine Verkehrsbelastung von ca. dreihundert Fahrzeugen am Tag auf. Dem Einwender wurde im Anhörungsverfahren von der Autobahndirektion Südbayern und vom Staatlichen Bauamt Rosenheim vorgeschlagen, die Zufahrtssituation zu verbessern, indem ihm eine Zufahrt auf die St 2091 im Einmündungsbereich des Verbindungsarms der Autobahn oder eine Bedarfsampel im Einmündungsbereich der GVS „Holzheim – Eichheim“ in die St 2091 zugestanden werden könnte. Der Einwender lehnte dies bisher ab.

Die Grundinanspruchnahme übersteigt 5 % der Betriebsflächen, die dem landwirtschaftlichen Betrieb langfristig rechtlich gesichert zur Verfügung stehen. Der Vorhabensträger hat die geltend gemachte Existenzgefährdung gutachterlich überprüfen lassen (vgl. Stegherr, Gutachten zur Beurteilung der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe infolge des Autobahnbaues A 94 Heldenstein – Ampfing, Betrieb *Einwender 1408*, 23.03.2008). Danach ist eine Existenzgefährdung nicht zu erwarten, da dem Betrieb trotz der Abtretungsverluste eine Eigenkapitalbildung von über 20.000 €/Jahr möglich ist. Sowohl die Autobahn als auch die Staatsstraße bleiben in ausreichend großer Entfernung zur Hofstelle. Die Abtretung von ca. 2.278 m<sup>2</sup> aus der Fl.Nr. 858 ist zur Anpassung der Staatsstraße an die geänderten Verhältnisse unvermeidbar. Die Grundstücksgrenze verschiebt sich dadurch um etwa acht Meter in Richtung Hofstelle. Zum südöstlichen Eck des Anwesens des Einwenders verbleibt ein Abstand von ca. 20 m. Damit bleibt nach unserer Ansicht die Umfahrung der Hofstelle auch mit schwerem Gerät weiterhin möglich. Nach Einschätzung des Gutachters bleibt sogar die Errichtung eines Laufstalls auf der verbleibenden Restfläche möglich. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Neubau eines Gebäudes – wie bereits derzeit – in der Anbauverbots- bzw. Anbaubeschränkungszone liegen müsste und daher einer Ausnahmegenehmigung bedürfte. Insoweit ändert sich durch die Autobahnplanung von der rechtlichen Substanz her nichts. Die Planung verursacht zudem keine zwangsläufige Änderung der Beweidung der hofnahen Flächen, da ein Weidegang der Tiere wie bisher möglich ist. Die Entschädigungspflicht für die Formverschlechterung der Fl.Nr. 858 ist in einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren zu regeln.

An unserer Abwägung würde sich nichts ändern, wenn eine Existenzgefährdung nicht ausgeschlossen werden könnte, denn das öffentliche Interesse am Bau der Autobahn würde auch dann die privaten Belange des Einwenders überwiegen.

#### 3.5.2.1.6 Einwender 1412

Der Einwender bewirtschaftet nach seinen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb mit einer Eigenfläche von rund 29 ha. Er verliert durch den Bau der A 94 die gesamte Fl.Nr. 924 im Ausmaß von ca. 40.731 m<sup>2</sup>. Er macht Existenzgefährdung geltend.

Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar. Das Grundstück Fl.Nr. 924 befindet sich zwischen der Bahnlinie im Norden, der B 12 im Süden und der Kreisstraße MÜ 25 im Osten und weist einen ungünstigen dreieckigen Zuschnitt auf. Durch die nördlich an die bestehende B 12-Fläche anschließende Errichtung der A 94 verkleinert sich das Grundstück des Einwenders. Die Restfläche der Fl.Nr. 924 benötigt der Vorhabensträger als Versickerungsfläche, die gleichzeitig als wichtige Gestaltungsfläche (Gestaltungsmaßnahme G 5) dient. Der Flächenverlust für den Einwender übersteigt 5 % der gesamten Betriebsfläche. Der Vorhabensträger hat die Existenzgefährdung des Einwenders gutachterlich überprüfen lassen (vgl. Stegherr, Gutachten zur Beurteilung der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe infolge des Autobahnbaues A 94 Heldenstein – Ampfing, Betrieb *Einwender 1412*, 23.03.2008). Danach ist eine Existenzgefährdung nicht

ausgeschlossen. Die Eigenkapitalbildung wird voraussichtlich nach den Abtretungsverlusten unter 5.000 € betragen. Das Gutachten hat zwar die zusätzlichen Abtretungen für den geplanten Neubau der Kreisstraße MÜ 40(neu) mitberücksichtigt, was im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht erforderlich ist. Allerdings sind die Abtretungen für die Kreisstraße im Vergleich zu denjenigen für die Autobahn geringfügig, so dass wir von einer Existenzgefährdung ausgehen.

Das öffentliche Interesse am Bau der Autobahn A 94 setzt sich jedoch gegen die entgegenstehenden privaten Belange des Einwenders durch. Ein Scheitern des Vorhabens wegen der Existenzgefährdung des Einwenders wäre unzumutbar. Die Schaffung der weiträumigen Verkehrsverbindung der A 94 sowie die Bewältigung der Verkehrsprobleme im engeren Raum sind dringend erforderlich und vernünftigerweise geboten. Eine Verschiebung der Autobahntrasse würde zu anderen schwerwiegenden Betroffenheiten führen. So würde eine Verschiebung südwärts der bestehenden Trasse der B 12 zu erheblichen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung in den Ortschaften Niederheldenstein und Wimpasing führen. Die Untertunnelung weiterer Streckenabschnitte zur Schonung des Grundstücks Fl.Nr. 924 wäre mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, sich in Fällen von drohenden Existenzgefährdungen, wie vorliegend, um geeignetes Ersatzland zu bemühen, um die Flächenverluste möglichst auszugleichen.

#### 3.5.2.1.7 Einwender 1416

Der Einwender betreibt nach seinen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb mit einer Betriebsfläche von rund 22 ha, wovon ca. 19 ha Eigentumsflächen und ca. 3 ha langfristig gepachtete Flächen sind. Für die vorliegende Planung werden aus seinem Grundeigentum dauerhaft insgesamt ca. 46.400 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Nach Ansicht des Einwenders komme zusätzlich ein Flächenverlust von 8.026 m<sup>2</sup> aus der Fl.Nr. 499 hinzu, da diese Restfläche künftig unwirtschaftlich sei. Seiner Ansicht nach müsse darüber hinaus die geplante Flächeninanspruchnahme für ein Regenrückhaltebecken, welches im Planfeststellungsabschnitt Dorfen - Heldenstein der sog. Trasse Dorfen vorgesehen sei, im Ausmaß von ca. 55.000 m<sup>2</sup> Berücksichtigung finden. Er sei durch die Flächeninanspruchnahme in seiner Existenz gefährdet. Das Hofgrundstück werde durch die Planung schwer belastet. Ein den Außenwohnwert prägender Weiher gehe verloren. Der Lärmschutzwall habe eine erdrückende Wirkung. Die Erreichbarkeit der nördlich der A 94 liegenden Restflächen verschlechtere sich beträchtlich.

Der Vorhabensträger hat die Existenzgefährdung gutachterlich untersuchen lassen (vgl. Stegherr, Gutachten zur Beurteilung der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe infolge des Autobahnbaues A 94 Heldenstein – Ampfing, Betrieb *Einwender 1416*, 23.03.2008). Danach ist mit dem Eintritt einer Existenzgefährdung zu rechnen. Der Gutachter hat das Regenrückhaltebecken im anderen Planfeststellungsabschnitt und die vom Einwender als unwirtschaftlich bezeichnete Restfläche in seine Bewertung nicht einbezogen. Schon allein wegen der Abtretungsverluste aus der vorliegenden Planung wird der Betrieb des Einwenders zukünftig keine ausreichende Eigenkapitalbildung erwirtschaften, die er derzeit erwirtschaften kann. Durch die Abtretungsverluste wird die Milchviehhaltung eingeschränkt. Die Hofstelle befindet sich derzeit südlich der B 12. Die durch die vorliegende Planung betroffenen Grundstücke des Einwenders befinden sich zum ganz überwiegenden Teil nördlich der Hofstelle zwischen der heutigen B 12 und der Bahnlinie, die in einem Abstand von ca. 45 m parallel zueinander verlaufen. Diese Flächen haben keinen direkten Hofanschluss. Das Hofgrundstück wird durch die vorliegende Planung beeinträchtigt. Das Grundstück der Autobahn rückt im Vergleich zum jetzigen Zustand um bis zu ca. 10 m näher an die Gebäude heran. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass die Straßenachse vom Hof-

grundstück abrückt und die erforderliche Grundabtretung für den Bau aktiver Lärmschutzanlagen notwendig wird. Die Grundinanspruchnahme dient dem Schutz der Wohnbevölkerung in Heldenstein.

Das öffentliche Interesse an der Planung setzt sich gegen die betroffenen privaten Belange des Einwenders durch. Die Eingriffe in sein Grundeigentum sind unvermeidbar und nicht zu minimieren. Die geplante Autobahn verläuft soweit es geht auf der Trasse der bestehenden B 12, um neue Beeinträchtigungen weitgehend zu vermeiden (z. B. Flächenversiegelung). Um die Wohnsiedlungen im Bereich der Gemeinde Heldenstein möglichst weitgehend zu schonen und an der Südseite der Autobahn ausreichend große aktive Lärmschutzanlagen errichten zu können, ist es notwendig, die Trasse der Autobahn nördlich der bestehenden B 12 eng an die Bahnlinie anzuschmiegen. Dass in diesem engen Streifen die Vielzahl der Grundstücke des Einwenders liegt und er dadurch stark belastet ist, verkennen wir nicht. Allerdings wäre eine Verlegung der Trassenachse auf die bestehende B 12 bzw. südlich davon mit erheblichen Nachteilen für die Bevölkerung von Heldenstein – nicht zuletzt auch für den Einwender selbst – verbunden (vgl. Planunterlage 3, Blatt 1). Voraussichtlich müssten u. a. mehrere Anwesen abgerissen und die Kreisstraße MÜ 38 verlegt werden. Anderenfalls müsste die A 94 im Bereich Heldenstein untertunnelt werden, was mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden wäre. Die Planung verschlechtert die Erreichbarkeit der Restflächen des Einwenders nördlich der Autobahn zumindest nicht wesentlich, da sämtliche die Autobahn und die Bahn kreuzende Verbindungen aufrecht erhalten bleiben. Das Hofgrundstück wird im Bereich des Weihers lediglich vorübergehend in Anspruch genommen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, dort Schutzmaßnahmen wie die Errichtung eines Bauzaunes zum Schutz von Gehölzbeständen und der Vermeidung von Veränderungen der Bodenstruktur vorzunehmen. Es ist daher nicht zu befürchten, dass der Weiher dauerhaft verloren geht. Der Lärmschutzwall wird sicherlich das Hofgrundstück prägen. Er liegt allerdings ca. 80 m vom Wohnhaus des Einwenders entfernt. Seine Böschungsf Flächen werden nach landschaftsästhetischen Kriterien gestaltet. Er erhält nach den Angaben des Vorhabensträgers im Bereich der Bebauung von Harting und des Hartinger Bachs eine aufgelockerte, im Übrigen eine dichte Bepflanzung. Bei der Ausgestaltung des Walls wird soweit wie möglich Rücksicht auf das Orts- und das Landschaftsbild genommen. Der Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm geht hier den Belangen des Einwenders vor.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, sich in Fällen von drohenden Existenzgefährdungen, wie vorliegend, um geeignetes Ersatzland zu bemühen, um die Flächenverluste auszugleichen.

#### 3.5.2.1.8 Einwender 1418

Der Einwender ist nach eigenen Angaben Landwirt im Vollerwerb. Er wendet sich gegen das Ausmaß der geplanten Inanspruchnahme seines Grundstücks Fl.Nr. 1750 der Gemarkung Ampfing zum Zwecke der Errichtung eines Lärmschutzwalls. Er fordert, die Grundinanspruchnahme zu verringern. Zu berücksichtigen sei in diesem Zusammenhang, dass die maßgeblichen Lärmgrenzwerte durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen um bis zu 12 dB(A) unterschritten würden. Der Wall führe in seiner geplanten Form zudem zu einer Vernässung des nördlich davon gelegenen Restgrundstücks.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, den Lärmschutzwall um ca. 100 m verkürzen zu können, ohne dass es zu einer nachteiligen Veränderung des Lärmschutzes kommt. Die Festsetzung der angebotenen Verkürzung des Walls im vorliegenden Beschluss wird nicht vorgenommen, weil mit ihr eine Formverschlechterung des Grundstücks des Einwenders einhergeht. Die konkrete Länge des Walls im vorbezeichneten Rahmen kann den nachfolgenden

Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten bleiben. Eine darüber hinausgehende Änderung des Lärmschutzwalls wird abgelehnt. Der Wall wird zur Einhaltung der Grenzwerte am Immissionspunkt 69 benötigt. Die Errichtung einer Lärmschutzwand bzw. einer Wall/Wand-Kombination anstelle des Lärmschutzwalls wird abgelehnt, weil damit ein größerer Eingriff in das Landschaftsbild verursacht würde und höhere Kosten verbunden wären. Die Gefahr einer Vernässung des Restgrundstücks wird nach den Darlegungen des Vorhabensträgers gering sein, da der vorhandene Boden eine gute Wasserdurchlässigkeit aufweist und nördlich des Walls im Bereich seiner Ausrundung eine Mulde angelegt wird, in der das anfallende Oberflächenwasser vollständig versickert wird.

### 3.5.2.2 Einwender ohne anwaltschaftliche Vertretung

#### 3.5.2.2.1 Einwender 1004

Mit Schreiben vom 20. Juli 2007, eingegangen bei der Regierung am 23. Juli 2007, erhob der Einwender 1004 fristgerecht Einwendungen. Der Einwender wendet sich darin gegen das Ausmaß der vorübergehenden Inanspruchnahme seines Grundstücks, das er gewerblich vermietet hat. Der Abstand des für die Bauarbeiten benötigten Arbeitsstreifens vom Betriebsgebäude müsse mindestens 25 m betragen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, den Arbeitsstreifen auf fünf Meter verringern zu können, um den geforderten Abstand einzuhalten.

Mit Schreiben vom 05. November 2007, eingegangen bei der Regierung am 06. November 2007, bat der Einwender 1004 unter Hinweis auf ein Schreiben seines Mieters vom 24.10.2007 darum, gegebenenfalls auf die Errichtung der Lärmschutzwand zu verzichten bzw. sie aus Sichtbarkeitsgründen in Glas auszuführen. Im Erörterungstermin vom 08.04.2008 hat ein Vertreter des Mieters unter Vorlage einer Vollmacht des Einwenders 1004 die Forderung aufrecht erhalten und die Errichtung eines Werbepylons gefordert.

Wir weisen den Einwand zurück. Der Einwand wurde erst nach dem Ende der Einwendungsfrist erhoben und ist damit gemäß § 17a Nr. 7 FStrG ausgeschlossen. Auf den Einwendungsausschluss wurde in der Bekanntmachung ordnungsgemäß hingewiesen (vgl. B.3). Der Einwand ist jedoch auch in der Sache zurückzuweisen. In der Planfeststellung ist das Ausmaß der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen festzulegen. Die Gestaltung der dazu notwendigen Anlagen bedarf dagegen nur im Ausnahmefall einer Regelung im Beschluss. Die Gemeinde Ampfing hat aus städtebaulicher Sicht keine Bedenken gegen die vorliegend geplante Gestaltung der Lärmschutzanlagen erhoben. Ob der Vorhabensträger anstelle der geplanten Lärmschutzanlagen eine Ausführung in Glas vornimmt, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, solange gewährleistet ist, dass es dadurch zu keiner Verschlechterung des Lärmschutzes für die schutzwürdigen Gebiete kommt. Auf die Lärmschutzanlage kann jedenfalls nicht verzichtet werden. Eine Verpflichtung zur Ausführung in Glas ist nicht ersichtlich, da die Sichtbarkeit des Betriebs von der B 12 aus einen Lagevorteil darstellt, dessen uneingeschränkter Fortbestand rechtlich nicht geschützt ist. Die Errichtung zusätzlicher Werbeanlagen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

#### 3.5.2.2.2 Einwender 1006

Der Einwender betreibt nach seinen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Sein Betrieb umfasst eine Betriebsfläche von insgesamt ca. 41 ha, die sich in ca. 21 ha Eigentums- und ca. 20 ha Pachtflächen aufteilt. Für sämtliche Pachtflächen gibt es nur kurzfristige Pachtverträge. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundeigentums für die Schaffung der Ausgleichsfläche A 2. Die betroffene Fläche stelle landwirtschaftlich intensiv genutztes Land

in unmittelbarer Hofnähe dar. Der Entzug der Fläche würde ihn in seiner Existenz gefährden. Die Ausgleichsflächen seien nicht am Howaschengraben, sondern nördlich von Ampfing auf Mooswiesen zu schaffen.

Wir halten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsmaßnahmen A 2 wird auf die Darstellungen unter C.3.4.5.2.4 verwiesen. Der Vorhabensträger hat die eingewandte Existenzgefährdung gutachterlich untersuchen lassen (vgl. Stegherr, Gutachten zur Beurteilung der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe infolge des Autobahnbaues A 94 Heldenstein – Ampfing, Betrieb *Einwender 1006*, 23.03.2008). Für die Ausgleichsfläche A 2 werden aus der Fl.Nr. 1770 der Gemarkung Ampfing ca. 8.873 m<sup>2</sup> benötigt. Daneben treten für den Einwender noch Abtretungsverluste in Höhe von ca. 135 m<sup>2</sup> aus der Fl.Nr. 1764 der Gemarkung Ampfing ein. Gemessen an den ausschließlich zu betrachtenden Eigentumsflächen des Betriebes ergibt sich ein Abtretungsverlust von weniger als 5 %, den ein wirtschaftlich gesunder Betrieb verkraftet (vgl. C.3.5.1.1). Der Gutachter des Vorhabensträgers hat in seinen Untersuchungen darüber hinaus noch die Abtretungsverluste hinzugerechnet, die als Ausgleichsmaßnahme für den geplanten Neubau der Kreisstraße MÜ 40(neu) – Maßnahme A 3K – vorgesehen ist. Die Anrechnung dieser Abtretungsverluste im vorliegenden Verfahren ist aus rechtlicher Sicht nicht erforderlich, was wir bereits an anderer Stelle dargelegt haben. Aber selbst unter Zugrundelegung der gesamten Abtretungsverluste kann der Betrieb Einkommen erwirtschaften, das eine ausreichende Eigenkapitalbildung ermöglicht. Eine Existenzgefährdung ist daher nach unserer Einschätzung nicht zu befürchten.

#### 3.5.2.2.3 Einwender 1007

Der Einwender fordert eine Zufahrt von der Staatsstraße 2091 zu seinem landwirtschaftlich genutzten Grundstück Fl.Nr. 763 der Gemarkung Ampfing mit einer Breite von mindestens fünf Metern, um ausreichend Platz für seine landwirtschaftlichen Fahrzeuge zu haben. Diese Zufahrt müsse im Norden des Grundstücks angelegt werden und nicht wie in der Planung vorgesehen im Süden beim Kreisverkehr (BWV 53.34). Die Gemeinde habe ein Flächennutzungsplanänderungsverfahren eingeleitet, das die Ausweisung der Fläche als Gewerbegebiet vorsehe. Daher müsse die Zufahrt auch für einen Gewerbebetrieb geeignet sein.

Die Forderung wird abgelehnt, soweit der Vorhabensträger im Anhörungsverfahren nicht die Nutzung der Zufahrt, die im BWV mit der Nr. 53.34 beschrieben ist, durch den Einwender und deren Ausbau auf eine Breite, die für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung notwendig ist, zugesichert hat. Derzeit besitzt das Grundstück des Einwenders keine direkte bauliche Zufahrt von der St 2091 aus. Die vorliegende Planung löst daher keinen Konflikt aus, der bewältigt werden müsste. Daran ändert die künftige Ausweisung als Gewerbegebiet nichts. Für eine ordnungsgemäße Erschließung des Gewerbegebietes ist der Vorhabensträger nicht zuständig. Der Einwender hat im Erörterungstermin auf mehrfache Nachfrage vorgetragen, er fahre von dem Verbindungsarm der B 12 auf sein Grundstück zu, ohne sich genau festzulegen. Die vorliegende Planung ermöglicht im Vergleich dazu ein sichereres Zufahren über die BWV Nr. 54.34. Die Zufahrt liegt im Bereich des Kreisverkehrs außerhalb der Fahrbahntrennung, so dass ein Linksabbiegen ohne weiteres möglich ist. Der Kreisverkehr führt zu einer Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und zu Lücken im Verkehrsfluss, was sich günstig für den Abbiegevorgang mit schwerem landwirtschaftlichen Gerät auswirkt. Wenn der Einwender dagegen im nördlichen Bereich seines Grundstücks auf sein Feld zufahren möchte, so kann er dies auch künftig unverändert tun.

### 3.6 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der A 94 im Abschnitt Hel-



denstein - Ampfing 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 Aufnahme des vorliegend festgestellten Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf stellt in der Abwägung einen Belang von erheblichem Gewicht dar. Zusammen mit den mit der Planung verfolgten verkehrlichen und verkehrspolitischen Zielsetzungen setzt er sich hier gegen alle der Planung entgegenstehende Belange durch. Die Auswirkungen auf die Umwelt wurden im Einzelnen bereits unter C.2 dargestellt. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation negativer Auswirkungen des Vorhabens werden weitgehend nur geringe oder mittelschwerwiegende Umweltauswirkungen eintreten. Die betroffenen Tierarten werden in ihrem derzeitigen Erhaltungszustand verweilen. Die umfangreichen Bodenversiegelungen wurden auf ein Mindestmaß beschränkt, da die bestehende Trasse der Bundesstraße 12 weitgehend überbaut wird. Ein erheblicher Flächenverbrauch, insbesondere von landwirtschaftlichen Flächen, für den Bau einer Autobahn ist jedoch unvermeidlich. Das Landschaftsbild wird durch den Bau der Autobahn natürlich belastet. Zu berücksichtigen ist hier allerdings, dass die Landschaft bereits derzeit von einer Bundesstraße und den parallel dazu verlaufenden Straßen sowie der Bahnlinie durch Infrastruktureinrichtungen vorgeprägt ist. Die Wohnbevölkerung wird zwar Verkehrslärm ausgesetzt. Durch die Planung wird jedoch gewährleistet, dass die Grenzwerte bis auf wenige Ausnahmen eingehalten und über weite Strecken sogar deutlich unterschritten werden. Zudem führt die Planung zu nicht unerheblichen Lärmabnahmen für zahlreiche Menschen im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Die für die Planung sprechenden Belange überwiegen auch die beeinträchtigten privaten Belange. Die Existenzgefährdungen der landwirtschaftlichen Betriebe lassen sich nicht vermeiden. Die Planung minimiert die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen auf ein Mindestmaß. Für Betriebe, deren Flächen zwischen der Bahnlinie und der B 12 liegen, kommt es durch die Planung allerdings unvermeidbar zu einem Totalverlust. Der Vorhabensträger wird sich bemühen, geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Sollte dies nicht möglich sein, ist die Existenzgefährdung in einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren im Rahmen der Entschädigungsfestsetzung zu berücksichtigen.

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

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 Satz 1 und 2 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG eingreift.

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.

Die Widmung der Straße „Holzheim – Schicking(neu)“ (BWV Nr. 53.12) zur Gemeindeverbindungsstraße (Gemeindestraße nach Art. 46), über die im Erörterungstermin streitig diskutiert wurde, halten wir für zutreffend. Die neue Straße bindet im Osten an die bestehende Straße „Ampfing – Schicking“ an, die bereits im Rahmen der Planfeststellung für den benachbarten Autobahnabschnitt Ampfing – Erharting als Gemeindeverbindungsstraße ausgewiesen wurde. Diese Straße dient dem nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder der Gemeindeteile untereinander. Sie verbindet wie bisher die südlich der A 94 gelegenen Weiler der Gemeinde Ampfing. Ihr neuer Anschluss an die St 2091 einige Meter nördlich des derzeitigen Anschlusses verbessert die Verkehrssicherheit, ändert jedoch nichts an ihrem funktionalen Charakter. Durch das vorliegend neu geplante Teilstück des Straßenzuges entsteht keine überörtliche Verbindungsfunktion, die ihre Wid-

mung als Staatsstraße rechtfertigt. Staatsstraßen sind gem. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG Straßen, die innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. Dies trifft auf die Straße „Holzheim - Schicking(neu)“ jedoch nicht zu. Die Staatsstraßen bilden im Raum Ampfing/Mühldorf zusammen mit der Bundesautobahn A 94 bereits ein Verkehrsnetz, das keiner weiteren Verknüpfung bedarf. Die Staatsstraße 2091 wird mit der zukünftig zur Staatsstraße abgestuften B 12 Richtung Mühldorf/Altötting durch die Autobahn A 94 zwischen den AS Ampfing und Mühldorf-West verknüpft. Dem Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung, der bei Ampfing in Nord-Süd-Richtung abbiegt, steht die A 94 zur Verfügung, ohne dass parallel dazu noch Bedarf für eine Staatsstraße besteht. Der Durchgangsverkehr, der auf der zukünftig abgestuften B 12 aus Richtung Mühldorf/Altötting in Richtung Waldkraiburg fährt, wird die Staatsstraße 2352 benutzen. Die Widmung der Straße „Holzheim – Schicking(neu)“ als Bundesstraße scheidet erst recht aus den gleichen Gründen aus. Daneben scheidet auch die Widmung als Kreisstraße aus, da die Straße keinem überörtlichen Verkehr innerhalb des Landkreises zu dienen bestimmt ist oder die Gemeinde an das überörtliche Verkehrsnetz anschließt. Dass die Straße die Funktion einer Umleitungsstrecke übernehmen wird steht in keinem Zusammenhang mit den gesetzlichen Klassifizierungsmerkmalen (vgl. Art. 3 BayStrWG).

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

Für den Bau der A 94 im Abschnitt Heldenstein - Ampfing ist nach dem derzeit geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 (BGBl I. 2004, S. 2574 – Beilage zum FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober 2004 als Faltblatt) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17 Abs. 6 a FStrG keine aufschiebende Wirkung.

#### **5. Kostenentscheidung**

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

#### **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

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

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

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

gung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

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

Hinweis: Die Erhebung der Klage oder die Antragstellung auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung durch 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 den Gemeinden Heldenstein und Ampfing 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 unter [www.regierung.oberbayern.bayern.de](http://www.regierung.oberbayern.bayern.de) auf der Homepage der Regierung von Oberbayern abgerufen werden.

München, 08.08.2008  
Regierung von Oberbayern

Beier  
Oberregierungsrat