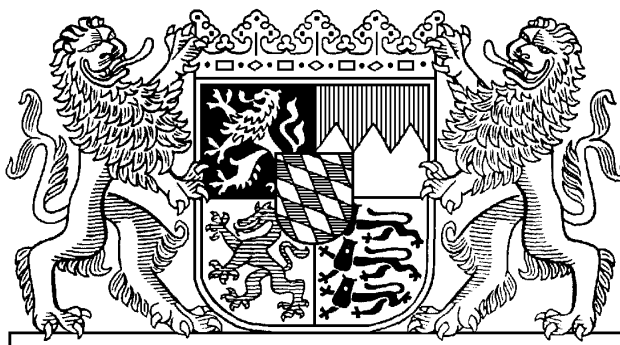


Aktenzeichen: 32-4354.1-A93-010



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**BAB A 93 Rosenheim – Kiefersfelden  
Erneuerung des Oberbaus der Fahrbahn B (FR AD Inntal)  
einschließlich Nachrüstung der Entwässerung  
A93\_1800\_0,530 bis A93\_1860\_2,680  
Bau-km von 0+530 bis 22+830**

**München, 10. Dezember 2010**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A. Entscheidung</b>	<b>7</b>
1. <b>Feststellung des Plans</b>	<b>7</b>
2. <b>Festgestellte Planunterlagen</b>	<b>7</b>
3. <b>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</b>	<b>8</b>
3.1 Unterrichtungspflichten	8
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	10
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	10
3.4 Lärmschutz (Verkehrslärm und Baulärm)	11
3.5 Land- und Forstwirtschaft	11
3.6 Denkmalschutz	11
4. <b>Wasserrechtliche Erlaubnisse</b>	<b>12</b>
4.1 Gegenstand / Zweck	12
4.2 Plan	13
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	13
4.3.1 Herstellung	13
4.3.2 Betrieb und Unterhaltung	13
4.3.3 Anzeigepflichten	13
5. <b>Straßenrechtliche Verfügungen</b>	<b>14</b>
6. <b>Entscheidungen über Einwendungen 6.1</b>	<b>14</b>
6.1 Anordnungen im Interesse von Gemeinden	14
6.2 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	14
6.3 Zurückweisungen	14
7. <b>Entscheidungsvorbehalt</b>	<b>15</b>
8. <b>Sofortige Vollziehbarkeit</b>	<b>15</b>
9. <b>Kostenentscheidung</b>	<b>15</b>
<b>B. Sachverhalt</b>	<b>16</b>
1. <b>Beschreibung des Vorhabens</b>	<b>16</b>
2. <b>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</b>	<b>17</b>
<b>C. Entscheidungsgründe</b>	<b>19</b>
1. <b>Verfahrensrechtliche Bewertung</b>	<b>19</b>
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	19
1.2 Verzicht auf eine Erörterung	19
1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	20
2. <b>FFH-Verträglichkeit/FFH-Vorprüfung</b>	<b>20</b>

2.1	FFH-Gebiet DE 8138372 („Moore um Raubling“)	21
2.2	FFH-Gebiet DE 8238371 („Innauwald bei Neubauern und Pionierübungsplatz Nussdorf“)	22
2.3	Weitere FFH-Gebiete: DE 82383002 („Standortübungsplatz St. Margarethen/Brannenburg“), DE 8138371 („Auer Weidmoos und Kalten mit Kaltenaue“), DE 8037372 („Mausohrkolonien im südliche Landkreis Rosenheim“) und DE 8239371 („Hochriesgebiet und Hangwälder im Aschauer Tal“)	23
<b>3.</b>	<b>Materiell-rechtliche Würdigung</b>	<b>23</b>
3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	23
3.2	Planrechtfertigung	24
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	24
3.3.1	Planungsvarianten	24
3.3.2	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	25
3.3.2.1	Trassierung	25
3.3.2.2	Querschnitt	25
3.3.2.3	Kreuzungen	26
3.3.3	Immissionsschutz / Bodenschutz	26
3.3.3.1	Verkehrslärmschutz	26
3.3.3.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.	27
3.3.3.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	27
3.3.3.1.3	Verkehrslärberechnung	28
3.3.3.1.4	Ergebnis	28
3.3.3.2	Schadstoffbelastung	29
3.3.3.3	Bodenschutz	29
3.3.4	Naturschutz- und Landschaftspflege	30
3.3.4.1	Verbote	30
3.3.4.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	32
3.3.4.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	33
3.3.4.3.1	Eingriffsregelung	33
3.3.4.3.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	33
3.3.4.3.3	Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen	34
3.3.4.3.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	34
3.3.5	Gewässerschutz	36
3.3.5.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	36
3.3.5.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	37
3.3.6	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	38
3.3.7	Denkmalschutz	38
3.3.8	Jagd- und forstliche Belange	39
3.3.9	Sonstige öffentliche Belange	40
3.4	Private Einwendungen	41
3.4.1	Einwender Nr. 1000 - 1002	41
3.4.2	Einwender Nr. 1004	42
3.4.3	Einwender Nr. 1005	43
3.4.4	Einwender Nr. 1006	43
3.5	Gesamtergebnis	43
3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	43
<b>4.</b>	<b>Sofortige Vollziehbarkeit</b>	<b>44</b>
<b>5.</b>	<b>Kostenentscheidung</b>	<b>44</b>

<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	<b>44</b>
<b>Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit</b>	<b>45</b>
<b>Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung</b>	<b>45</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
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

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

Aktenzeichen: 32-4354.1-A93-010

**Vollzug des FStrG;  
BAB A 93 Rosenheim – Kiefersfelden,  
Erneuerung des Oberbaus der Fahrbahn B (FR AD Inntal)  
einschließlich Nachrüstung Entwässerung;  
Betr.-km A93\_1800\_0,530 bis A93\_1860\_2,680;  
Bau-km von 0+530 bis 22+830.**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A. Entscheidung**

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

Der Plan für die Erneuerung des Oberbaus der Fahrbahn B (Fahrtrichtung AD Inntal) einschließlich der Nachrüstung der Entwässerung mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den 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>Blatt Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1		Erläuterungsbericht	-
2		Übersichtskarte	1:100.000
3.1		Übersichtslageplan	1:25.000
3.2	0	Legende Luftbildlageplan	-
3.2	1-4	Luftbildpläne	1:5.000
4	1-4	Übersichtshöhenpläne	1:5.000/500
6		Regelquerschnitt	1:100
7.1	0	Legende Lageplan	-
7.1	1-12	Lagepläne	1:2.000
7.2		Bauwerksverzeichnis	-
12.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	-

12.2		Legende Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	-
12.2	1-12	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:2.000
12.3	0	Legende Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	-
12.3	1-12	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen (ohne Plan Blatt 3a)	1:2.000
13.1		Ergebnisse der wassertechnischen Berechnungen	-
13.2	1-12	Wassertechnische Lagepläne	1:2.000
13.3	1-8	Schemapläne wassertechnischer Anlagen	1:100
13.4	1-7	Detailpläne zu Sedimentationsanlagen	1:25
14.1	1-12	Grunderwerbspläne (ohne Plan Blatt 3a)	1:2.000
14.2.		Grunderwerbsverzeichnis	-

Nachrichtlich beigefügt sind folgende Unterlagen:

Unterlage 11.2, Bl. 1-4:	Lagepläne zur schalltechnischen Berechnung
Unterlage 12.4:	Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung
Unterlage 16:	Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung
Unterlage 17.1:	Übersichtskarte Natura 2000-Gebiete
Unterlage 17.2:	Unterlagen zur FFH-Vorprüfung (FFH-Gebiet DE 8138-372 „Moore um Raubling“)
Unterlage 17.3:	Unterlagen zur FFH-Vorprüfung (FFH-Gebiet DE 8238-371 „Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf“)

### **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 Netzproduktion GmbH, Pentenrieder Str. 4, 83043 Bad Aibling, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Bau/Betriebsmanagement Kolbermoor, Geigelsteinstr. 2, 83059 Kolbermoor, 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. Eine Annäherung an die Leiterseile ist mit Lebensgefahr verbunden. Es muss sichergestellt werden, dass Personen, Gerüste und Geräte einen ausreichenden Schutzabstand zu eingeschalteten Leitungen einhalten, der bei ausschwingenden Lasten, Trag- und Lastaufnahmemitteln auch bei deren Bruch nicht unterschritten werden darf. Der Vorhabensträger hat die bauausführenden Firmen darauf hinzuweisen, dass sie sich vor Beginn der Bauarbeiten mit den einschlägigen Schutzvorschriften vertraut machen. Die E.ON Bayern AG hat auf die DIN 0210-10 Bbl 2007-10 und die DIN 57105/VDE 0105 12.85 „Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile: Bauarbeiten und sonstige nicht elektronische Arbeiten“ hingewiesen. Arbeiten im Bereich der Schutzzone beidseits der Freileitungssachse sind vor ihrem Beginn mit der E.ON Bayern AG abzustimmen.

Im Bereich von Erdkabeln ist die Schutzzone von 0,5 m beidseits zur Trassenachse zu beachten. Auf das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ wird hingewiesen.

- 3.1.3 Der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Stromleitung 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. Eine Annäherung an die Leiterseile ist mit Lebensgefahr verbunden. Es muss sichergestellt werden, dass Personen, Gerüste und Geräte einen ausreichenden Schutzabstand zu eingeschalteten Leitungen einhalten, der bei ausschwingenden Lasten, Trag- und Lastaufnahmemitteln auch bei deren Bruch nicht unterschritten werden darf. Der Vorhabensträger hat die bauausführenden Firmen hinzuweisen, dass sie sich vor Beginn der Bauarbeiten mit den einschlägigen Schutzvorschriften vertraut machen. Arbeiten im Bereich der Schutzzone beidseits der Freileitungssachse sind vor ihrem Beginn mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen. Soweit erforderlich dürfen Bauarbeiten erst nach Überprüfung der Spannungsfreiheit und Erdung der Leitung gemäß VDE 0105 an Ort und Stelle durch einen Beauftragten der E.ON Netz GmbH begonnen werden.

Für die erforderliche Ortung des Fernmeldekabels ist die E.ON Netz GmbH, Abteilung Informationssysteme, Servicegruppe Süd, Roßwachtstraße 40, 85221 Dachau mindestens vier Wochen vor Baubeginn zu unterrichten.

- 3.1.4 Der Bayerngas GmbH, Poccistraße 9, 80336 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Bauarbeiten, die den Bereich der Schutzstreifen der Gasleitungen berühren können, dürfen erst nach Abstimmung der Detailplanung mit und vorheriger Einweisung durch die Bayerngas GmbH begonnen werden. Im Rahmen der Abstimmung sind mit der Bayerngas GmbH insbesondere sämtliche Maßnahmen zum Schutz der Gasleitungen festzulegen.

- 3.1.5 Den Gemeindewerken Oberaudorf, Kranzhornstraße 2, 83080 Oberaudorf, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Strom-, Wasser- und Kanalleitungen rechtzeitig abgestimmt werden können.

Die Kabelschutzverordnung und die Baurichtlinien der einzelnen Gewerke sind zu beachten.

- 3.1.6 Der E.ON Wasserkraft GmbH, Anlagenmanager Herr Kuffner, damit die erforderliche Anpassung des im Bereich der Auerbachbrücke verlaufenden Fernsteuerkabels rechtzeitig abgestimmt und durchgeführt werden kann.
- 3.1.7 Der Wendelsteinbahn-Verteilnetz GmbH, Kerschelstraße 30, 83098 Brannenburg, damit die genaue Lage der vorhandenen Kabel festgelegt und erforderliche Anpassungsarbeiten rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.8 Der Toll Collect GmbH, Linkstraße 4, 10785 Berlin, mindestens acht Wochen vor Beginn der Bauarbeiten, damit die erforderlichen Arbeiten an der Kontrollbrücke und deren Nebenanlagen rechtzeitig geplant und durchgeführt werden können.
- 3.1.9 Dem Wasserbeschaffungsverband Degerndorf/Inn, Biberstraße 40, 83098 Brannenburg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Trinkwasserleitung rechtzeitig abgestimmt und überwacht werden können.
- 3.1.10 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mindestens zwei Monate vor Beginn der Erdbauarbeiten.
- Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.
- 3.1.11 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer mindestens 3 Wochen vor Baubeginn, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten zu unterrichten.

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

Bei der Bauausführung ist auf die größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten. Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit soweit wie möglich zu vermeiden.

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

- 3.3.1 Für die Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft hat der Vorhabensträger zusätzlich zum planfestgestellten Umfang weitere geeignete Flächen bereitzustellen, die eine anrechenbare Größe von mindestens 0,9 ha aufweisen. Auf Ziffer A.7.1 wird hingewiesen.
- 3.3.2 Der erforderliche Holzeinschlag in Wald- und Gehölzlebensräumen darf nur in der Zeit vom 01. Oktober bis 28./29. Februar durchgeführt werden.
- 3.3.3 Die in den Planunterlagen 12.1 und 12.3 dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Die Ausgleichsflächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.
- Die untere Naturschutzbehörde ist über den Abschluss der Arbeiten zu unterrichten.
- 3.3.4 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen.
- 3.3.5 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.6 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.3.7 Der Vorhabensträger hat die Unterhaltungspflege der Ausgleichsmaßnahmen für einen Zeitraum von 15 Jahren nach Abnahme der Ausgleichsmaßnahme sicherzustellen.

### **3.4 Lärmschutz (Verkehrslärm und Baulärm)**

3.4.1 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.

3.4.2 Für die Bauarbeiten sind die Regelungen der Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29.08.2002 (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV, BGBl. S. 3478) zu beachten.

3.4.3 Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) ist zu beachten.

3.4.4 Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll soweit es baubetrieblich und wirtschaftlich möglich ist nur tagsüber stattfinden, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss. Massenguttransporte sollen möglichst nicht durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden.

### **3.5 Land- und Forstwirtschaft**

3.5.1 Der Vorhabensträger hat durch Aufforstungsmaßnahmen auf geeigneten Flächen in einem anrechenbaren Umfang von mindestens 0,9 ha Ersatz für den Verlust von Waldflächen zu schaffen. Auf Ziffer A.7.2 wird hingewiesen.

3.5.2 Der bei der Baumaßnahme anfallende Oberboden ist durch schonende Gewinnung und ordnungsgemäße Lagerung in einem für die Wiederverwendung brauchbarem Zustand zu erhalten.

3.5.3 Die vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in einen zur landwirtschaftlichen Nutzung ordnungsgemäßen Zustand zu bringen. Bodenverdichtungen sind durch Auflockerung zu beseitigen.

3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.5.5 Bei der Bepflanzung sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

3.5.6 Detailfestlegungen zu den vorgesehenen Ersatzaufforstungen, wie z. B. die Wahl der Baumarten und die Festlegung der genauen Grenzabstände unter Berücksichtigung der vorhergehenden Auflage sollen in Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Landwirtschaft, Ernährung und Forsten Rosenheim getroffen werden.

3.5.7 Der Abschluss der Maßnahmen zur Ersatzaufforstung ist dem Amt für Landwirtschaft, Ernährung und Forsten Rosenheim rechtzeitig mitzuteilen. Eine gemeinsame Schlussabnahme der Maßnahmen ist durchzuführen.

### **3.6 Denkmalschutz**

3.6.1 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.

3.6.2 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflä-

chen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

3.6.3 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 dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zustande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

#### 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

##### 4.1 **Gegenstand / Zweck**

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers von der Autobahn A 93 in das Grundwasser bzw. in folgende oberirdische Gewässer erteilt:

- von Bau-km 0+550 bis 0+710 in den Gittersbach
- von Bau-km 0+710 bis Bau-km 1+075 in den Grenzgraben
- von Bau-km 1+075 bis Bau-km 1+205 in den Grenzgraben
- von Bau-km 1+070 bis Bau-km 1+230 in den Grenzgraben
- von Bau-km 1+230 bis Bau-km 1+895 in den Unteren Tännelbach
- von Bau-km 1+205 bis Bau-km 1+840 in den Unteren Tännelbach
- von Bau-km 1+895 bis Bau-km 2+025 in den Unteren Tännelbach
- von Bau-km 2+085 bis Bau-km 2+420 in den Grenzgraben
- von Bau-km 2+060 bis Bau-km 2+420 in den Grenzgraben
- von Bau-km 2+420 bis Bau-km 2+640 in den Grenzgraben
- von Bau-km 2+420 bis Bau-km 2+595 in den Grenzgraben
- von Bau-km 2+670 bis Bau-km 2+740 in den Kreidenbach
- von Bau-km 2+740 bis Bau-km 2+880 in den Oberen Tännelbach
- von Bau-km 3+000 bis Bau-km 3+780 in den Oberen Tännelbach
- von Bau-km 3+000 bis Bau-km 3+500 in den Oberen Tännelbach
- von Bau-km 3+820 bis Bau-km 4+035 in den Ammerbach

- von Bau-km 4+035 bis Bau-km 4+260 in den Litzldorfer Bach
- von Bau-km 4+470 bis Bau-km 5+625 in den Urschergraben
- von Bau-km 5+625 bis Bau-km 5+950 in den Graben
- von Bau-km 18+220 bis Bau-km 18+510 in den Inn

## **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

## **4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

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

### **4.3.1 Herstellung**

Die Einleitungsstellen in die Gewässer sind fachgerecht zu planen, strömungsgünstig und so naturnah wie möglich auszuführen und gegen Erosion zu sichern. Im Zuge der Ausführungsplanung ist für jede Einleitungsstelle der maximale Drosselabfluss in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt festzulegen. Dabei dürfen die den Planunterlagen zugrundeliegenden maximalen Drosselabflüsse nicht überschritten werden.

Treten während der Bauzeit Beschädigungen an den Gewässerböschungen auf, so sind sie schnellst möglich fachgerecht zu beseitigen.

### **4.3.2 Betrieb und Unterhaltung**

Die Entwässerungseinrichtungen, insbesondere die Vorrichtungen zur Drosselung der Einleitungsmenge, sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Entwässerungsanlagen (Schlammeimer und Absetzanlagen) sind rechtzeitig zu räumen; das Räumgut ist schadlos zu beseitigen. Es darf nicht in ein Gewässer eingebracht werden.

Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist. Der durch die Wasserbenutzungsanlagen beeinflusste Gewässerabschnitt und die Drosseleinrichtungen sind regelmäßig in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten wie z. B. Ablagerungen oder An- und Abschwemmungen zu kontrollieren.

Die regelmäßigen Überprüfungen sollen mindestens einmal pro Jahr stattfinden.

### **4.3.3 Anzeigepflichten**

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

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Sicherheitsbehörden (Landratsamt Rosenheim, Polizei) und Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

Spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung sind dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim Bestandspläne der Entwässerungsanlagen mit den angeschlossenen befestigten Flächen vorzulegen.

## **5. Straßenrechtliche Verfügungen**

### **5.1 FStrG**

Die Widmung der geänderten 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. 7.2) und den entsprechenden Lageplänen (Planunterlagen Nr. 7.1, Blätter 0 bis 12).

### **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. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6. Entscheidungen über Einwendungen 6.1 **Anordnungen im Interesse von Gemeinden****

Die Inanspruchnahme des Grundstücks mit der Flurnummer 489 der Gemarkung Raubling ist auf das für die Durchführung des Bauvorhabens erforderliche Maß zu beschränken und auf eine Teilfläche von rund 1.000 m<sup>2</sup> zu reduzieren.

### **6.2 Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

Das Grundstück mit der Flurnummer 484 der Gemarkung Raubling darf für das Planvorhaben nicht in Anspruch genommen werden.

### **6.3 Zurückweisungen**

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

**7. Entscheidungsvorbehalt**

**7.1 Naturschutzrechtliche Kompensation**

Die Entscheidung darüber, auf welchen Flächen weitere Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft gemäß der Auflage A 3.3.1 hergestellt werden, bleibt vorbehalten. Der Vorhabensträger hat dazu ein geeignetes Planungskonzept so rechtzeitig vorzulegen, dass die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen vor Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme gewährleistet ist.

**7.2 Waldrechtliche Kompensation**

Die Entscheidung darüber, auf welchen Flächen Maßnahmen zur Kompensation des dauerhaften Verlustes von Waldflächen gemäß der Auflage A 3.5.1 vorzunehmen sind, bleibt vorbehalten. Der Vorhabensträger hat dazu ein geeignetes Planungskonzept so rechtzeitig vorzulegen, dass die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen vor Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme gewährleistet ist.

**8. Sofortige Vollziehbarkeit**

Die sofortige Vollziehung dieses Beschlusses wird angeordnet.

**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**

Die Bundesautobahn A 93 Süd verläuft zwischen dem Autobahndreieck Inntal und der deutsch-österreichischen Bundesgrenze zwischen Kiefersfelden und Kufstein. Die gesamte Strecke der Autobahn liegt im Landkreis Rosenheim. Am Inntaldreieck mündet die A 93 in die Bundesautobahn A 8 München – Salzburg. Auf österreichischer Seite wird die Autobahn unter der Bezeichnung A 12 in Richtung Innsbruck fortgesetzt. Die Inntalautobahn ist eine der wichtigsten Transitverbindungen zwischen Deutschland und Italien. Die A 93 wies nach der amtlichen Verkehrszählung im Jahr 2005 zwischen Kiefersfelden und dem Inntaldreieck eine Verkehrsbelastung von bis zu 48.000 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von rd. 19 % auf.

Die Richtungsfahrbahn B der A 93 wurde im Jahre 1982 letztmals im Zuge einer Deckenerneuerung ausgebaut und weist eine Fahrbahnbreite von 11 m auf. Die Betonstraßendecke weist gravierende Schäden in Form von Längs- und Querrissen sowie Kantenschäden auf. In großen Bereichen werden Schwellenwerte überschritten, die von der Straßenbauverwaltung zur Bewertung des Straßenzustands und der Sanierungsbedürftigkeit entwickelt wurden. Aufgrund der vorhandenen Schäden wurde für die gesamte Strecke der Richtungsfahrbahn Rosenheim eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h und in besonders geschädigten Bereichen auf 80 km/h angeordnet. Der derzeitige Erhaltungszustand der Strecke entspricht nicht den neuesten Anforderungen an den Stand der Technik wie er in den einschlägigen technischen Regelwerken (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA 2008, RStO 01) niedergelegt ist. Das anfallende Oberflächenwasser der A 93 wird derzeit entweder versickert oder in die querenden Vorfluter eingeleitet. Rückhalte- und/oder Absetzanlagen sind nur in geringer Anzahl vorhanden. An einigen Stellen wird das Niederschlagswasser ungereinigt und ungedrosselt in die Vorfluter eingeleitet. Die vorhandenen Unterführungsbauwerke kreuzender Straßen, Wege und Gewässer befinden sich in einem erneuerungsbedürftigen Zustand.

Die Planung sieht den Ausbau und die grundhafte Erneuerung des Oberbaus der Richtungsfahrbahn B der A 93 vor und erstreckt sich insgesamt über eine Länge von 22,3 km. Die Richtungsfahrbahn wird auf 12 m verbreitert, was einem Regelquerschnitt RQ 31 gemäß den RAA 2008 entspricht. Die Mittelstreifenbreite beträgt bis zur Straßenachse 2,0 m. Der Oberbau wird in Bauklasse SV ausgeführt. Die Gradienten der Richtungsfahrbahn wird in den Verwindungsbereichen geringfügig geändert und den aktuellen technischen Anforderungen angepasst, wo derzeit eine Längsneigung von mindestens 1,0% nicht erreicht wird. Des Weiteren sind Änderungen bei der Gradienten geplant, um ausreichende lichte Höhen bei Unterführungs- und Überführungsbauwerken einzuhalten. Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise mit lärmoptimierter Asphaltdeckschicht hergestellt. Die Entwässerung der A 93 wird nachgerüstet. Dabei sieht die Planung vor, das anfallende Niederschlagswasser soweit wie möglich über die Böschungen oder zusätzlich angelegte Sickerflächen entlang der Autobahn zu versickern. Vor der Ausleitung des Niederschlagswassers in Sickerflächen und teilweise auch darüber hinaus zur breitflächigen Versickerung werden Sedimentationsanlagen (Absetzschächte ohne Rückhaltung) vorgeschaltet. Wo eine Versickerung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich ist, wird das Niederschlagswasser unter Berücksichtigung der unterschiedlichen topographischen Gegebenheiten über neu hergestellte Entwässerungsanlagen gereinigt und den Vorflutern zugeführt. Im Zuge der Erneuerung der Richtungsfahrbahn werden die Unterführungsbauwerke erneuert und ihre Tragfähigkeit erhöht. Die Unterbauten werden erhalten. Vorgesehen ist eine Verbreiterung sowie eine Erneuerung und Anpassung der Auflagerbänke.



## 2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 31.03.2010 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für die Erneuerung des Oberbaus der Fahrbahn B (FR AD Inntal) einschließlich der Nachrüstung der Entwässerung das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 26.04.2010 bis 25.05.2010 bei der Gemeinde Raubling, vom 20.04.2010 bis 19.05.2010 bei der Gemeinde Brannenburg, vom 03.05.2010 bis 02.06.2010 bei der Gemeinde Flintsbach a. Inn, vom 23.04.2010 bis 25.05.2010 bei der Gemeinde Nußdorf a. Inn, vom 26.04.2010 bis 25.05.2010 bei der Gemeinde Oberaudorf und vom 12.05.2010 bis 14.06.2010 bei der Gemeinde Kiefersfelden nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde oder der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist erhoben werden können und dass Einwendungen, die nicht auf privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind.

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

- Gemeinde Raubling
- Gemeinde Brannenburg
- Gemeinde Flintsbach a. Inn
- Gemeinde Nußdorf a. Inn
- Gemeinde Oberaudorf
- Gemeinde Kiefersfelden
- Landratsamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Staatliches Bauamt Rosenheim
- Vermessungsamt Rosenheim
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- DB Services Immobilien GmbH Niederlassung München
- Bayer. Bauernverband
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- E.ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH
- E.ON Wasserkraft GmbH
- Bayerngas GmbH
- Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH
- Gemeindewerke Oberaudorf

- Gemeindewerke Kiefersfelden
- Österreichisch-Bayerische Kraftwerke AG
- Grenzkraftwerke GmbH
- Inngas GmbH
- Kabel Deutschland GmbH
- Wendelsteinbahn GmbH Brannenburg
- Toll Collect GmbH
- Wasserbeschaffungsverband Degerndorf/Inn

Sowie den Sachgebieten 31.1, 51 und 55.1 der Regierung von Oberbayern.

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

Mit Schreiben vom 03.09.2010 wurden sämtliche Verfahrensbeteiligte unter Beifügung der Äußerungen des Vorhabensträgers zu den vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen um Mitteilung gebeten, ob und inwieweit weiterer Klärungsbedarf bestehe, der die Durchführung eines Erörterungstermins notwendig und sinnvoll erscheinen lasse.

Auf die Durchführung einer Erörterung wurde gemäß § 17a Nr. 5 FStrG verzichtet.

Mit Schreiben vom 22.11.2010 hat die Autobahndirektion Südbayern erklärt, auf die Inanspruchnahme des Grundstücks mit der Flurnummer 484 der Gemarkung Raubling, die ursprünglich zum Zwecke der Herstellung von landschaftspflegerischen Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft vorgesehen war, zu verzichten. Als Ersatz wurden andere Flächen konkret bezeichnet und Ergebnisse einer Vorabstimmung mit den Naturschutz- und Forstbehörden dargelegt. Zudem wurde beantragt, den Planfeststellungsbeschluss für sofort vollziehbar zu erklären, da die unverzügliche Durchführung der Baumaßnahmen dringend erforderlich sei.

## **C. Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Es handelt sich vorliegend um eine Änderung im Sinne der Vorschrift, da der Ausbau einen erheblichen baulichen Eingriff in die bestehende Straßensubstanz mit dem Ziel einer Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit darstellt und die geplante Verbreiterung der Richtungsfahrbahn am äußeren Fahrbahnrand Beeinträchtigungen von Rechten Dritter verursacht.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 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 FStrG und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

#### **1.2 Verzicht auf eine Erörterung**

Gemäß § 17a Nr. 5 FStrG haben wir auf die Durchführung einer Erörterung verzichtet. Grundlage dieser Entscheidung war unsere Prognose, dass ein Erörterungstermin weder das Abwägungsmaterial für die Planungsentscheidung erweitern oder vervollständigen, noch dass eine Einigung über die erhobenen Einwendungen erzielt werden könne (vgl. BVerwG vom 24.07.2008, 4 A 3001.07 - juris, Rn. 32). Demgegenüber stand die Notwendigkeit der möglichst weitgehenden Verfahrensbeschleunigung wegen der dringenden Sanierungsbedürftigkeit der Strecke. Die Prognose beruhte auf der Sichtung aller im Verlaufe des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen und der Erwidern des Vorhabensträgers hierzu sowie der Rückäußerungen auf unser Schreiben vom 03.09.2010.

Gesichtspunkte, die einer vertieften Erörterung bedurft hätten, wurden von Verfahrensbeteiligten nicht vorgebracht. Lediglich fünf Privateinwender haben sich zu unserer Aufforderung vom 03.09.2010 geäußert. Dabei hat ein Einwender lediglich pauschal die Inanspruchnahme seiner Flächen abgelehnt, drei weitere Einwender wurden von dem Bauvorhaben nicht betroffen bzw. erhoben Einwendungen zu Rechtsfragen, insbesondere zum Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, die keiner Erörterung bedurften und die Einwendungen eines weiteren Verfahrensbeteiligten wurden durch die Änderung der landschaftspflegerischen Begleitplanung obsolet. Über die vorgenannten Rückäußerungen der Einwender hinaus ergaben sich ebenfalls keine Anhaltspunkte für die Notwendigkeit einer Erörterung. Die beteiligten Behörden, Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen haben sich nicht grundsätzlich gegen die

Planung ausgesprochen. Einwendungen gegen die Planung ist der Vorhabensträger großteils mit entsprechenden Zusagen begegnet. Hinweise und Forderungen, die den Bauablauf und die Durchführung der Baumaßnahme betrafen, können der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit ihnen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss abgeholfen wird. Andere Einwände betrafen die Anwendung strikten Rechts, worüber die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden hat, ohne dass ihr ein Abwägungsspielraum zusteht.

Unter Berücksichtigung der Äußerungen sämtlicher Verfahrensbeteiligter haben wir dem Gesichtspunkt Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens ein größeres Gewicht beigemessen als der Anreicherung der Anhörung durch eine Erörterung der schriftlich vorliegenden Einwendungen. Im Hinblick auf die große Verkehrsbedeutung der A 93 und deren dringende Sanierungsbedürftigkeit erschien uns eine Verzögerung des Verfahrens durch eine Erörterung mit voraussichtlich keinem oder allenfalls geringem Ertrag nicht gerechtfertigt.

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

Gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Änderung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne von § 3c Satz 1 und 3 UVPG ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Die Autobahn A 93 ist eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 und unterliegt als solche einer obligatorischen UVP-Pflicht gemäß § 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG in Verbindung mit Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG. Die vorliegende Änderung der Autobahn im planfestgestellten Umfang führt indes nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Der Vorhabensträger hat die Umweltauswirkungen eingehend untersucht und in Unterlage 16 dargestellt, worauf verwiesen wird. Die Untersuchungen zeigen, dass es zu keinen erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch kommen wird, denn die Änderung des Autobahnabschnitts bewirkt keine Veränderung des Verkehrsaufkommens. Die bereits bestehenden Belastungen hinsichtlich des Verkehrslärms verringern sich trotz der Verbreiterung der Richtungsfahrbahn durch die Herstellung eines lärmoptimierten Asphaltbelags. Die Schadstoffbelastung bleibt aufgrund der vorhabensbedingt nicht zunehmenden Verkehrsmenge nahezu unverändert. Die dauerhafte und vorübergehende Flächeninanspruchnahme zieht nur in geringem Umfang die Beeinträchtigung von Pflanzen, Tieren und bedeutsamen Lebensräumen nach sich. Es kommt zum dauerhaften Verlust von lediglich rund 0,72 ha – jedoch wiederherstellbaren – Biotopflächen, die zum größten Teil bereits in der Beeinträchtigungszone der Autobahn liegen. Die Eingriffe können vollständig kompensiert werden. Die Neuversiegelung von Böden ist mit insgesamt 2,94 ha gering, wobei der weitaus größte Anteil erheblich vorbelastete Böschungflächen sowie Böden betrifft, die intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzt werden. Für das Schutzgut Wasser ergibt sich durch die Änderung der Autobahn sogar eine Verbesserung, da die Entwässerung auf den neuesten technischen Stand gebracht wird. Relevante Beeinträchtigungen für die übrigen in § 2 Abs. 1 UVPG enthaltenen Schutzgüter ergeben sich durch die Änderung der Autobahn angesichts der bereits bestehenden Vorbelastung nicht.

Insgesamt halten wir daher die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für nicht notwendig.

## **2. FFH-Verträglichkeit/FFH-Vorprüfung**

In räumlicher Nähe zum geplanten Bauvorhaben befinden sich zwei FFH-Gebiete, die in der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 12. Dezember 2008 über die zweite aktualisierte Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung der

kontinentalen biogeographischen Region (Abl. 2009 L 43/63) in der Gebietsliste gemäß Art. 4 Abs. 2 FFH-RL enthalten sind. Es handelt sich dabei um die Gebiete DE 8138372 „Moore um Raubling“ und DE 8238371 „Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nussdorf“.

Nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung ist also eine Vorprüfung vorgeschaltet. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nur dann erforderlich, wenn und soweit erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können. Die FFH-Vorprüfung beschränkt sich auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen besteht (vgl. BVerwG vom 26.11.2007, 4 BN 46.07 – juris, Rn. 6 f.).

Aufgrund der vorliegenden naturschutzfachlichen Untersuchungen kann unter Berücksichtigung der im Verlauf des Verfahrens hinzugewonnenen Erkenntnisse eine erhebliche Beeinträchtigung der beiden Schutzgebiete durch das geplante Projekt sicher ausgeschlossen werden.

## **2.1 FFH-Gebiet DE 8138372 („Moore um Raubling“)**

Das FFH-Gebiet DE 8138372 „Moore um Raubling“ umfasst eine Fläche von ca. 1.028 ha und untergliedert sich in drei Teilflächen. Die Teilfläche 02 des FFH-Gebiets (Obere Rohretfilze) reicht stellenweise bis 100 m, die Teilfläche 01 (Abdeckerfilze) bis 200 m und die Teilfläche 03 (Hochrunstfilze) bis 600 m an die geplante Baumaßnahme heran.

Die FFH-Vorprüfung orientiert sich an den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die Erhaltungsziele sind der Gebietsmeldung (dem Standard-Datenbogen) zu entnehmen, solange der Schutzzweck des Gebiets noch nicht im Verordnungswege nach dem einschlägigen Naturschutzrecht festgelegt worden ist. Erhaltungsziele sind die Erhaltung und Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands der in dem Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL (Art. 2 Abs. 2 FFH-RL) (vgl. BVerwG vom 12.3.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 72).

Im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet 8138372 sind folgende Lebensraumtypen enthalten:

- 3160 Dystrophe Seen und Teiche
- 6410 Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (Molinion caeruleae)
- \*7110 Lebende Hochmoore
- 7120 Noch renaturierungsfähige degradierte Hochmoore
- 7140 Übergangs- und Schwingrasenmoore
- 7150 Torfmoor-Schlenken (Rhynchosporion)
- 7230 Kalkreiche Niedermoore
- \*91E0 Moorwälder

Arten des Anhangs II sind im Standard-Datenbogen nicht enthalten.

Um die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das FFH-Gebiet zu untersuchen, hat der Vorhabensträger einen Korridor von 500 bis 1.000 m beidseits der Autobahn im Hinblick auf relevante Projektwirkungen untersucht. Wir erachten diesen Suchraum zur Abschätzung der Erheblichkeit von Projektwirkungen für ausreichend, weil das

Ausbauvorhaben weitgehend bestandsorientiert geplant ist und zu keiner Erhöhung des Verkehrsaufkommens führt. Bau-, anlagen- oder betriebsbedingte Auswirkungen, die über diesen Suchraum hinausgreifen, sind ausgeschlossen.

Das geplante Bauvorhaben führt zu keiner dauerhaften oder vorübergehenden Inanspruchnahme von FFH-Gebietsflächen. Die infolge der geringfügigen Verbreiterung der Richtungsfahrbahn entstehenden Wirkungen auf die Umgebung beschränken sich auf wenige Meter neben der Autobahn (etwa durch Verschattungswirkungen verbreiteter Unterführungsbauwerke) und betreffen die weiter entfernt liegenden Gebietsteile nicht. Das Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Einwirkungen auf das FFH-Gebiet durch Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe) Licht, optische Stimuli oder Erschütterungen werden durch den geplanten Ausbau nicht verändert. Im Vergleich zur Grundbelastung, die sich aus dem laufenden Betrieb der Autobahn ergibt, fallen die baustellenbedingten vorübergehenden Zusatzbelastungen durch Baustellenfahrzeuge und Baumaschinen nicht nennenswert ins Gewicht. Die geplanten Änderungen des Entwässerungssystems führen zu einer verbesserten und umweltgerechteren Ableitung des Niederschlagswassers im Vergleich zum derzeitigen Zustand und führen schon wegen der Lage der Einleitungsstellen im Unterstrombereich der drei Gebietsteile ersichtlich zu keinen Auswirkungen. Die Vernetzungsbeziehungen zwischen den Gebietsteilen bleiben vorhabensbedingt unberührt, da sämtliche Gebietsteile westlich der Autobahn liegen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet nicht ernstlich zu besorgen sind. Dies gilt auch unter Berücksichtigung weiterer Projekte an der Autobahn, die derzeit geplant bzw. gebaut werden. Sowohl der geplante Umbau der PWC-Anlagen Inntal Ost und West als auch der in Umsetzung befindliche Bau einer Lärmschutzwand bei Oberaudorf liegen noch weiter vom FFH-Gebiet entfernt und haben ersichtlich keine negativen Auswirkungen. Die Naturschutzbehörden haben im Planfeststellungsverfahren bestätigt, dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht ernstlich zu besorgen sind.

## **2.2 FFH-Gebiet DE 8238371 („Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nussdorf“)**

Das FFH-Gebiet DE 8238371 „Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nussdorf“ umfasst eine Fläche von rund 192 ha und untergliedert sich in drei Teilgebiete. In der Nähe des geplanten Vorhabens liegt nur das Teilgebiet 03 (Pionierübungsplatz Nussdorf) südlich von Nußdorf auf dem Ostufer des Inns. Die Entfernung des Teilgebiets zum Vorhabensbereich beträgt mindestens 330 m. Die beiden anderen Gebietsteile befinden sich mehr als 1,6 km vom Vorhaben entfernt, wobei sich die Teilfläche 01 im Zustrombereich des von der Autobahn abfließenden Niederschlagswassers diesseits des Inns befindet.

Im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet 8238371 sind folgende Lebensraumtypen enthalten:

- 3150 Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions
- 6210 Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Festuco-Brometalia)
- 6430 Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Höhenstufe
- \*91E0 Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)

Im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet 8238371 sind folgende Arten des Anhangs II enthalten:

- 1086 Scharlachkäfer (*Cucujus cinnerabernus*)

- 1166 Kammolch (*Triturus cristatus*)
- 1193 Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)

Die o. g. Erläuterungen zum Untersuchungsraum gelten auch für das vorliegend zu untersuchende FFH-Gebiet.

Die geplante Baumaßnahme führt zu keinen dauerhaften oder vorübergehenden Flächenverlusten im FFH-Gebiet. Im Hinblick auf mittelbare Beeinträchtigungen durch bau-, anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen wird auf obige Ausführungen zum FFH-Gebiet „Moore um Raubling“ verwiesen. Mittelbare nachteilige Projektwirkungen auf die Lebensraumtypen des FFH-Gebiets über den Wasserpfad sind ausgeschlossen. Durch die vorgesehene Nachrüstung der Entwässerung wird das von der A 93 abfließende Niederschlagswasser im Vergleich zum derzeitigen Zustand systematischer erfasst und umfassender gereinigt. Die derzeitige Situation wird signifikant verbessert, ohne dass neue Verschmutzungsquellen hinzukommen. Verschmutzungen der dem Inn bzw. dem Kirchbach, der die Grenze zum Teilgebiet 01 darstellt, zufließenden Fließgewässer während der Bauphase wird durch landschaftspflegerische Schutzmaßnahmen (vgl. Unterlage 12.1, Maßnahme S 3) entgegengewirkt. Negative Auswirkungen sind zudem auszuschließen, da der Kirchbach selbst als Vorfluter des Teilgebiets fungiert und die im Gebiet gelegenen Stillgewässer nicht von ihm gespeist werden. Die Vernetzungsbeziehungen zwischen den Gebietsteilen bleiben vorhabensbedingt unberührt, da sämtliche Gebietsteile östlich der Autobahn liegen.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von geschützten Arten des Anhangs II sind unmittelbare Auswirkungen des Projekts ausgeschlossen. Mittelbare Auswirkungen sind aufgrund der Entfernung des Gebiets zum Vorhabensbereich und mangels steigendem Verkehrsaufkommen infolge der Baumaßnahmen ausgeschlossen. Beeinträchtigungen durch eine mögliche geringfügige Verschmutzung der Gewässer während der Bauphase werden durch geeignete Schutzmaßnahmen vermieden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet nicht ernstlich zu besorgen sind. Dies gilt auch unter Berücksichtigung weiterer Projekte an der Autobahn, die derzeit geplant bzw. gebaut werden. Sowohl der geplante Umbau der PWC-Anlagen Inntal Ost und West als auch der in Umsetzung befindliche Bau einer Lärmschutzwand bei Oberaudorf liegen noch weiter vom FFH-Gebiet entfernt und haben ersichtlich keine negativen Auswirkungen. Die Naturschutzbehörden haben im Planfeststellungsverfahren bestätigt, dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht ernstlich zu besorgen sind.

**2.3 Weitere FFH-Gebiete: DE 82383002 („Standortübungsplatz St. Margarethen/Brannenburg“), DE 8138371 („Auer Weidmoos und Kalten mit Kalten- aue“), DE 8037372 („Mausohrkolonien im südliche Landkreis Rosenheim“) und DE 8239371 („Hochriesgebiet und Hangwälder im Aschauer Tal“)**

Aufgrund der FFH-Vorprüfungen zu den beiden der geplanten Baumaßnahme nächstgelegenen FFH-Gebieten können für die oben aufgezählten, weiter entfernt gelegenen FFH-Gebiete erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele analog ausgeschlossen werden. Die Gebiete liegen nicht im Einwirkungsbereich des festgestellten Plans.

### **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 ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in

den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### **3.2 Planrechtfertigung**

Das Vorhaben verfügt über die erforderliche Planrechtfertigung. Es dient dem Wohl der Allgemeinheit. Die Planung ist auf die Zielsetzung des Fernstraßengesetzes ausgerichtet und erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten (vgl. BVerwG vom 01.04.2005, 9 VR 7/05, – juris, Rn. 5 m. w. N.). Die grundhafte Erneuerung des Oberbaus der Richtungsfahrbahn samt ihrer Verbreiterung dient der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn und ist zur Aufrechterhaltung des zusammenhängenden Bundesfernstraßennetzes geboten (vgl. §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 FStrG). Die Nachrüstung der Entwässerungsanlagen ist im Hinblick darauf gerechtfertigt, dass der Straßenbaulastträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG verpflichtet ist, beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sonstige öffentliche Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen (vgl. BayVGh vom 10.05.1999, 8 B 99.147, 8 B 98.3165 - juris, Rn. 28). Die Nachrüstung ist vernünftig und geboten, um die negativen Auswirkungen der Bundesautobahn auf die Belange der Wasserwirtschaft und des Umweltschutzes zu minimieren und den Gewässerschutz entsprechend den geltenden Regeln der Technik zu verbessern.

Die im Zuge der Zustandserfassungs- und –bewertungskampagne (ZEB) 2005 der bayerischen Straßenbauverwaltung durchgeführte Begutachtung des Erhaltungszustands der Richtungsfahrbahn B der A 93 hat ergeben, dass die derzeit bestehende Fahrbahn aus den frühen 1980er Jahren sowohl im Hinblick auf den bautechnischen Zustand als auch im Hinblick auf die zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens erforderliche Breite nicht mehr den aktuellen technischen Anforderungen entspricht. Aus Gründen der Verkehrssicherheit mussten bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Der so gekennzeichnete derzeitige Zustand ist im Hinblick auf die sehr große Bedeutung der Inntalautobahn für den deutschen und den europäischen Transitverkehr nicht länger tragbar.

Der geplante Ausbau der Richtungsfahrbahn ist im planfestgestellten Umfang vernünftigerweise geboten, um das zukünftige Verkehrsaufkommen leistungsfähig und sicher bewältigen zu können. Die Verbreiterung der Fahrbahn auf 12 m ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vernünftig. Darüber hinaus kann bei zukünftigen Bauarbeiten an der Strecke die Bereitstellung von zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung selbst bei Vollsperrung einer Richtungsfahrbahn gewährleistet werden, was die wirtschaftliche und sparsame Durchführung von Bauarbeiten unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Fernverkehrs ermöglicht.

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

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

#### **3.3.1 Planungsvarianten**

Alternative Planungslösungen kommen im Vergleich zum vorgesehenen Planungsumfang nicht in Betracht. Die Erneuerung des Oberbaus der östlichen Richtungsfahrbahn der A 93 und die Nachrüstung der Entwässerung haben sich zwangsläufig am Bestand zu orientieren. Ein Abrücken der Trasse von der derzeitigen Linie drängt sich nicht auf, zumal die westliche Richtungsfahrbahn unverändert bestehen bleibt und jede Abrückung zu einer ungewöhnlichen, unwirtschaftlichen und unnötig Flächen verbrauchenden Lösung führen würde.



Die bloße Sanierung der bestehenden Fahrbahn stellt ebenfalls keine vorzugswürdige Alternative dar. Zwar würde eine solche Lösung für die bloße Erneuerung der Fahrbahndecke ausreichen, die mit der Planung vernünftigerweise verfolgte Zielsetzung der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Leistungsfähigkeit der Autobahn würde jedoch verfehlt. Denn mit der bloßen Sanierung könnten die Fahrstreifen nicht entsprechend den technischen Anforderungen an eine Autobahn mit dem gegebenen Verkehrsaufkommen hergestellt werden. Zudem wäre eine Verkehrsführung von 4+0, also die Aufrechterhaltung aller vier Fahrstreifen, im Falle von künftigen Baumaßnahmen an der Strecke nicht möglich, was im Hinblick auf die verkehrssichere und wirtschaftliche Durchführung von Bauarbeiten an dieser bedeutenden Transitverbindung nicht in Kauf genommen werden kann.

Ein Verzicht auf die geplante Verbesserung der Entwässerungssituation drängt sich ersichtlich auch nicht als vorzugswürdig auf.

### 3.3.2 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von Autobahnen – RAA 2008". 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 nachfolgenden Überlegungen, im Übrigen wird auf Unterlage 1 verwiesen:

#### 3.3.2.1 Trassierung

Die A 93 Süd ist nach der RAA 2008 als Fernautobahn in die Entwurfsklasse EKA 1 A einzustufen. Die Trassierung erfolgt weitgehend bestandsorientiert und berücksichtigt mehrere Zwangspunkte. Dabei stellen die Anpassung an die Ausbauachse und Gradiente der Fahrbahn A (FR Kiefersfelden) und die planerische Berücksichtigung bestehender Anlagen wie Überführungsbauwerke, Parkplätze und PWC-Anlagen, Anschlussstellen und Lärmschutzeinrichtungen eine wesentliche Rolle. Zudem werden derzeit konkret in Planung befindliche Änderungen an solchen Anlagen beachtet.

In Verwindungsbereichen ist eine Erhöhung der Längsneigung auf 1,0 % geplant, um die wasserabflussschwachen Zonen zu minimieren. Die Haltsichtweiten werden durchgängig eingehalten. An wenigen Stellen wird zudem die Bestandsgradienten geringfügig optimiert, insbesondere zur Erhaltung bzw. Erreichung der erforderlichen lichten Höhen bei den Überführungs- bzw. Unterführungsbauwerken. Darüber hinaus wird die Querneigung der Fahrbahn streckenweise nach außen geneigt, um das Niederschlagswasser breitflächig über die Bankette und Böschungen abzuleiten.

Die geplante Trassierung ist geeignet, die mit der Planung angestrebten Zielsetzungen zu erreichen, ohne öffentliche oder private Belange unverhältnismäßig zu berühren. Die geringfügigen Veränderungen führen ausschließlich zu einer Verbesserung der derzeitigen Situation.

#### 3.3.2.2 Querschnitt

Der gewählte Querschnitt ist vernünftigerweise geboten, um den Verkehr leistungsfähig und sicher abzuwickeln und spätere Anpassungsarbeiten an der Strecke ohne schwerwiegende Eingriffe in den Verkehrsablauf durchführen zu können.

Nach der amtlichen Verkehrszählung aus dem Jahre 2005 wies die A 93 Süd abschnittsweise eine Verkehrsbelastung von bis zu 48.000 Kfz/24h auf. Bis zum Jahr 2025 ist nach der Verkehrsuntersuchung des Sachverständigen Prof. Kurzak abschnittsweise eine Verkehrsbelastung von 47.000 bis 51.000 Kfz/24h zu prognostizieren. Der geplante Querschnitt der Fahrbahn B als RQ 31 mit einer Breite von 12,0 m für die Richtungsfahrbahn ist zur Bewältigung dieser Verkehrsmenge erforderlich. Die Herstellung dieser Fahrbahnbreite ermöglicht zukünftig die Verkehrsführung 4+0, so dass bei künftigen Baustellen auf der Richtungsfahrbahn A der Autobahnverkehr ohne Einschränkung der Fahrstreifen aufrecht erhalten bleibt.

Aus den vorgenannten Gründen erachten wir eine Verringerung des geplanten Querschnitts für unverhältnismäßig. Im Vergleich zu den infolge der erforderlichen Verbreiterung der Fahrbahn berührten Belangen, insbesondere der Eigentümerinteressen und des Umweltschutzes, erachten wir die verfolgten Ziele der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Autobahn für schwerwiegender.

### 3.3.2.3 Kreuzungen

Im Zuge des Bauvorhabens werden keine neuen Kreuzungen hergestellt oder bestehende Kreuzungen verlegt oder beseitigt. Infolge der Verbreiterung der Fahrbahn werden die bestehenden Kreuzungen den geänderten Verhältnissen angepasst.

Die Forderung der Gemeinde Nußdorf a. Inn, die über die Autobahn überführte Staatsstraße St 2359 um einen neu anzulegenden Geh- und Radweg zu verbreitern, wird zurückgewiesen. Die Planung der A 93 löst insoweit keinen Konflikt aus, der im Rahmen der Planfeststellung zu bewältigen wäre, denn das Kreuzungsbauwerk wird von der Baumaßnahme nicht berührt. Eine Entscheidung kommt auch aus kreuzungsrechtlichen Vorschriften nicht in Betracht. Die Gemeinde Nußdorf a. Inn ist nicht Straßenbaulastträger für die Staatsstraße St 2359, in deren Verlauf sie die Herstellung eines Geh- und Radwegs fordert. Die zuständige Straßenbaubehörde des Straßenbaulastträgers Freistaat Bayern, das Staatliche Bauamt Rosenheim, hat keine Änderung der bestehenden Kreuzung verlangt. Es ist gleichfalls nicht ersichtlich, dass infolge des vorgesehenen Autobahnausbaus der Straßenbaulastträger der Autobahn die Verbreiterung der kreuzenden Staatsstraße hätte verlangen müssen. Denn der Ausbau zieht weder bauliche noch verkehrliche Veränderungen im Verhältnis zur kreuzenden Staatsstraße nach sich.

### 3.3.3 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).

#### 3.3.3.1 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).

#### 3.3.3.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

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 Verschiebung der Trasse kommt bereits deshalb nicht infrage, weil lediglich ein bestandsorientierter Ausbau geplant ist und sich die Linie der Richtungsfahrbahn B vernünftigerweise nach der Linie der unveränderten Richtungsfahrbahn A richtet. Im Übrigen wäre eine solche Verschiebung auch aus Kostengründen nicht gerechtfertigt. Eine Tieferlegung der Gradienten ist ebenfalls allein schon aus Kostengründen abzulehnen, denn zu den erheblichen Mehrkosten für die Autobahn selbst würden auch umfangreiche Anpassungsarbeiten am nachgeordneten Straßennetz erforderlich.

#### 3.3.3.1.2 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.

### 3.3.3.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 22.10.2009 wird die A 93 Süd im Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung im Abschnitt AD Inntal – AS Reischenhart von 51.000 Kfz/24h, im Abschnitt AS Reischenhart – AS Brannenburg von 50.000 Kfz/24h, im Abschnitt AS Brannenburg – AS Oberaudorf von 48.000 Kfz/24h und im Abschnitt AS Oberaudorf – AS Kiefersfelden von 47.000 Kfz/24h aufweisen. Der Schwerverkehrsanteil wird auf allen Abschnitten bei 17 % am Tag (6:00 Uhr bis 22.00 Uhr) und 32 % in der Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) liegen. Die Verkehrsprognose wurde auf der Basis ausreichender Ermittlungen auf der Grundlage einer geeigneten Methode entwickelt und wurde im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens von keinem Verfahrensbeteiligten angegriffen. Wir erachten sie als taugliche Grundlage für die Beurteilung der Verkehrslärmbelastung.

Der Lärmschutz ist auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, nicht jedoch auf Spitzenbelastungen auszulegen (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 Immissions**berechnung** 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 (Ulrich, DVBl 1985, 1159).

### 3.3.3.1.4 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 vorliegend geplante Erneuerung der Autobahn stellt ersichtlich keinen Bau im Sinne von § 41 BImSchG dar, denn die A 93 wird in ihrem äußeren Erscheinungsbild nicht verändert. Die geringfügige Verbreiterung der Richtungsfahrbahn ändert an diesem Befund nichts. Die Planung ist als Änderung im Sinne von § 41 BImSchG zu beurteilen.

Zur Lärmvorsorge führt nur eine wesentliche Änderung.

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Ob die Erneuerung des Oberbaus der Richtungsfahrbahn B der A 93 in der geplanten Form einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, ist zweifelhaft. Ohne Zweifel greift die Maßnahme in die Substanz der Straße ein. Insbesondere die geplante Verbreiterung der Fahrbahn macht deutlich, dass es sich nicht nur um eine bloße Erhaltungsmaßnahme handelt, die von vornherein keinen erheblichen baulichen Eingriff darstellen würde. Die Planung zielt auch auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsachse insoweit ab, als das Verkehrsaufkommen durch die

Verbreiterung der Fahrspuren besser bewältigt und bei künftigen Baumaßnahmen der Verkehr in beiden Richtungen zweispurig aufrecht erhalten werden kann. Allerdings zeigt die Verkehrsprognose, dass der bauliche Eingriff in die Straßensubstanz zu keinem vermehrten Verkehrsaufkommen führen wird. Es kann dahinstehen, ob bei dieser Sachlage ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt, denn die Planung stellt aus anderen Gründen keine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV dar.

Der bauliche Eingriff führt nach den vom Vorhabensträger durchgeführten und im Planfeststellungsverfahren vom Bayer. Landesamt für Umwelt bestätigten Lärmrechnungen nicht zu einer Verkehrslärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) oder zu einer Steigerung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht oder zu einer weiteren Pegelerhöhung von Werten jenseits von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht. Die prognostizierte Verkehrsmenge bleibt von dem baulichen Eingriff unberührt. Die Verbreiterung der Fahrbahn und die Änderungen an der Gradienten führen zu keiner Lärmvorsorge auslösenden Pegelerhöhung. Dies gilt insbesondere auch für die Streckenabschnitte, wo Gebäude bereits derzeit Lärmpegeln ausgesetzt sind, die über die Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht hinausgehen. Weitere Pegelerhöhungen werden durch die Herstellung der Fahrbahn mit einem lärmoptimierten Fahrbahnbelag vermieden, der die erheblich höheren Geräuschbelastungen durch die derzeitige Betondecke deutlich reduziert. Weist die Betondecke aus den frühen 1980er Jahren einen Korrekturwert  $D_{stro}$  von + 2 dB(A) auf besitzt der lärmoptimierte neue Fahrbahnbelag eine Lärminderungswirkung von mindestens - 2 dB(A).

Im Ergebnis besteht keine Verpflichtung zur Lärmvorsorge. Die Anordnung von aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen ist nicht gerechtfertigt. Eine Lärmsanierung als freiwillige Leistung des Vorhabensträgers ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die von der Gemeinde Kiefersfelden geforderte Nachbesserung des Lärmschutzes im Streckenabschnitt zwischen den Autobahnraststätten und der Bundesgrenze (dort vor allem in Fahrtrichtung Süden – Fahrbahn A), denn dieser Bereich liegt außerhalb der Planfeststellungsgrenzen und wird von der Baumaßnahme nicht berührt. Ebenso wenig ist die von der Gemeinde Nußdorf a. Inn erhobene Forderung nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h sowie eines Lkw-Überholverbots und der Herstellung zusätzlicher Lärmschutzwände auf der Ostseite der Autobahn zur weiteren Lärmreduzierung Gegenstand der Planfeststellung.

Im Hinblick auf den zu erwartenden Baulärm wird auf die Auflagen A.3.4.2 bis A.3.4.4 verwiesen, die die Belastungen auf ein hinnehmbares Maß beschränken. Die verbleibenden Belastungen sind hinzunehmen.

### 3.3.3.2 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.

Das planfestgestellte Vorhaben führt zu keinem höheren Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und damit zu keinem vermehrten Schadstoffausstoß. Die Bekämpfung etwaig bestehender Belastungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

### 3.3.3.3 Bodenschutz

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

Das 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.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten. Durch die vorgesehenen Baumaßnahmen erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn nicht. Der Boden wird also im Vergleich zur weiteren Verkehrsentwicklung keiner zusätzlichen Schadstoffbelastung ausgesetzt sein. Der Boden unterliegt bereits derzeit einer Vorbelastung, die sich durch das planfestgestellte Vorhaben nur hinsichtlich der Bodenversiegelung für die Verbreiterung des Querschnitts erhöht. Diese Zusatzbelastungen sind jedoch hinnehmbar, insbesondere betreffen die Eingriffe weit überwiegend ökologisch nicht oder gering bedeutsame Böden. Der im Rahmen der Baumaßnahme anfallende Oberboden soll in naturnahem Zustand erhalten bleiben und einer Verwendung als Oberboden möglichst in der näheren Umgebung zugeführt werden.

### 3.3.4 Naturschutz- und Landschaftspflege

#### 3.3.4.1 Verbote

Striktes Recht steht dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen.

Aufgrund der Ergebnisse der FFH-Vorprüfung können erhebliche Beeinträchtigungen der in räumlicher Nähe zum geplanten Straßenbauvorhaben liegenden Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgeschlossen werden. Im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegen keine weiteren FFH-Gebiete oder Europäische Vogelschutzgebiete nach der V-RL. Eine Entscheidung nach Art. 49 a Abs. 2 BayNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Die Autobahn A 93 verläuft zwischen dem AD Inntal und Kiefersfelden zu großen Teilen im Landschaftsschutzgebiet „Inntal“ gemäß der Kreisverordnung zum Schutze des Inntales vom 11.2.1952 (Nr. 2/324-2). Nach § 3 dieser Schutzgebietsverordnung des Landkreises Rosenheim ist es innerhalb des geschützten Gebietes unzulässig Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind, das Landschaftsbild oder die Natur zu beeinträchtigen. Nach § 4 dieser Verordnung ist nur mit Zustimmung der höheren oder mit der Ermächtigung der unteren Naturschutzbehörde u. a. zulässig, (...) die Veränderung von Wasserläufen, die Vornahme von Kahlschlägen und die Anlage oder Veränderung von Wegen und Straßen. Im vorliegenden Fall kann die geplante Erneuerung des Oberbaus einschließlich der Nachrüstung der Entwässerung genehmigt werden, weil der Charakter des Landschaftsschutzgebiets infolge der Maßnahme nicht verändert wird. Die Landschaft ist durch die bestehende Autobahn bereits vorgeprägt. Im Vergleich dazu fallen die vorgesehenen Baumaßnahmen nicht ins Gewicht. Die Planung sieht zudem landschaftspflegerische Maßnahmen zur Einbindung der Autobahn in die Landschaft durch Bepflanzung der Verkehrs- und Entwässerungseinrichtungen vor. Die mit der Planung verfolgten Ziele stellen Gründe des allgemeinen Wohls dar, die im vorliegenden Fall gegenüber dem Landschaftsschutz überwiegen. Gleiches gilt auch im Hinblick auf die derzeit noch nicht rechtsgültige Schutzgebietsverordnung für das geplante Landschaftsschutzgebiet 00595.01 „Inntal Süd“ vom 31.07.2007, der zufolge alle Handlungen verboten sein werden, die geeignet sind, den Charakter des Gebiets zu verändern oder dem Schutzzweck nach § 3 der Schutzgebietsverordnung zuwiderzulaufen. Der vorherigen Erlaubnis wird gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe c der Schutzgebietsverordnung insbesondere bedürfen, wer im Landschaftsschutzgebiet beabsichtigt, Straßen (...) zu errichten oder wesentlich zu ändern. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt die erforderliche Erlaubnis (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die untere Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen erteilt.

Bei Bau-km 12+400 quert die Autobahn das Naturdenkmal „Gletscherschliff bei Fischbach (Ostteil) auf Fl.Nr. 203; Gde. Flintsbach am Inn“. Es kommt dabei durch

die Baumaßnahme jedoch zu keinem Eingriff in die Flächen des Naturdenkmals. Beeinträchtigungen des Denkmals sind ausgeschlossen. Im Bereich des Denkmals ist zudem als landschaftspflegerische Schutzmaßnahme S 1 die Errichtung von Absperrungen zum Schutz von angrenzenden wertvollen Flächen angeordnet.

Für die trotz der umfangreich geplanten Schutzmaßnahmen erforderliche Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope wird eine Ausnahme von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen, weil die Beeinträchtigungen durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen werden. Der Planfeststellungsbeschluss umfasst die ansonsten erforderliche Ausnahmeerteilung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 42 Abs. 1 BNatSchG stehen dem geplanten Vorhaben nicht entgegen. Die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen führen dazu, dass die Erfüllung von Verbotstatbeständen von vorneherein ausgeschlossen werden kann. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen S 1 bis S 3 stellen sicher, dass die Lebensräume besonders geschützter Tierarten im Einwirkungsbereich der Autobahn vor Beeinträchtigungen wirksam abgeschirmt werden und daher keine negativen Auswirkungen auf einzelne Exemplare der Arten oder deren Lebensstätten zu befürchten sind. Die Rodung bzw. der Rückschnitt von Gehölzen wird außerhalb der Brutzeit unter Beachtung der in § 39 Abs. 5 BNatSchG enthaltenen Regelung während der Vegetationsruhe zwischen dem 1. Oktober und dem 28./29. Februar durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass keine besetzten Nester gehölbewohnender Vogelarten zerstört werden. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist bereits aufgrund des Umfangs der Projektwirkungen ausgeschlossen, da sich an der bestehenden Situation entlang der bereits erheblich vorbelasteten Autobahn nichts verändert und der geplante Ausbau insbesondere zu keiner Erhöhung der Verkehrsmenge führt.

Eine Schädigung von Standorten der im Nahbereich der A 93 nachgewiesenen Anhang IV Pflanzenart *Apium repens* wird vermieden, in dem dieser Bereich als Tabuzone behandelt wird und durch feste Sicherungseinrichtungen vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen bewahrt wird. Indirekte Beeinträchtigungen durch stoffliche Einträge während der Bauzeit werden durch den Einsatz von Fangbrettern auf dem Seitenstreifen vermieden. Gleiches gilt für die Pflanzenart *Cypripedium calceolus*, deren Vorkommen im Einwirkungsbereich nicht nachgewiesen aber potenziell möglich ist. Aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen kann dahinstehen, dass bloß potenzielle Vorkommen einer Art nicht unter die Regelungen des strengen Artenschutzes fallen.

Säugetierarten des Anhangs IV der FFH-RL werden vom Vorhaben nicht in verbotsrelevanter Weise betroffen. Im Untersuchungsraum liegen derzeit keine aktuellen Nachweise geschützter Fledermausarten vor. Dennoch scheint das weitere Umfeld um die A 93 grundsätzlich als Lebensraum für Fledermäuse geeignet, so dass der Vorhabensträger vorsorglich die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf diese Arten untersucht hat. Ein Verstoß gegen Verbote ist ausgeschlossen, da sich das Vorhaben wie oben bereits gezeigt nicht auf die bereits bestehende Kollisionsgefahr signifikant erhöhend auswirkt. Die von der Baumaßnahme berührten Waldränder sind weitgehend durch Jung- und Mittelbäume und Fichten gekennzeichnet und als Lebensraum ohne Bedeutung. Die Verbreiterung um einen Meter führt zu keiner Zerstörung von Lebensstätten. Im Hinblick auf die drei weiteren geschützten Säugetierarten *Castor fiber*, *Dryomys nitedula* und *Muscardinus avellanarius* können verbotswidrige Beeinträchtigungen ebenfalls ausgeschlossen werden. Erstere Art weist gegenüber Straßen eine große Toleranz auf und wird durch das Vorhaben nicht an einer Lebensstätte betroffen. Die zwei letzteren Arten sind hauptsächlich auf ihren Gehörssinn angewiesen und es kann daher davon ausgegangen werden, dass sie das bereits erheblich vorbelastete Gebiet entlang der A 93 nicht als Lebensraum

nutzen. Sporadische Nutzungen werden durch das geplante Vorhaben im Vergleich zur derzeitigen Situation nicht nachteilig beeinträchtigt.

Hinsichtlich der Reptilienarten *Coronella austriaca* und *Lacerta agilis*, für die es im Untersuchungsgebiet keine aktuellen Nachweise gibt, kann eine Beeinträchtigung in ihren potenziell geeigneten Habitaten ausgeschlossen werden. Die Baumaßnahmen beschränken sich auf die für die Arten ungeeigneten eher schattigen Bereiche.

In Bezug auf geschützte Amphibienarten haben die Untersuchungen des Vorhabensträgers keine Nachweise erbracht. Vorsorglich wurden vorhabensbedingte Auswirkungen auf potenziell geeignete Habitate untersucht. Eine Beeinträchtigung der Arten *Triturus cristatus* und *Rana dalmatina* lässt sich danach ausschließen, weil sich die Bauarbeiten auf die straßenbegleitende Böschung mit Gras- und Krautflur beschränken, die für die Tierarten ungeeignet sind. Gleiches gilt im Hinblick auf die Art *Hyla arborea*, deren potenziell geeignetes Habitat bei km 15,100 zusätzlich durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Schutzmaßnahmen wirksam von der Baumaßnahme abgeschirmt wird. Das Setzen von Fangbrettern verhindert zudem eine Beeinträchtigung durch eingeschwemmtes Erdmaterial.

Weitere geschützte Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Dasselbe gilt im Hinblick auf die europäischen Vogelarten, die den Wirkraum entlang der hoch belasteten Autobahn meiden und daher vorhabensbedingt nicht beeinträchtigt werden. Im Übrigen wird auf Unterlage 12.4 verwiesen.

#### 3.3.4.2 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 des BNatSchG enthaltenen Ziele 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 den Planunterlagen 12.1 bis 12.4 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 ande-



re Lösung nicht für zumutbar angesehen. Die Planung schafft mit ihren moderaten Eingriffen in dem bereits erheblich vorbelasteten Gebiet ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Verkehrsbedürfnis auf der einen und den Anforderungen an den Naturhaushalt auf der anderen Seite. Die Nachrüstung der Entwässerung verbessert sogar den derzeitigen Zustand und verringert die Belastungen für die Natur.

### 3.3.4.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 3.3.4.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind;
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

#### 3.3.4.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12.1) verwiesen. Mit Hilfe der Schutzmaßnahme S 1 werden vorhandene Biotop- und Gehölzflächen im Baustellenbereich vor Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb geschützt. Dabei wird das Baufeld durch Bauzäune abgegrenzt. Die Schutzmaßnahme S 2 sieht die Rodung bzw. den Rückschnitt von Gehölzen nur in der Zeit zwischen dem 1. Oktober und dem 28./29. Februar und damit außerhalb der Vegetations- und Brutphase vor.

Die Eingriffe in das Landschaftsbild werden mit Hilfe der vorgesehenen landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 3 minimiert.

Im Übrigen wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Unterlage 12.1) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

#### 3.3.4.3.3 Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen

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

##### Dauerhafter Verlust von Biotopflächen

Die vorgesehene Verbreiterung der Fahrbahn und die Errichtung von Entwässerungseinrichtungen führen zu einer unmittelbaren Veränderung für Biotopflächen wiederherstellbarer Biotope mit längerer Entwicklungszeit im Ausmaß von insgesamt 7.170 m<sup>2</sup>, wovon 800 m<sup>2</sup> außerhalb der Beeinträchtigungszone der A 93 liegen.

##### Versiegelung land- und forstwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen

Die Neuversiegelung bisher nicht versiegelter land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen umfasst rund 7.080 m<sup>2</sup>. Dazu kommen weitere 22.300 m<sup>2</sup> Verlust von straßennahen Böden, die neu versiegelt werden.

##### Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigungen

Durch die vorgesehenen Baumaßnahmen kommt es zu vorübergehenden unmittelbaren Beeinträchtigungen wiederherstellbarer Biotope mit längerer Entwicklungszeit im Ausmaß von 26.140 m<sup>2</sup>.

##### Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ergibt sich durch den Verlust von Gehölzgruppen und –säumen innerhalb der Beeinträchtigungszone der A 93 im Ausmaß von 11.210 m<sup>2</sup> sowie durch den Verlust von 15 das Landschaftsbild prägenden Einzelbäumen.

Die Gesamtfläche, die durch unvermeidbare Beeinträchtigungen betroffen wird, beträgt rund 7,4 ha.

#### 3.3.4.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Nach diesen Kriterien ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 2,9 ha. Der Kompensationsbedarf für wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit er-

rechnet sich dabei zu rund 1,4 ha. Für die Versiegelung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen sowie straßennaher Böden besteht ein Kompensationsbedarf von rund 1,15 ha. Der Ausgleich der Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds zieht einen Kompensationsbedarf von rund 0,34 ha nach sich.

Die Planung sieht nur insgesamt rund 1,1 ha Ausgleichsflächen vor, wovon wegen ihrer Lage außerhalb der Beeinträchtigungszone der Autobahn alle Flächen voll anrechenbar sind. Daher wird der Vorhabensträger verpflichtet, durch Herstellung weiterer Maßnahmen auf hierfür geeigneten Flächen den Kompensationsbedarf vollständig zu erfüllen (vgl. Ziffern A.3.3.1 und A.3.5.1). Die Entscheidung, welche Flächen dafür in Anspruch genommen werden, haben wir uns unter Ziffer A.7 vorbehalten. Mit diesen Regelungen ist eine vollständige Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft gewährleistet. Die genaue Festlegung der Flächen kann einer nachfolgenden Planungsentscheidung vorbehalten bleiben, da kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass geeignete Kompensationsflächen vorhanden sind. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Kompensation gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sowohl durch Ausgleichs- als auch Ersatzmaßnahmen erfolgen kann. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen müssen nicht zwingend in räumlicher Nähe zum Eingriffsort vorgenommen werden. Der Vorhabensträger hat bereits ein landwirtschaftliches Grundstück (Fl.Nr. 562 der Gemarkung Pfraundorf) in der Nähe der Autobahn erworben, dessen grundsätzliche Geeignetheit für die Herstellung landschaftspflegerischer Maßnahmen von der zuständigen unteren Naturschutzbehörde untersucht und bestätigt wurde. Darüber hinaus hat der Vorhabensträger Kontakt mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) aufgenommen, um eine weitere Fläche für die Anlegung von Wald zur Nutzung übertragen zu bekommen. Sowohl die grundsätzliche Nutzungsmöglichkeit als auch die grundsätzliche Eignung der Fläche (Fl.Nr. 1339/3, Gemarkung Marienberg, Gemeinde Schechen) wurde von den beteiligten Behörden, der BImA, der unteren Naturschutzbehörde und der unteren Forstbehörde bestätigt.

Im LBP (Unterlage 12.1 und 12.3) sind die vorgesehenen Maßnahmen im Einzelnen dargestellt. Hierauf nehmen wir Bezug. Soweit im Rahmen der angeordneten (vgl. A.3.3.1 und A.3.5.1) Herstellung einer vollständigen Kompensation für vorhabensbedingte Eingriffe Maßnahmen der Landschaftspflege geplant werden, sind die in Unterlage 12.1 enthaltenen Entwicklungsziele für die ursprünglich vorgesehene Ausgleichsmaßnahme A2 (vgl. Unterlage 12.1, Seite 30) zu berücksichtigen. Im Rahmen der vorliegend festgestellten Planung sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

#### Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Das Bauvorhaben hat vor allem Auswirkungen auf straßenbegleitende erheblich vorbelastete Flächen. Teilweise werden jedoch auch naturschutzfachlich höherwertige Biotop mit längerer Entwicklungszeit betroffen, die im Randbereich der derzeitigen Trasse vorhanden sind. Davon sind überwiegend ältere Gehölzsäume betroffen. Das Landschaftsbild wird beeinträchtigt, weil infolge des baubedingten Gehölzverlustes der optische Eindruck der Autobahn als künstliches Bauwerk verstärkt wird. Unter Berücksichtigung der Ziele des Arten- und Biotopschutzprogramms wird daher im Ausgleichskonzept vorrangig die Erhaltung und Wiederherstellung des Landschaftsbilds und des Naturhaushalts angestrebt, indem die Fahrbahn eingegrünt und in die Landschaft eingebunden wird. Daneben zielt das Ausgleichskonzept auf die Schaffung von Vernetzungsstrukturen in der Talau unter Anbindung an bestehende Gehölz- und Saumstrukturen sowie auf die Herstellung von strukturreichen Lebensräumen und Rückzugsmöglichkeiten für Tier- und Pflanzenarten in dem intensiv landwirtschaftlich genutzten Umfeld.

Mit der Ausgleichsmaßnahme **A1** wird die Entwicklung von Extensivwiesen mit Gehölzstrukturen auf vorhandenen Grünlandflächen im Nahbereich des Inns in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Bachlauf „Altwasser“ bei Bau-km 12+800 bis 12+900

umgesetzt. Dabei wird der Oberboden abgeschoben und ein Pflegemanagement mit Heumulchansaat und Mähgutabfuhr etabliert. Im Randbereich zum Bachlauf wird die Fläche tiefer gelegt und durch Bodenabtrag eine Feuchtwiese hergestellt. Zudem wird die Pflanzung von wärmeliebenden Heckenstrukturen aus autochthonen, standorttypischen Baum- und Straucharten in den Randbereichen der Extensivwiese vorgesehen. Besonnte Steinhaufen werden als atypische Sonderlebensräume in der Wiese angelegt. Die Größe der Ausgleichsfläche beträgt 1,08 ha und liegt außerhalb der mittelbaren Beeinträchtigung der A 93.

#### Maßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Die Landschaft im Planungsabschnitt ist bereits durch die bestehende Autobahn geprägt. Zusätzliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die Planung werden durch die landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. So sorgt die Neuanlage von Gehölzen für die landschaftliche Einbindung und Begrünung der verbreiterten Fahrbahn und schwächt deren wuchtige optische Wirkung ab. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes infolge von Verlusten von Gehölzgruppen und 15 landschaftsbildprägenden Einzelbäumen werden durch Neupflanzung von Gehölzen und 60 Einzelbäumen kompensiert.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A.3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen zu Gunsten der festgesetzten Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft ist auch unter Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange gerechtfertigt. Das Inntal bietet nur eine eingeschränkte Zahl von landwirtschaftlichen Nutzflächen, die daher für die Landwirtschaft wertvoll sind. Darauf hat die Planung Rücksicht genommen. Der für die Kompensationsmaßnahmen vorgesehene Flächenentzug belastet nach den Feststellungen der Landwirtschaftsverwaltung keinen landwirtschaftlichen Betrieb in signifikanter Weise. Der Vorhabensträger hat zudem Kompensationsflächen freihändig erwerben können. Insgesamt ist nicht anzunehmen, dass die geplante Nutzungsänderung der betroffenen landwirtschaftlichen Flächen eine Beeinträchtigung der agrarstrukturellen Belange darstellt. Deshalb sind Abstriche an der erforderlichen Kompensation für die Eingriffe in Natur und Landschaft nicht gerechtfertigt.

### 3.3.5 Gewässerschutz

#### 3.3.5.1 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.

Wasserschutzgebiete oder amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete werden durch die Planung nicht berührt. Von den Baumaßnahmen werden 17 Gewässerunterführungen sowie 14 Gewässerkreuzungen mit Durchlassbauwerken berührt. Sowohl von der Dimensionierung der Kreuzungsbauwerke als auch von ihrer Positionierung, die durch die vorhandene Fahrbahn maßgeblich vorbestimmt wird, wurden

von der Wasserwirtschaftsverwaltung keine Bedenken erhoben. Dass sich infolge der geringfügigen Änderung der Gradienten geringere lichte Höhen bei einzelnen Bauwerken ergeben, ist im Hinblick auf die wasserwirtschaftlichen Erfordernisse unbedenklich, da ihre Dimensionierung jedenfalls größer ist als die oberstrom gelegenen Bauwerke der Fahrbahn A und damit keine Verschlechterung der Abflussverhältnisse zu befürchten ist. Die vorgesehene Verlegung eines Grabens bei Bau-km 1+850 und die Verlegung des Urschergrabens bei Bau-km 5+650 wurden von der Wasserwirtschaftsverwaltung als unbedenklich eingestuft. Gründe, die gegen den geplanten Gewässerausbau sprechen, sind nicht ersichtlich.

### 3.3.5.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das auf den Fahrbahnen anfallende Niederschlagswasser soweit wie möglich breitflächig über die Bankette abzuleiten und im Bereich der Dammböschungen bzw. des angrenzenden Geländes unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht breit- und oberflächlich zu versickern. In Bereichen, in denen eine breitflächige Versickerung oder Muldenversickerung nicht möglich ist, wird das Niederschlagswasser gesammelt und zu bestehenden oder neu geplanten Sickerflächen geleitet (dezentrale Versickerung). Vor der Ausleitung von Niederschlagswasser in Sickerflächen und stellenweise auch bei Ausleitungen zur breitflächigen Versickerung werden Sedimentationsanlagen in Form von Absetzschächten ohne Rückhaltung vorgeschaltet. Dadurch werden Leichtstoffe zurückgehalten und der Schmutzeintrag in die humösen Schichten der Sickerbereiche reduziert.

Bei Böden, die zur Versickerung nicht geeignet sind, insbesondere vom Baubeginn bis etwa zur Anschlussstelle Reischenhart bei Bau-km 6+000 erfolgt die Ableitung des Niederschlagswassers je nach topographischer Gegebenheit und Wassermenge über einen trockenfallenden Seitengraben mit Vegetationspassage, ein kombiniertes Absetz- und Rückhaltebecken (Erdbecken mit Dauerstau), ein trockenfallendes Rückhaltebecken (Erdbecken) mit vorgeschaltetem Absetzbecken (Erdbecken mit Dauerstau), einer Sedimentationsanlage oder einem Entwässerungsgraben mit Grabensperre (Rückhaltung – Tauchdamm/Tauchwand) in die jeweiligen Vorfluter. Die geplanten Becken weisen sämtlich eine Aufnahmekapazität für Leichtstoffe von > 30 m<sup>3</sup> auf. Die Ölspeichermenge der Sedimentationsanlagen wird je nach anfallender Wassermenge im Rahmen der Ausführungsplanung bemessen. Je nach Grundwasserstand werden die Entwässerungsgräben mit Grabensperren (Dauerstau) ausgeführt. Die Tauchdämme bzw. Tauchwände der Gräben weisen ebenfalls Rückhaltungsmöglichkeiten für Leichtstoffe auf.

Die geplanten Maßnahmen dienen der Nachrüstung des bestehenden Entwässerungssystems der A 93 und beziehen auch Niederschlagswasser ein, das auf der unveränderten Fahrbahn A anfällt. Sie führen zu einer wesentlichen Verbesserung der bestehenden Situation, indem das Niederschlagswasser künftig vorgereinigt und nicht stoßweise in die Vorfluter abgeleitet wird. Die Feinabstimmung über die Festlegung der Drosselabflüsse an den Einleitungsstellen wird der Vorhabensträger mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Rosenheim im Zuge der Ausführungsplanung vornehmen (vgl. A.4.3.1).

Die geplante Entwässerung ist in den Planunterlagen 13.1 bis 13.4 ausführlich dargestellt.

Die Einleitungen sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A.4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß § 12, 15, 55, 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A.4.3 angeordneten Aufla-

gen, insbesondere im Hinblick auf die Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

### 3.3.6 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in geringem Ausmaß Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Von der Flächenversiegelung sind rund 3.280 m<sup>2</sup> landwirtschaftlicher Nutzfläche betroffen. Nach den Erkenntnissen der Landwirtschaftsverwaltung verlieren infolge dessen drei Haupterwerbsbetriebe 0,2 bis 2 % ihrer Betriebsfläche. Daneben führen die erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen zu Flächenverlusten, die ebenfalls deutlich weniger als 5 % der Betriebsflächen der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe ausmachen. Bei einem Flächenentzug dieser Größenordnung sind Existenzgefährdungen von vornherein nicht zu befürchten.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau 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 nicht durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens betroffen, da die geplanten Maßnahmen zu keinen neuen Grundstückszerschneidungen oder Umwegen führt.

Die Verbreiterung der Fahrbahn ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Verkehrsachse 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. Auf die in den ursprünglichen Antragsunterlagen vorgesehene Inanspruchnahme des landwirtschaftlichen Grundstücks Fl.Nr. 484 der Gemarkung Raubling wurde zur Schonung der landwirtschaftlichen Belange verzichtet. Der naturschutzrechtliche Ausgleich kann stattdessen voraussichtlich auf bundeseigenen Grundstücken umgesetzt werden. Die Ausweitung der Dimensionierung der Entwässerungsanlagen zur vollständigen Vermeidung von Überschwemmungen angrenzender landwirtschaftlicher Flächen wird dem Vorhabensträger nicht aufgebürdet. Die geplante Entwässerung entspricht den einschlägigen technischen Regelwerken und führt zu einer wesentlichen Verbesserung der derzeitigen Situation. Die für das Wasserrecht zuständigen Behörden haben der Planung zugestimmt. Eine Ausrichtung der Entwässerungsanlagen auf die Bewältigung eines Katastrophenereignisses – etwa ein hundertjährliches Regenereignis – ist nicht erforderlich.

### 3.3.7 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. 3.2) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten, wonach keine Bodendenkmäler im Bereich der Baumaßnahme bekannt sind, jedoch auch nicht auszuschließen ist, dass Siedlungen und Gräberfelder existent sein könnten, 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 (Ziff. A.3.6) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Ziff. A.3.6 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.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege festgelegt werden. Zum anderen erhält das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

### 3.3.8 Jagd- und forstliche Belange

Die bestehende A 93 stellt für die Wildtiere eine erhebliche Barriere dar. Das gesamte westliche Umfeld der A 93 nördlich von Reischenhart beidseits der Autobahn ist gemäß der Karte „Wildtierlebensräume, Wildtierkorridore und Querungsmöglichkeiten für große Säugetierarten an Bundesfernstraßen in Bayern“ (LfU 2008) als Rotwildgebiet „Inntal“ ausgewiesen. Das Rotwildgebiet „Kampenwand“ reicht im Osten bis auf einige Kilometer an das Inntal heran. Der gesamte Alpenraum ist darüber hinaus als potenzielles Luchsgebiet zu betrachten. Wildtierkorridore befinden sich nach den Auswertungen des Bayer. LfU zwischen Flintsbach und Fischbach für das Rotwild und zwischen Raubling und Brannenburg für Rotwild und Luchs. Diese Korridore sind als sehr bedeutsam anzusehen, jedoch infolge der Trennwirkung der A 93 erheblich vorbelastet. Geeignete Querungsbauwerke sind derzeit nicht vorhanden. Zur Verbesserung der Durchlässigkeit wird die Herstellung von zwei ausreichend dimensionierten Querungshilfen angestrebt. Im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung indessen kann dem Vorhabensträger keine Verpflichtung zur Schaffung solcher Querungshilfen auferlegt werden, da die Planung insoweit keine Probleme aufwirft. Im Vergleich zur bereits bestehenden Situation fällt die Verbreiterung der Fahrbahn nicht ins Gewicht und löst im Hinblick auf die jagdlichen Belange keinen Bedarf für eine Konfliktbewältigung aus. Der Vorhabensträger wird die Erforder-

lichkeit von Schutzmaßnahmen gegen Wildunfälle in eigener Verantwortung anhand der Wildschutzzau-Richtlinien (VkBl. 1985, S. 453 f.) überprüfen. Den jagdlichen Belangen kommt geringeres Gewicht im Vergleich mit der verfolgten Zielsetzung der Verbesserung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der A 93 zu.

Das geplante Vorhaben macht es erforderlich, dass Waldflächen gerodet werden müssen (Art. 9 Abs. 2 BayWaldG). Nicht als Wald gelten mit Gehölzen bestandene Straßenebenenflächen oder Straßenböschungen, die zum Straßenkörper bzw. Straßenzubehör gemäß § 1 Abs. 4 FStrG gehören. Auch Gehölzhecken entlang von Bächen gelten nicht als Wald im Sinne von Art. 2 Abs. 1 BayWaldG (vgl. Art. 2 Abs. 4 BayWaldG). Die vorhabensbedingten Eingriffe in den Wald sind gering im Vergleich zu der Baustrecke von rd. 22 km und beschränken sich auf die Anlage von Regenrückhaltebecken.

Auf rund 0,85 ha Fläche wird Wald während der Bauzeit zur Anlegung von Arbeitsstreifen vorübergehend in Anspruch genommen. Eine dauerhafte Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Nutzungsart (Rodung) erfolgt auf einer Fläche von 0,90 ha. Davon sind 0,05 ha Schutzwaldflächen und Wald mit besonderer Bedeutung als Biotop betroffen.

Für die erforderliche Rodung wird die Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG, Art. 9 Abs. 8 BayWaldG). Die Voraussetzungen für die Zulassung der Rodung liegen vor. Die Rodung ist gemäß Art. 9 Abs. 3 BayWaldG zu erteilen, soweit sich aus den Absätzen 4 bis 7 nichts anderes ergibt. Im Hinblick auf den Wald ohne besondere Funktionen ergeben sich aus dem Waldgesetz keine Einschränkungen, die vorliegend einer Rodung entgegenstehen. Die Herstellung der aus Gründen des Gewässerschutzes erforderlichen Regenrückhaltebecken hat notwendigerweise die vorherige Rodung der Flächen zur Voraussetzung. Wir erachten die mit der Nachrüstung der Entwässerung verfolgten Planungsziele für schwerwiegender als die damit verbundenen Eingriffe in den Wald. Dasselbe gilt auch im Hinblick auf die Rodung von Waldflächen mit besonderer Schutzfunktion. Wegen des lediglich geringfügigen Umfangs der gerodeten Schutzwaldfläche sind Nachteile der Schutzfunktion nicht zu besorgen. Das am Verfahren beteiligte Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck hat dies im Rahmen der Anhörung bestätigt. Durch die angeordneten Aufforstungsmaßnahmen (vgl. A.3.5.1) ist gewährleistet, dass infolge der erforderlichen Rodung kein dauerhafter Verlust an Waldfläche verbleibt. Die genaue Festlegung einer geeigneten Fläche und weitere Details der Aufforstung können der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben. Der Vorhabensträger hat bereits in Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Rosenheim eine grundsätzlich geeignete Fläche ermittelt. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass eine Ersatzaufforstung nicht möglich sein würde. Die Erlaubnis für eine Erstaufforstung kann im Rahmen einer Planergänzung erteilt werden (vgl. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Neben dem geplanten Ausgleich werden die vorübergehend in Anspruch genommenen Waldflächen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgeforstet. Insgesamt stehen waldrechtliche Belange dem geplanten Bauvorhaben nicht entgegen.

Das öffentliche Interesse an der Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie an der Verbesserung des Gewässerschutzes überwiegen hier die jagd- und forstlichen Belange.

### 3.3.9 Sonstige öffentliche Belange

#### Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen



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

- 3.4 Private Einwendungen** Wir verweisen hinsichtlich der erhobenen Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die der Großteil von Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich der Notwendigkeit der Planung, des Ausbaustandards und des Verkehrslärmschutzes, bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen gehen wir im Folgenden nur gesondert ein, wenn dazu aufgrund einer individuellen Besonderheit Anlass besteht. Auf Einwendungen, denen durch die unter Ziffer A festgesetzten Auflagen abgeholfen wird, wird nicht mehr eingegangen.

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer, die verschiedene individuelle Einwendungen erhoben haben, im Folgenden mit einer Nummer angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir im Fall von Einzeleinwendern die Einzahl und die männliche Form gewählt.

#### 3.4.1 Einwender Nr. 1000 - 1002

Die Einwender haben im Verfahren gleichlautende Einwendungen erhoben und werden daher nachfolgend zusammengefasst betrachtet. Nach eigenen Angaben ist der Einwender Nr. 1000 Eigentümer des Grundstücks der Gemarkung Flintsbach a. Inn mit der Flurnummer 376, der Einwender Nr. 1001 Eigentümer des Flurstücks 370. Sie wenden sich gegen die Belastungen, die ihnen aus drei Planungsverfahren erwachsen würden. Es handle sich dabei neben der vorliegenden Planung um den Umbau der Tankstelle Inntal Ost zu einer PWC-Anlage sowie um ein Bauvorhaben der Firma Dettendorfer. Sie halten den Lärmschutz für nicht ausreichend und befürchten Nachteile durch die geplante Entwässerung.

Die Einwender werden durch das vorliegende Planvorhaben nicht in ihrem Grundeigentum betroffen. Eine dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme ihrer Grundstücke für die Erneuerung des Oberbaus der Fahrbahn B und die Nachrüstung der Entwässerung der A 93 ist nicht vorgesehen. Inwieweit sich die beiden anderen von den Einwendern genannten Planungsprojekten auf ihre Belange auswirken, muss in den jenen Planungen zugrundeliegenden Genehmigungsverfahren überprüft werden. Im Hinblick auf den geplanten Umbau der Tankstelle Inntal Ost zu einer PWC-Anlage läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Nach den Angaben des Vorhabensträgers sind Änderungen an der Planung konkret geplant, so dass derzeit noch nicht von einer hinreichend konkretisierten Planung, insbesondere in Bezug auf die Belange der Einwender, ausgegangen werden kann. Das Vorhaben einer Firma Dettendorfer steht in keinem Zusammenhang mit dem vorliegenden Autobahnvorhaben.

Die Bedenken der Einwender gegen die vorliegende Planung greifen nicht durch. Der Vorhabensträger hat die künftig zu erwartenden Lärmauswirkungen für das Grundstück Fl.Nr. 376 ermittelt, auf dem sich das Wohnanwesen der Einwender befindet. Danach ist bei einem Vergleich des Prognose-Nullfalls mit dem Prognose-Planfall infolge des vorliegenden Planvorhabens mit einer Verringerung des Lärmpegels von 67,1 dB(A) auf 64,6 dB(A) tagsüber und von 62,1 dB(A) auf 59,5 dB(A) nachts auszugehen. Die Verwendung des unter Ziffer A.3.4.1 angeordneten lärm-mindernden Fahrbahnbelags wird zu einer deutlichen Lärmabnahme führen. Da die Erneuerung der Fahrbahn mit keiner Zunahme des Verkehrsaufkommens verbunden ist, sind keine Abstriche an der zu erwartenden Lärm-minderung angezeigt. Dasselbe gilt im Hinblick auf den geplanten Umbau der Tankstelle Inntal Ost zu einer PWC-Anlage. Auch dieser Umbau wird zu keiner Steigerung des Verkehrsaufkommens führen. Auch unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Wirkungen des geplanten Umbaus wird die vorliegende Planung für die Fahrbahnerneuerung keine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV darstellen. Lärmauswirkun-

gen, die ursächlich auf den Umbau der Tankstelle zurückzuführen sind, etwa infolge eines erhöhten Parkplatzangebots für Lkw, sind im nachfolgenden Planungsverfahren für die PWC-Anlage zu bewältigen, ohne dass sich hieraus ein Rechtsnachteil für die Einwender ergibt. Die von den Einwendern geforderte Einbeziehung des bestehenden Lärmschutzwalls an der Westseite der Richtungsfahrbahn A (Richtung Bundesgrenze) und seiner Reflexionswirkung auf ihr Anwesen, ändert nichts daran, dass kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Unabhängig davon, dass der bestehende Wall im Rahmen des Vergleichs von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall keine Rolle spielen kann, hat der in Erdbauweise errichtete Wall keine Schall reflektierende Wirkung.

Nachteilige Auswirkungen des vorliegenden Planvorhabens auf die Belange der Einwender können sich auch nicht aufgrund der vorgesehenen Entwässerung ergeben. Der von den Einwendern als problematisch bezeichnete Graben/Vorfluter, der in der Vergangenheit bereits mehrfach über die Ufer getreten sei, wird durch die vorliegende Planung nicht in Anspruch genommen. Die Entwässerung des Niederschlagswassers der Autobahn erfolgt im Bereich der Grundstücke der Einwender durch Versickerung über die Dammböschung und die angrenzenden Flächen. Eine Einleitung von Wasser in Vorfluter ist nicht vorgesehen. Vorhabensbedingt wird sich die Situation des Grabens nicht nachteilig verändern. Die für den geplanten Autobahnausbau und die Nachrüstung der Entwässerung sprechenden Gründe überwiegen die Belange der Einwender.

#### 3.4.2 Einwender Nr. 1004

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 463 der Gemarkung Pang mit einer Gesamtgröße von 7.615 m<sup>2</sup>, das vorhabensbedingt im Ausmaß von rund 165 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 396 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden muss. Er wendet sich gegen den Entzug der Fläche, die für die Futtermittelproduktion benötigt würde. Er befürchtet zudem nachteilige Auswirkungen für das Grundstück als Folge der geplanten Herstellung des Entwässerungsgrabens auf seinem Grundstück.

Die Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend. Die Flächeninanspruchnahme ist zur Herstellung eines Entwässerungsgrabens erforderlich, um das Niederschlagswasser der Autobahn gesammelt in den Vorfluter Gittersbach schadlos abzuleiten. Aufgrund der herrschenden Untergrundverhältnisse ist an dieser Stelle keine vollständige Versickerung im Untergrund möglich. Aus diesem Grunde muss das anfallende Wasser einem Vorfluter zugeleitet werden. Zur möglichst weitgehenden Schonung des Wasserhaushalts und der Gewässerökologie wird das Wasser in dem Seitengraben vorgereinigt. Das Wasser wird in dem temporär trockenfallenden Seitengraben über eine Vegetationspassage geführt, bevor es in den Gittersbach gelangt. Auf diese Weise wird der Zufluss zum Gittersbach, der entlang der nordwestlichen Grenze des Grundstücks des Einwenders verläuft, reguliert. Die Anlegung des Grabens stellt für den Einwender eher eine Verbesserung dar, da künftig das auf der Autobahn anfallende Wasser nicht mehr über die Böschung seinem Grundstück zufließt, sondern im Graben abgefangen wird. Die vorgesehene Herstellung des Grabens schont das Eigentum des Einwenders soweit wie möglich. Der Graben verläuft eng entlang der Autobahnböschung am äußersten Westrand des landwirtschaftlichen Grundstücks. Die Unterhaltungspflege kann von der Autobahn aus erfolgen, ohne dass in das Grundstück des Einwenders eingegriffen wird. Bewirtschaftungsnachteile aufgrund einer Formverschlechterung des Grundstücks sind nicht ersichtlich, wären jedoch erst in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu klären. Die Bereitstellung von Ersatzland ist ebenfalls in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu klären.

Wie bereits zum Gewässerschutz unter Ziffer C.3.3.5 ff. dargelegt, führt die vorgesehene Nachrüstung der bestehenden Entwässerung zu einer wesentlichen Verbesse-

rung der Situation, was vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim bestätigt wurde. In der Abwägung setzen sich die mit der Herstellung des Seitengrabens verfolgten Gründe des Gewässerschutzes gegenüber den beeinträchtigten privaten Belangen des Einwenders durch.

#### 3.4.3 Einwender Nr. 1005

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 466 der Gemarkung Pang mit einer Gesamtgröße von 9.414 m<sup>2</sup>, das für das geplante Bauvorhaben im Ausmaß von rund 616 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.025 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden muss. Das Grundstück liegt unmittelbar südlich des Grundstücks des Einwenders Nr. 1004 und wird wie das Grundstück Fl.Nr. 463 der Gemarkung Pang für die Herstellung des trockenfallenden Seitengrabens benötigt.

Der Einwender erhob die gleichen Einwendungen gegen die Planung wie der Einwenders Nr. 1004. Wir verweisen daher auf unsere obigen Ausführungen. Auch in Bezug auf die Einwendungen des Einwenders Nr. 1005 halten wir die Grundinanspruchnahme für gerechtfertigt, denn die mit der Planung verfolgten Ziele der nachhaltigen Verbesserung der Entwässerung überwiegen die Eingriffe in das private Grundeigentum.

#### 3.4.4 Einwender Nr. 1006

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 314 der Gemarkung Flintsbach a. Inn mit einer Gesamtgröße von 7.721 m<sup>2</sup>, das für das Bauvorhaben im Ausmaß von rund 198 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden muss. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme, da noch Grundstücksangelegenheiten mit der Gemeinde Raubling offen seien.

Diese Einwendung greift indes nicht durch. Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks betrifft lediglich den äußersten westlichen Randbereich, der in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Autobahn liegt. Sie ist zur Abwicklung der Bauarbeiten erforderlich. Ein dauerhafter Flächenentzug ist nicht vorgesehen. Die gewichtigen Gründe für den geplanten Autobahnausbau überwiegen die nur geringfügig betroffenen privaten Belange des Einwenders. Etwaige offene Grundstücksangelegenheiten mit einem anderen Planungsträger oder einer Gemeinde sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

### 3.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Erneuerung des Oberbaus der Fahrbahn B (Fahrtrichtung AD Inntal) der A 93 einschließlich der Nachrüstung der Entwässerung 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 Instandsetzung der Fahrbahn ist aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich und auch in ihrem planfestgestellten Ausmaß im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Leichtigkeit des Verkehrs auf der wichtigen Verkehrsachse der A 93 und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit vernünftigerweise geboten. Die für das Bauvorhaben sprechenden Belange überwiegen die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange.

### 3.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 Satz 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.

Zu den einzelnen Regelungen über die Widmung, die Umstufung und Einziehung wird auf das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) verwiesen.

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

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 22.11.2010 die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses beantragt. Die sofortige Vollziehung der Baumaßnahme wird angeordnet.

Die geplante Erneuerung der Fahrbahn ist dringend erforderlich, um die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die bestehende Fahrbahn wurde in den frühen Achtziger Jahren errichtet und weist erhebliche Altersschäden auf. Zum Schutz der Verkehrsteilnehmer musste bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn beschränkt werden. Eine Verzögerung der Baumaßnahme hätte nach den Angaben der Autobahndirektion Südbayern zur Folge, dass zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit kurzfristig aufwändige Erhaltungsmaßnahmen und weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen notwendig würden. Der finanzielle Aufwand für solche kurzfristig wirksamen Erhaltungsmaßnahmen wäre unverhältnismäßig hoch, denn er wäre bei zügiger Durchführung des vorliegend festgestellten Planvorhabens vermeidbar. Neben der dargestellten Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit ist auch die Wahrung der Leichtigkeit des Verkehrs von großer Bedeutung für die sofortige Realisierung der planfestgestellten Erneuerungsmaßnahmen. Die Autobahn A 93 stellt eine wichtige Fernstraßenverbindung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Italien dar. Die möglichst störungsfreie Aufrechterhaltung dieser Verbindung ist für den Personen- und Warenaustausch von größter Bedeutung.

Nach den Angaben des Vorhabensträgers ist aufgrund der dargestellten Dringlichkeit der Erneuerung der Fahrbahn die umgehende Umsetzung der Baumaßnahme beabsichtigt. Die Bauausführung für einen ersten Bauabschnitt befindet sich bereits in Vorbereitung.

Die für die sofortige Realisierung der geplanten Maßnahme sprechenden Gründe erachten wir vorliegend für so schwerwiegend, dass die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses gerechtfertigt ist.

#### **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 beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

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

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

#### **Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit**

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat aufgrund der unter A.8 angeordneten sofortigen Vollziehbarkeit keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe gestellt und begründet werden (§ 17 e Abs. 3 Satz 1 FStrG).

Hinweis: Die Antragstellung per E-Mail ist nicht zulässig.

#### **Hinweis zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei den Gemeinden Raubling, Brannenburg, Nußdorf a. Inn, Flintsbach am Inn, Oberaudorf und Kiefersfelden zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen als zugestellt, denen der Planfeststellungsbeschluss gegen Empfangsbestätigung oder Postzustellungsurkunde nicht individuell zugestellt worden ist.

Der Beschluss kann im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung-oberbayern.de](http://www.regierung-oberbayern.de) abgerufen werden.

München, 10.12.2010  
Regierung von Oberbayern

Beier  
Oberregierungsrat