

Aktenzeichen: 32-4354.1-A99-016



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Bundesautobahn A 99 Autobahnring München
Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning
von der B 471 zur Kreisstraße M 3**

München, 23.06.2010

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung

Deckblatt	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	4
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	9
3.3 Denkmalschutz	10
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	11
3.5 Verkehrslärmschutz	12
3.6 Landwirtschaft	12
3.7 Belange der COLT Telecom GmbH	13
3.8 Belange der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH	13
3.9 Belange der Bayerngas GmbH bzw. Gasline	13
3.10 Belange der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH	13
3.11 Belange der Stadtwerke München Infrastruktur Region GmbH (SWM)	14
3.12 Belange der E.ON Bayern AG	15
3.13 Belange der E.ON Netz GmbH	15
3.14 Belange der DB Energie GmbH	16
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	17
4.1 Gegenstand	17
4.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	17
5. Straßenrechtliche Verfügungen	18
5.1 FStrG	18
5.2 BayStrWG	18
6. Entscheidungen über Einwendungen	18
7. Kostenentscheidung	18

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens	19
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	19

C Entscheidungsgründe

1. Verfahrensrechtliche Bewertung	22
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	22
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	22
1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie	22
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	23
3. Materiell-rechtliche Würdigung	34
3.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)	34
3.2 Planrechtfertigung	35
3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	38
3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	38
3.3.2 Planungsvarianten	40
3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)	53
3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz	60
3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege	67
3.3.6 Gewässerschutz/Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	80
3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	82
3.3.8 Denkmalschutz	83
3.3.9 Kommunale Belange	84
3.3.10 Jagd und Wild	86
3.3.11 Verkehrliche Belange	86
3.3.12 Träger von Versorgungsleitungen	86
3.4 Private Einwendungen	87
3.5 Gesamtergebnis	112
3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	112
4. Kostenentscheidung	112
Rechtsbehelfsbelehrung	113
Hinweis zur öffentlichen Auslegung	113

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

Aktenzeichen: 32-4354.1 A99-016

**Vollzug des FStrG;
BAB A 99 Autobahnring München
Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning
von der B 471 zur Kreisstraße M 3**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die BAB A 99 Autobahnring München Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning von der B 471 zur Kreisstraße M 3 wird mit den sich aus A.3 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1T (Bl. 1 - 42)	Erläuterungsbericht	-
2.1 (Bl. 1)	Übersichtskarte	1:100.000
2.2T (Bl. 1)	Übersichtskarte	1:25.000
3T (Bl. 1)	Übersichtslageplan	1:5.000
6 (Bl. 1)	Regelquerschnitt Anschlussstellenrampen	1:100
6 (Bl. 2)	Regelquerschnitt Anschlussstellenrampen mit Mittelstreifen	1:100
6 (Bl. 3)	Regelquerschnitt B 471 Süd	1:100
6 (Bl. 4)	Regelquerschnitt M 3/B 471 Nord	1:100
6 (Bl. 5)	Regelquerschnitt GVS „Mühlenstraße“	1:100
6T (Bl. 6)	Regelquerschnitt Wirtschafts- und Verbindungswege	1:100
7.0T (Bl. 1)	Übersichtslageplan	1:2.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
7.1T (Bl.1 - 4)	Lageplan	1:500
7.2T (Bl. 1 - 100)	Bauwerksverzeichnis	-
7.3T (Bl.1)	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1:5.000
8T (Bl. 1)	Höhenplan M 3/B 471 Nord	1:2.000/200
8 (Bl. 2)	Höhenplan Parallelfahrbahn Nord	1:2.000/200
8 (Bl. 3)	Höhenplan Parallelfahrbahn Süd	1:2.000/200
8 (Bl. 4)	Höhenplan A 99/M 3 Schleifenrampe NO	1:2.000/200
8 (Bl. 5)	Höhenplan A 99/M 3 Tangentialrampe NO	1:2.000/200
8 (Bl. 6)	Höhenplan A 99/M 3 Schleifenrampe NW	1:2.000/200
8 (Bl. 7)	Höhenplan A 99/M 3 Tangentialrampe NW	1:2.000/200
8 (Bl. 8)	Höhenplan A 99/M 3 Schleifenrampe SW	1:2.000/200
8 (Bl. 9)	Höhenplan A 99/M 3 Tangentialrampe SW	1:2.000/200
8 (Bl. 10)	Höhenplan A 99/M 3 Schleifenrampe SO	1:2.000/200
8 (Bl. 11)	Höhenplan A 99/M 3 Tangentialrampe SO	1:2.000/200
8 (Bl. 12)	Höhenplan B 471 Süd	1:2.000/200
8 (Bl. 13)	Höhenplan B 471/M 3 Parallelrampe NO	1:2.000/200
8 (Bl. 14)	Höhenplan B 471/M 3 Parallelrampe NW	1:2.000/200
8 (Bl. 15)	Höhenplan B 471/M 3 Parallelrampe SW	1:2.000/200
8 (Bl. 16)	Höhenplan B 471/M 3 Parallelrampe SO	1:2.000/200
8 (Bl. 17)	Höhenplan B 471/M 3 Kreisfahrbahn	1:2.000/200
8 (Bl. 18)	Höhenplan Mühlenstraße	1:2.000/200
11.1 (Bl. 1 - 24)	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen	-
11.2	Lageplan der schalltechnischen Berechnungen	1:2.000
11.4 (Bl. 1 - 18)	Ergebnisse luftschadstofflicher Berechnungen	-

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
12.1T (Bl. 1 - 75)	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	-
12.2T (Bl. 1)	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:2.000
12.3T (Bl. 1)	Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:2.000
12.4 (Bl. 1 - 92)	Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	-
12.5 (Bl. 1 - 20)	Unterlagen zur FFH-Vorprüfung zu DE 7736-372	-
12.6 (Bl. 1 - 24)	Unterlagen zur FFH-Vorprüfung zu DE 7736-471	-
12.7 (Bl. 1)	Übersichtskarte Natura 2000-Gebiete	1:25.000
12.8 (Bl. 1)	Übersichtskarten Wirkzonen Natura 2000-Gebiete	1:5.000
13.1 (Bl. 1 - 8)	Ergebnisse der wassertechnischen Berechnungen	-
13.2 (Bl. 1)	Lageplan zur Entwässerung	1:2.000
14.1T (Bl. 1 - 5)	Grunderwerbspläne	1:1000
14.2T (Bl. 1 - 15)	Grunderwerbsverzeichnis	-
15 (Bl. 1)	Seitenentnahme Lageplan/Querschnitte	1:1.000

Die Planunterlagen tragen das Datum der 1. Tektur vom 28.01.2010.

Folgende Unterlagen sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt:

- 16T Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Bl. 1 - 40
- 17 Anpassung der 110-kV Bahnstromleitung, Lageplan, Bl. 1, M = 1:2.000
- 17 Anpassung der 110-kV Bahnstromleitung, Höhenplan Mast Nr. 1337 - 1344, Bl. 2, M = 1:2.000/500
- 17 Anpassung der 110-kV Bahnstromleitung, Höhenplan Mast Nr. 1344 - 1346, Bl. 3, M = 1:2.000/500

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, PTI 25, BBB, Blütenburgstraße 1, 80636 München, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann. Es ist eine Vorlaufzeit von mindestens sechs Monaten vorzusehen.
- Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit vor Baubeginn unter o. g. Adresse einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.
- 3.1.2 Der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg, damit die erforderlichen Maßnahmen an der betroffenen 110 kV-Hochspannungsfreileitung Isarau – Pfrombach Nr. B24 mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe von Freileitungen wird unter Hinweis auf das Sicherheitsmerkbblatt und das Merkblatt für Baufachleute hingewiesen.
- 3.1.3 Der E.ON Bayern AG, Bau-Betriebsmanagement Taufkirchen, Karwendelstr. 7, 82024 Taufkirchen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Mittel- und Niederspannungsleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Der COLT Telecom GmbH, Herriotstraße 4, 60528 Frankfurt/Main, mindestens zwei Wochen vorher mittels der Faxvorlage aus dem Merkblatt "Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaser - Versorgungsanlagen", damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Lichtwellenleitern mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Dem Staatlichen Bauamt Freising, Servicestelle München, Winzererstraße 43, 80797 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Bundesstraße B 471 abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.6 Dem Landkreis München, Mariahilfplatz 17, 81541 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Kreisstraße M 3 abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.7 Der Gemeinde Unterföhring, Münchner Straße 70, 85774 Unterföhring, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen öffentlichen Straßen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.8 Der Gemeinde Aschheim, Ismaninger Straße 8, 85609 Aschheim, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen öffentlichen Straßen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.9 Der DB Energie GmbH, Richelstraße 3, 80634 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen 110 kV-Hochspannungsfreileitung Nr. 521 München-Ost – Aufkirchen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.10 Der Stadtwerke München (SWM) Infrastruktur Region GmbH, Emmy-Noether-Straße 2, 80287 München, damit die erforderlichen Maßnahmen an der betroffenen 380 kV-Hochspannungsleitung Ottenhofen – KW Nord und der Gasleitung 500 PN 67,5 abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.11 Der Bayerngas GmbH, Poccistr. 9, 80336 München, mindestens sechs Monate vorher, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Lichtwellenleiter Telekommunikationslinie „Stadtanbindung München“ (Gaslinekabelschutzrohranlage) abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.12 Der Siemens AG Österreich, Erdberger Lände, A-1031 Wien, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Lichtwellenleiter abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.13 Der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, Möwenweg 2a, 86938 Schorndorf a. Ammersee, mindestens sechs Monate vorher, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Lichtwellenleiter wie eventuelle Umlegungen oder Sicherungsmaßnahmen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.14 Der MTI Teleport München GmbH, Möwenweg 2a, 86938 Schorndorf a. Ammersee, damit die erforderlichen Maßnahmen an dem betroffenen Lichtwellenleiter abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.15 Dem Zweckverband Wasserversorgung Zornedinger Gruppe, Blumenstraße 1, 85586 Poing, damit die erforderlichen Maßnahmen an der betroffenen Leitung DN 100 GGG abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.16 Dem Abwasserzweckverband München-Ost, Rosenstraße 62, 85609 Aschheim, damit die erforderlichen Maßnahmen an dem betroffenen Schmutzwasserkanal abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.17 Der Wasserversorgung gKu VE München-Ost, Blumenstr. 1, 85582 Poing, damit die erforderlichen Maßnahmen an den betroffenen Wasserleitungen und dem Schmutzwasserkanal abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.2.1 Der Kiesabbau darf antragsgemäß bis in eine Tiefe von acht bis zehn Metern unter Geländeoberkante, entsprechend 491,0 - 489,0 m über NN erfolgen. Unabhängig davon dürfen bindige, tertiäre Schichten, die eventuell oberhalb angetroffen werden, nicht abgebaut werden.
- 3.2.2 Der Vorhabensträger hat für die Durchführung der Baumaßnahme einen verantwortlichen Leiter zu bestellen und dem Wasserwirtschaftsamt München zu benennen. Dieser ist dafür verantwortlich, dass die gesamten Maßnahmen plan-, sach- und bedingungsgemäß nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen ausgeführt werden.
- 3.2.3 Zur laufenden Tiefenkontrolle ist nach Freilegung des Grundwassers am Seeufer im Wasser dauerhaft und setzungssicher eine Pegelmesslatte anzubringen (z. B. an einem Betonsockel oder Eisenrohr) und bezogen auf NN einzumessen. An der Messlatte ist ein Fixpunkt zu kennzeichnen und mit der Höhe über NN dauerhaft zu beschriften, so dass der Seewasserspiegel bezogen auf NN jederzeit abgelesen werden kann. Mit Markierungen an den Abbauwerkzeugen kann damit auch die aktuelle Abbautiefe bezogen auf den Seewasserspiegel jederzeit abgelesen werden. Die tatsächliche Abbautiefe ist während des Betriebs laufend zu überwachen.
- 3.2.4 Die Abbautiefe ist regelmäßig mittels Echolotpeilung (oder mit einem gleichwertigen Verfahren) zu ermitteln und zu dokumentieren. Hierzu ist der Baggersee in seiner gesamten Ausdehnung in einem Raster längs und quer zu befahren und die Tiefe des Sees aufzuzeichnen. Das Raster ist so zu wählen, dass die Profile nicht mehr als 50 m auseinander liegen.
- 3.2.5 Das Abbaugelände ist während des Abbaus vollständig zu umzäunen oder durch Erdwälle, Gehölzpflanzungen etc. so abzugrenzen, dass unkontrollierte Abfallablagerungen zuverlässig verhindert werden.

- 3.2.6 An der Zufahrtsstraße ist ein Tor anzubringen, das nur dann geöffnet wird, wenn auf dem Betriebsgelände eine Aufsichtsperson des Vorhabensträgers bzw. der beauftragten Baufirma anwesend ist, die die Zufahrt überwacht.
- 3.2.7 An den Zufahrtswegen sind im Eingangsbereich deutlich sichtbare und lesbare Tafeln anzubringen, die das Betreten für Unbefugte, das Ablagern und Lagern von Unrat und Abfällen auf dem Grundstück verbieten.
- 3.2.8 Zumindest wöchentlich ist die Kiesgrube vom Betriebspersonal des Vorhabensträgers auf ordnungsgemäßen Zustand zu überprüfen und das Ergebnis in ein Betriebs-tagebuch einzutragen.

3.3 Denkmalschutz

- 3.3.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung 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.
- 3.3.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.
- 3.3.3 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.3.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.3.5 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.4.1 Die Rodung von Gehölzbeständen darf zum Schutz von Lebensstätten nur vom 01. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen.
- 3.4.2 Der Vorhabensträger hat während der Bauzeit für zu erhaltende Bäume und Böschungsbereiche Schutzvorkehrungen vorzusehen.
- 3.4.3 Die in den Planunterlagen 12.1T und 12.3T dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Sollte sich im Zuge der Umsetzung die Notwendigkeit ergeben, von der Planung abzuweichen, sind der Planfeststellungsbehörde entsprechende Unterlagen, einschließlich eines gutachtlichen Nachweises der Gleichwertigkeit und einer Stellungnahme des Landratsamtes München, Untere Naturschutzbehörde, zur Prüfung vorzulegen. Auf Art. 76 BayVwVfG wird hingewiesen. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.4.4 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiopte, 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.
- 3.4.5 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.4.6 Dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, ist der Zeitpunkt des Abschlusses der landschaftspflegerischen Maßnahmen mitzuteilen.
- 3.4.7 Der Vorhabensträger hat die Pflanzqualität der vorgesehenen, straßenbegleitenden Bäume auf den Bermen und im Kreuzungsbereich der Krake, die eine Funktion als Überflughilfe und Leitlinie für Anhang IV-Arten der FFH-RL übernehmen, mit einem Stammumfang von mindestens STU 25/30 festzulegen, sofern in den genannten Bereichen ein seitlicher Abstand von mindestens zehn Meter von der Fahrbahn gewährleistet ist oder passive Schutzeinrichtungen vorhanden sind. sie und
- 3.4.8 Der Vorhabensträger hat einen Teil der auf der Ausgleichsmaßnahme A 1, Fl. Nr. 1452, Gemarkung Aschheim, vorgesehenen Teiche grundwasserunabhängig mit natürlichen Materialien (Ton, Lehm) zu dichten, damit eine ganzjährige Wasserführung in diesen Teichen gewährleistet ist. Anzahl und Verteilung der Teiche und Tümpel sind in einem Ausführungsplan mit dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.
- 3.4.9 Der Vorhabensträger hat am Südrand der Kompensationsfläche A 2 südlich des bepflanzten Walles zur A 99 einen weiteren Streifen durch Oberbodenabtrag als mageren Saum zu entwickeln, in dem die grundwasserunabhängigen Tümpel anzuordnen sind. Für die Ausgleichsfläche A 2 ist ein Ausführungsplan zu erstellen und mit dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, einvernehmlich abzustimmen.
- 3.4.10 Der Vorhabensträger hat die Pflege und den Unterhalt der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen für 25 Jahre nach Abschluss der dazu erforderlichen Arbeiten sicherzustellen
- 3.4.11 Brückenbauwerke und Lärmschutzwände sind landschaftlich einzubinden und einzugrünen. Die Bepflanzungen haben mit standortgerechten heimischen Baum- und Straucharten aus autochthonem Pflanzgut zu erfolgen.

3.5 Verkehrslärmschutz

- 3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.5.2 Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des lärmindernden Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des lärmindernden Belages hat sorgfältig zu erfolgen.
- 3.5.3 Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung die "Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung" vom 29.08.2002 -32. BImSchV, BGBl. S. 3478 - sowie die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2 zu beachten. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch Wohngebiete geführt werden muss, soweit als möglich tagsüber abgewickelt werden.
- 3.5.4 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) bis zur Inbetriebnahme des Ausbauabschnittes zu errichten und auf Dauer zu unterhalten.
- 3.5.5 Die Eigentümer der nachfolgend angeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger einen grundsätzlichen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.
- O. g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer der in der Gemeinde Aschheim liegenden Anwesen (vgl. Unterlage 11.1 und 11.2):
- Mühlenstraße 10 (IO-Nr. D001)
 - Mühlenstraße 14 (IO-Nr. M001)
 - Mühlenstraße 15 (IO-Nr. M005)

3.6 Landwirtschaft

- 3.6.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.6.3 Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger rekultiviert werden.
- 3.6.4 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß

beschränkt werden.

3.6.5 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6.6 Der bei der Baumaßnahme anfallende Mutterboden ist fachgerecht zu gewinnen, zu lagern und wieder zu verwenden. Überschüssiger Oberboden kann in Abstimmung mit den Grundeigentümern auf benachbarte Ackerflächen flächig bis max. 15,0 cm aufgebraucht werden, sofern dadurch nicht schutzwürdige Biotop- und Geländestrukturen verfüllt werden.

3.7 Belange der COLT Telecom GmbH

3.7.1 Der Vorhabensträger hat im Bereich von Kreuzungen und Parallelverlauf mit dem Lichtwellenleiter(LWL)-Netz der COLT Telekom GmbH Suchschachtungen bzw. Ortungen vorzunehmen. Bei Parallelverlauf ist ein Mindestabstand von 1,0 m zur COLT LWL-Trasse einzuhalten.

3.7.2 Es ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass allen Beteiligten der Inhalt des Merkblattes "Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaser - Versorgungsanlagen" bekannt gemacht und die Einhaltung der genannten Bedingungen überwacht wird.

3.7.3 Der Vorhabensträger hat nach Fertigstellung der Baumaßnahme die Kreuzungs- bzw. Querungsstellen als Bestandsplan M 1:1.000 der COLT Telekom GmbH zur Verfügung zu stellen.

3.8 Belange der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

3.8.1 Sofern andere Telekommunikations- oder Lichtwellenleitungs(LWL)-Betreiber im Zuge der Baumaßnahme von Umlegungsarbeiten betroffen sind, hat der Vorhabensträger der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH die entsprechenden Ansprechpartner zu nennen, damit erforderliche Anpassungsarbeiten nach Möglichkeit gemeinsam in einer Trasse ausgeführt werden können.

3.8.2 Der Vorhabensträger hat Schächte der LWL-Trasse jederzeit frei zugänglich zu halten.

3.8.3 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die neue LWL-Trasse frei zugänglich ist und von Bäumen und Sträuchern frei gehalten wird, um Beschädigungen durch Wurzelwerk zu vermeiden.

3.8.4 Der Vorhabensträger darf grundsätzlich auf der LWL-Trasse keinen Aushub abladen oder diese mit schwerem Gerät überfahren. In Ausnahmefällen ist die Trasse in Absprache mit der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH durch geeignete Sicherungsmaßnahmen zu schützen (z. B. Herstellen von Überfahrten).

3.9 Belange der Bayerngas GmbH bzw. Gasline

Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Kabelanlage Telekommunikationslinie „Stadtanbindung München“ nicht beschädigt und auch nicht außer Betrieb genommen wird.

3.10 Belange der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH

Der Vorhabensträger hat zum Schutz der Telekommunikationsanlagen bei allen Grabungen am oder im Erdreich die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH zu beachten.

3.11 Belange der Stadtwerke München Infrastruktur Region GmbH (SWM)

- 3.11.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass innerhalb des Schutzstreifens der 400 kV-Hochspannungsfreileitung Ottenhofen-KW Nord die Wuchshöhe von Bäumen eingeschränkt ist.
- 3.11.2 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass bei der Erhöhung der DB Masten der 400 kV-Hochspannungsfreileitung Ottenhofen-KW Nord die bestehenden Vorschriften für den Bau von Bahnstromanlagen beachtet werden.
- 3.11.3 Sofern Abschaltungen der 400 kV-Hochspannungsfreileitung Ottenhofen-KW Nord bei der Bauausführung erforderlich werden, hat der Vorhabensträger diese bei der SWM mindestens acht Wochen vorher zu beantragen.
- 3.11.4 Der Vorhabensträger darf die Baumaßnahmen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch die Aufgrabungskontrolle der SWM beginnen.
- 3.11.5 Der Vorhabensträger hat die genaue Lage der bestehenden Erdgashochdruckleitung E-3.1.1 (DN 500 PN 67,5) maßstäblich in die vorgelegten Höhenpläne zu übernehmen. Sind diesbezüglich keine Bestandsangaben verfügbar, sind alle benötigten Angaben durch geeignete Bestimmungsmethoden zu ermitteln.
- 3.11.6 Der Vorhabensträger hat von den Straßenkreuzungen der Erdgashochdruckleitung in einem geeigneten Maßstab Sonderpläne (Bauplan/Grundriss, Bauplan/Längs- und Querschnitt (Schnitt durch Rohrleitungsachse) anzufertigen und einem Sachverständigen gemäß § 12 Abs. 1 Gashochdruckleitungsverordnung vorzulegen. Vorbehaltlich deren Prüfung können weitere Maßnahmen erforderlich werden. Dies gilt besonders für Bereiche in denen das vorhandene Geländeniveau stark erhöht bzw. verringert wird. Hier ist zusätzlich die ausreichende statische Bemessung der Rohrleitung (z. B. nach VdTÜV-Merkblatt 1063) nachzuweisen.
- 3.11.7 Der Vorhabensträger hat einem Sachverständigen gemäß § 12 Abs. 1 Gashochdruckleitungsverordnung nachzuweisen, dass bei einem Absturz verunfallter Last- und Personenkraftwagen von den Verkehrsflächen, speziell von den erhöhten Auf-/Abfahrtsrampen, die Erdgashochdruckleitung nicht unzulässig beansprucht oder gar beschädigt werden kann. Gegebenenfalls sind geeignete Sicherungsvorkehrungen vorzusehen.
- 3.11.8 Der Vorhabensträger hat dem Personal und den Einsatzfahrzeugen der SWM jederzeit die ungehinderte Zugänglichkeit zu der Rohrleitungsanlage zu garantieren (Gestattungsvertrag). In Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber der Erdgashochdruckleitung sind gegebenenfalls dazu erforderliche Zufahrten/Stellplätze vorzusehen.
- 3.11.9 Mit Bezug auf die Organisation des Bereitschaftsdienstes sowie bereits in der Erdgashochdruckleitung vorhandener Streckenarmaturen/Ausblasevorrichtungen, ist zu prüfen, ob die Nachrüstung weiterer Armaturen geeignet ist, im betreffenden Bereich einen möglichen Stoffaustritt aus der Erdgashochdruckleitung zu begrenzen bzw. zu minimieren.
- 3.11.10 Der Vorhabensträger hat einem Sachverständigen gemäß § 12 Abs. 1 Gashochdruckleitungsverordnung nachzuweisen, dass der quantitative Umfang der seinerzeit bei der Leitungserrichtung durchgeführten zerstörungsfreien Schweißnahtprüfungen den aktuellen Festlegungen des DVGW-Arbeitsblattes GW-350 (Stand 10/2006), Tabelle 1, Qualitätsanforderungsstufe D, Kreuzungen von Leitungsabschnitten mit Fernstraßen und Autobahnen entspricht. Gegebenenfalls sind zusätzliche zerstörungsfreie Prüfungen durchzuführen (Prüfumfang 100 %).
- 3.11.11 Der Vorhabensträger hat vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen die Lage, den Verlauf und die Schutzstreifen der Erdgashochdruckleitung zu markieren und für die Dauer der Baumaßnahme kenntlich zu machen. Der Schutzstreifen ist ferner gegen unbelegtes Benutzen zu sichern, z. B. mittels Bauzaun und Absperrelementen.

- 3.11.12 Jegliche Arbeiten im Bereich des Schutzstreifens der Erdgashochdruckleitung dürfen nur unter Aufsicht eines Beauftragten der SWM stattfinden.
- 3.11.13 Der Vorhabensträger hat die Wirksamkeit des kathodischen Korrosionsschutzes vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahmen zu prüfen und zu dokumentieren. Während der Baudurchführung ist der Schutzstrombedarf der Erdgashochdruckleitung regelmäßig zu kontrollieren.
- 3.11.14 Im Schutzstreifenbereich der Erdgashochdruckleitung bedarf der Einsatz von Maschinen aller Art, der auf den Einzelfall bezogenen Zustimmung des Beauftragten der SWM. Das Abstellen oder Lagern von Baugerät, Baumaterial und Aushub im Bereich des Schutzstreifens ist generell nicht zulässig.
- 3.11.15 Das Überfahren der Erdgashochdruckleitung mit schweren Baufahrzeugen außerhalb befestigter Wege und Straßen ist nur mit Zustimmung des Beauftragten der SWM zulässig. Gegebenenfalls sind geeignete Überfahrtmöglichkeiten zu schaffen, z. B. Baggermatratzen.
- 3.11.16 Der Vorhabensträger hat im Schutzstreifenbereich der Erdgashochdruckleitung alle erforderlichen Tiefbauarbeiten ausschließlich in Handschachtung durchzuführen. Der Einsatz von technischen Hilfsmitteln ist hier nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Beauftragten der SWM zulässig.
- 3.11.17 Zur Überprüfung und Sicherstellung der Basissicherheit der Erdgashochdruckleitung nach Beendigung der Straßenbaumaßnahmen ist die Durchführung einer intelligenten Molchung für den betreffenden Rohrleitungsabschnitt erforderlich.
- 3.11.18 Der Vorhabensträger hat alle Straßenkreuzungen mit der Erdgashochdruckleitung detailliert einzumessen und in der Bestandsplandokumentation der SWM einzupflegen. Die Kreuzungen sind in der Örtlichkeit mit entsprechenden Schilderpfählen kenntlich zu machen.
- 3.11.19 Der Vorhabensträger hat die Stellungnahme des TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 09.10.2008, Az. IS-ATA2-MUC/ga, den ausführenden Baufirmen nachweislich auszuhändigen und Sorge zu tragen, dass diese die Stellungnahme an der Baustelle bereithalten. Das DVGW-Hinweisblatt GW-315 ist zu beachten. Beginn und Ende der Baumaßnahmen sind einem Sachverständigen gemäß § 12 Abs. 1 Gashochdruckleitungsverordnung anzuzeigen.

3.12 Belange der E.ON Bayern AG

Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der E.ON Bayern AG nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere ist der Schutzzonenbereich von je 0,5 m rechts und links der Trassenachse des 20-kV-Kabels auf Fl. Nr. 1336, Gemarkung Aschheim, zu beachten. Bäume und tiefwurzelnende Sträucher dürfen nur bis zu einem Abstand von 2,5 m rechts und links zur Trassenachse gepflanzt werden. Wird dieser Abstand unterschritten, hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit der E.ON Bayern AG geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen.

3.13 Belange der E.ON Netz GmbH

- 3.13.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb des betroffenen Leitungsbestandes und -betriebes der 110-kV-Leitung Isarau-Pfrombach der E.ON Netz GmbH nicht beeinträchtigt und die gem. DIN EN 50341-103/2002 erforderlichen Mindestabstände zu den Leiterseilen (7,0 m) eingehalten werden.
- 3.13.2 Der Vorhabensträger hat für die Kreuzung durch den Vorhabensträger ein neues Kreuzungsheft incl. numerischen Abstandsnachweises zu erstellen, da das Straßenniveau geändert wird und die Unterlagen dementsprechend angepasst werden müs-

sen. Bezüglich der Einzelheiten hat sich der Vorhabensträger mit dem Betriebszentrum Bamberg, Leitungen, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg, in Verbindung zu setzen.

- 3.13.3 Der Vorhabensträger darf im Bereich der Ausgleichsfläche A 1 keine Bepflanzung mit hochwachsenden Bäumen und Sträuchern innerhalb der Schutzzone der 110-kV-Leitung Isarau-Pfrombach durchführen. Weiterhin sind Abgrabungen innerhalb eines Bereiches von 10,0 m um den Mast Nr. 23 rechtzeitig mit der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, abzustimmen.
- 3.13.4 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass im Bereich der Leitungsmaste der Hochspannungsleitung Erdungsanlagen verlegt sind, welche weder beschädigt oder freigelegt noch selbständig verändert oder verlegt werden dürfen. Auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsleitungen wird unter Hinweis auf das beigefügte Sicherheitsmerkblatt und das Merkheft für Baufachleute ausdrücklich aufmerksam gemacht.

3.14 Belange der DB Energie GmbH

- 3.14.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass Bestand und Betrieb der 110-kV-Bahnstromleitung mit einem Schutzstreifen von 2 x 30,0 m bezogen auf die Leitungssachse zur Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung auf Dauer gewährleistet sein muss. Insbesondere muss die Standsicherheit der Maste Nr. 1340, 1341, 1342, 1344, 1345, 1346 und 1347 gewahrt bleiben. Innerhalb des Radius von 9,0 m um die Mastmitte dürfen Abgrabungen, Aufschüttungen, Lagerungen von Materialien, Bauungen und Bepflanzungen nicht durchgeführt werden. Das sich daran anschließende Gelände darf höchstens mit einer Neigung von 1:1,5 abgetragen werden.
- 3.14.2 Der Vorhabensträger hat die Sicherheitsabstände von den Fahrbahnoberkanten zu den spannungsführenden Teilen der Bahnstromleitung in den Mastfeldern Nr. 1341-1342 und 1342-1344 im Zuge der Umplanung der betroffenen Maststandorte ausreichend zu berücksichtigen.
- 3.14.3 Der Vorhabensträger hat die Zufahrt zu den Masten Nr. 1340, 1341, 1342, 1344, 1345, 1346 und 1347 der betroffenen Bahnstromleitung jederzeit für Lkw zu gewährleisten. Gegebenenfalls notwendige Schleppkurven müssen für langsam fahrende 3-Achser-Lkw ausreichend dimensioniert sein.
- 3.14.4 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass die im Erdboden befindlichen Erdungsanlagen der Maste nicht beschädigt werden.
- 3.14.5 Der Vorhabensträger darf Änderungen im Geländeniveau (wie z. B. durch Aufschüttungen, Lagerungen von Materialien) im Schutzstreifen der betroffenen Bahnstromleitung nicht durchführen.
- 3.14.6 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass einer Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern innerhalb des Schutzstreifens der betroffenen Bahnstromleitung nur im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten bzw. schuldrechtlicher Verträge durch die DB Energie GmbH zugestimmt wird. Die Endwuchshöhe der Pflanzungen darf daher in der Regel 3,50 m - ausgehend vom bestehenden Geländeniveau - nicht überschreiten.
- 3.14.7 Der Vorhabensträger hat die Bestimmungen gemäß DIN VDE 0105 und DIN EN 50341 jeweils in der aktuellen Fassung zu beachten.
- 3.14.8 Der Vorhabensträger hat die Bauausführungsplanung der DB Energie GmbH vor Erstellung eines Bauwerkes zur Prüfung und Zustimmung im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten vorzulegen. Der Bauantrag muss einen amtlichen Lageplan mit dargestelltem Leitungsverlauf (Trassenachse mit Schutzstreifen und ggf. Mastenstandorte) sowie konkrete Angaben über die Lage und die NN-Höhe des geplanten Bauwerks beinhalten.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG zur Versickerung von oberflächlich ablaufendem Niederschlagswasser bei Einschnittslage über die Bankette begleitende Mulden in den Untergrund nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erteilt.

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.2.1 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.

4.2.2 Die Mulden sind mit mindestens 30,0 cm Humus auszuführen und zu begrünen. Um einer Verdichtung des Muldenbodens oder Erosionserscheinungen entgegenzuwirken und somit die Versickerungsleistung zu sichern, sind Versickerungsmulden unbedingt möglichst kurzfristig nach ihrer Herstellung einzusäen. Möglich ist auch die Verwendung von Fertigrasen. Eine Bepflanzung der Mulden ist problemlos möglich. Ansonsten sind die Versickerungsanlagen entsprechend den vorgelegten Unterlagen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen.

4.2.3 Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit der Sickeranlagen zu gewährleisten.

4.2.4 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, so ist unverzüglich das Landratsamt München, Untere Wasserrechtsbehörde, und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit den o. g. Behörden durchgeführt werden.

4.2.5 Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass das Lagern und Abfüllen von Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln und sonstigen wassergefährdenden Stoffen so durchgeführt wird, dass jegliche Verunreinigung des Bodens bzw. des Grundwassers zuverlässig verhindert wird. Bindemittel ist in ausreichender Menge auf der Baustelle vorzuhalten.

4.2.6 Von sämtlichen Entwässerungsanlagen (Einläufen, Verbindungsleitungen etc.) sind dem Landratsamt München, Untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt München zwei Monate nach Fertigstellung Bestandspläne zu übersenden.

4.2.7 Die bescheid- und fachgerechte Erstellung und Funktion der Versickerungsanlagen ist vor Inbetriebnahme gemäß Art. 61 Abs. 1 BayWG durch einen privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft nach Art. 65 BayWG abzunehmen zu lassen. Es muss bestätigt werden, dass die Baumaßnahme entsprechend dem Bescheid ausgeführt wurde oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen wurden. Dies gilt nur, sofern der Vorhabensträger die Bauoberleitung nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes gem. Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayWG übertragen hat.

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

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

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

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

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

5.2 BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, wird von der Kreisstraße M 3, der Gemeindestraße „Mühlenstraße“ 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 (Unterlagen 7.2T und 7.3T). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

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

7. Kostenentscheidung

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planung umfasst die Stilllegung der auf der BAB A 99 Autobahnring München, Ostabschnitt, bestehenden Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der Bundesstraße B 471 bis auf Rettungsausfahrten, und deren weiter westlich gelegenen Neubau an der Überführung der Kreisstraße M 3 als Vollkleeblatt. Der von Ismaning auf der B 471 kommende Verkehr wird zukünftig direkt auf die neue Anschlussstelle geführt. Der abgehängte Ast der B 471 Richtung Süden (B 471 Süd) wird mittels einer sogenannten „Krake“ angeschlossen. Das bedeutet, dass sämtliche untergeordneten Verkehrsbeziehungen an einen Kreisverkehrsplatz angeschlossen werden und die künftige Hauptverkehrsbeziehung (M 3/B 471 Nord) mittels eines sogenannten „Overflys“ über den Kreisverkehr geführt wird. Die Verknüpfung der M 3/B 471 Nord mit dem Kreisverkehrsplatz erfolgt dabei durch entsprechende Parallelrampen.

Das vorhandene untergeordnete Wegenetz wird zur Erschließung der angrenzenden Siedlungen und landwirtschaftlichen Nutzflächen neu gestaltet.

Ferner wird östlich des Feringasees, etwa 1,0 km westlich der neuen Anschlussstelle, eine Kiesentnahme im Nassabbau für die Baumaßnahme vorgesehen. Nach Beendigung der Bauarbeiten wird an der Entnahmestelle ein Grundwassersee verbleiben.

Die Länge der Baumaßnahme beträgt unter Einbeziehung der Rampen 12,275 km.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur technischen Gestaltung des Bauvorhabens im Erläuterungsbericht und Bauwerksverzeichnis verwiesen (Unterlagen 1T und 7.2T).

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 31.03.2009 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning auf der BAB A 99 Autobahnring München das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 08.05.2009 bis 08.06.2009 bei der Gemeinde Aschheim und vom 26.05.2009 bis 25.06.2009 bei der Gemeinde Unterföhring nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Aschheim bis spätestens 23.06.2009 und bei der Gemeinde Unterföhring bis spätestens 10.07.2009 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Bei dieser Baumaßnahme handelt es sich um ein Vorhaben, das mit Eingriffen in Natur und Landwirtschaft verbunden ist. Die Anhörung von anerkannten Vereinen nach Art. 42 Abs. 1 BayNatSchG richtet sich nach §§ 17, 17a FStrG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG. Danach werden die nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 60 BNatSchG anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen, soweit sich diese für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, ebenso wie private Personen von den geplanten Bauvorhaben durch ortsübliche Bekanntmachung in den betroffenen Gemeinden benachrichtigt (§ 17a Nr. 1 und Nr. 2 FStrG). Ein gesondertes Anschreiben im Planfeststellungsverfahren erfolgte daher nicht mehr.

Die Regierung gab folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen:

- Gemeinde Aschheim
- Gemeinde Unterföhring

- Gemeinde Ismaning
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Staatliches Bauamt Freising, Servicestelle München
- Direktion für ländliche Entwicklung
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Polizeipräsidium Oberbayern Nord
- Polizeipräsidium München
- Vermessungsamt München
- Deutsche Telekom AG, T-Com PTI 25
- Colt Telekom GmbH, Niederlassung München
- Siemens AG Österreich AFI OMC
- E.ON Bayern AG, Steuerung Kundencenter
- E.ON Netz GmbH Betriebszentrum Bamberg, Service Leitungen
- Deutsche Bahn Energie GmbH
- Stadtwerke München Infrastruktur Region GmbH
- Bayerngas GmbH
- Wasserversorgung gKu VE München-Ost
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- MTI Teleport München GmbH
- Regierung von Oberbayern, SG 24.1 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 51 – Höhere Naturschutzbehörde

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 13.11.2009 anschließend.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 15.12.2009 und am 16.12.2009 in der Gemeinde Aschheim erörtert. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange und die Einwender wurden von dem Termin benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die Benachrichtigung durch ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in zwei Niederschriften festgehalten.

Die in den Erörterungsterminen mit den Verfahrensbeteiligten vereinbarten Änderungen wurden in den Planunterlagen als 1. Tektur vom 28.01.2010 eingearbeitet. Mit Schreiben vom 28.01.2010 beantragte die Autobahndirektion Südbayern das Planfeststellungsverfahren mit der 1. Tektur fortzusetzen.

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Änderungen:

- Verbreiterung der asphaltbefestigten Fahrbahn einzelner Wege von 3,0 m auf 5,0 m. Die Gesamtbreite der Wege von 5,50 m bleibt unverändert (Unterlage 6T Blatt 6, BW-Verz. lfd. Nr. 1.17, 1.22, 1.23 und 1.27)
- Vergrößerung der lichten Weite des Brückenbauwerks BW 1/1 von 5,50 m auf 7,50 m infolge der oben angeführten Wegverbreiterungen (Unterlage 7.2T, BW-Verz. lfd. Nr. 2.3)

- Ergänzung einer zusätzlichen Feldwegunterführung im Zuge der M 3 zwischen der A 99 und dem "Unteren Aschheimer Weg" (Unterlage 7.2T, BW 0/1, BW-Verz. lfd. Nr. 2.6)
- Entfall der östlichen Dammböschung bei den Fl. Nr. 1368 und 1376 der Gemarkung Aschheim. Somit entfällt auch der Eingriff in die an den Flurstücksgrenzen gelegenen Heckenpflanzungen (Unterlage 7.1T, Bl. 2, und 14.2)
- Anpassung der 110-kV-Bahnstromleitung Nr. 521 München Ost - Aufkirchen der Deutsche Bahn Energie GmbH (Unterlage 7.2T, BW-Verz. lfd. Nr. 5.1, Unterlage 17 Bl. 1 - 3)
- Änderung des Verlaufs der Lärmschutzwand im Bereich der B 471 zur Schließung einer Lärmschutzlücke (Unterlage 7.2T, BW-Verz. lfd. Nr. 4.1)
- Anpassung der Größe der Ausgleichsfläche A 1 entsprechend dem sich aus den oben genannten Änderungen der 1. Tektur vom 28.01.2010 ergebenden erhöhten Ausgleichsbedarf (Unterlagen 12.1T, 12.3T und 14.1T)
- Verzicht auf Pflanzung von Bäumen unter der Hochspannungsfreileitung (Unterlage 12.3T)
- Herstellung einer zusätzlichen Pflanzfläche auf Fl. Nr. 1336, Gemarkung Aschheim (Unterlage 12.3T)
- Anlage einer Saumfläche und von Tümpeln statt extensivem Grünland im südlichen Bereich der Ausgleichsfläche A 2 (Unterlage 12.3T)

Wir haben folgenden von den Planänderungen betroffenen Trägern öffentlicher Belange unter Zusendung der Planunterlagen noch einmal Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen Stellung zu nehmen (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG):

- Gemeinde Aschheim
- Gemeinde Unterföhring
- Landratsamt München
- Staatliches Bauamt Freising, Servicestelle München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Bayerischer Bauernverband
- E.ON Bayern AG, Steuerung Kundencenter
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München
- DB Energie GmbH
- Stadtwerke München (SWM) Infrastruktur Region GmbH

Die von der Planänderung betroffenen Privatpersonen wurden durch schriftliche Mitteilung unter Zusendung der Planunterlagen auf die Planänderung hingewiesen, um Ihnen Gelegenheit zu geben zu den Planänderungen bis spätestens zum 19.02.2010 bzw. 04.08.2010 bei der Gemeinde Aschheim, der Gemeinde Unterföhring oder der Regierung von Oberbayern Einwendungen zu erheben.

Es gingen von einigen beteiligten Trägern öffentlicher Belange und privaten Betroffenen Einwendungen gegen die 1. Tektur vom 28.01.2010 ein, in denen im Wesentlichen die bisher erhobenen Einwände aufrechterhalten wurden. Im übrigen wurden keine Einwände erhoben. Wir haben daher gemäß § 17a Nr. 5 FStrG von einer erneuten Erörterung abgesehen, da nicht davon auszugehen war, dass eine erneute Erörterung zu einer Einigung mit dem Einwender bzgl. dieser Themen beitragen würde.

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 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 15 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Bauvorhaben ist eine UVP nicht obligatorisch gemäß § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i. V. m. der Anlage 1 zu § 3b UVPG (Nr. 14.3 - 14.5), da es sich vorliegend um die Verlegung einer Anschlussstelle als Vollklebblatt unter Rückbau der bestehenden Anschlussstelle und nicht um einen Neubau einer Bundesfernstraße handelt. Die Frage, ob sich aus einer Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 3c Abs. 1 Satz 1 und 3 UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP ergibt, kann hier jedoch offen bleiben, da die vorgelegten Planunterlagen (Unterlage 16T) die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG enthalten und eine UVP durchgeführt wurde. Die UVP ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

Mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ein Netz von Gebieten besonderer ökologischer Bedeutung einzurichten und unter Schutz zu stellen. Ausgangspunkt für die Frage einer Verträglichkeitsuntersuchung in diesem Verfahren ist § 34 Abs. 2 BNatSchG, wonach ein Projekt grundsätzlich unzulässig ist, wenn es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den schutzzweckmäßigen Bestandteilen führen kann. Abweichend davon kann ein Projekt nur nach § 34 Abs. 3 BNatSchG unter den dort genannten Voraussetzungen zugelassen werden.

Aus der FFH-Vorprüfung hinsichtlich der Erheblichkeit der Auswirkungen des Projekts auf die Schutzgebiete und auf deren Erhaltungsziele ergibt sich zweifelsfrei, dass das in einer deutlichen Entfernung (ca. 0,3 km) befindliche Bauvorhaben – einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen – das FFH-Gebiet DE 7736-372 „NSG Südlich der Ismaninger Fischteiche“ und das SPA-Gebiet DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ in den für seinen Schutzzweck oder für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen kann. Daher war im Verfahren eine gesonderte Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens nach der FFH-Richtlinie und ihren Umsetzungsgesetzen für diese Gebiete nach § 34 Abs. 1 BNatSchG nicht erforderlich. Auf die Unterlagen zur FFH-Vorprüfung (Unterlagen 12.5 - 12.8) wird hiermit verwiesen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist unter B.1 und in den Unterlagen 1T und 7.2T näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Der Untersuchungsraum gehört zur Naturraum-Untereinheit „Nördliche Münchener Schotterebene“ (051-C) in der naturräumlichen Haupteinheit „Münchener Ebene“ (051), die der Naturraumgruppe „Inn-Isar-Schotterplatten“ (05) angegliedert ist (Schutzgebiete und naturräumliche Gliederung, Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, 1980). Die nach Norden abfallende Niederterrassenverebnung, ein ehemals ausgedehntes Niedermoorgebiet, ist heute geprägt durch die ebenen intensiv genutzten landwirtschaftlichen Feldfluren der Schotterebene, wenigen Restbeständen naturnaher Vegetationselemente und andere durch die Großstadtnähe bedingten technische Nutzungsformen (Siedlungen, Infrastruktur, Gewerbe).

Die Anschlussstelle der A 99 Aschheim/Ismaning (neu) liegt zum größten Teil im Gemeindegebiet Unterföhring, während ein kleiner Teil davon sowie die Anschlussstelle Aschheim/Ismaning (alt) und der Knotenpunkt B 471/M 3 im Gemeindegebiet von Aschheim liegen.

Als potentiell natürliche Vegetation würden sich im Umgriff der geplanten Anschlussstelle Aschheim/Ismaning Schwarzerlen-Eschen-Wälder (Pruno-Fraxinetum) und Schwarzerlen-Bruchwälder (Carici elongatae-Alnetum glutinosae) und westlich und östlich davon auf höher gelegenen, grundwasserfernen Standorten Labkraut-Eichen-Hainbuchen-Wälder (Galio-Carpinetum) entwickeln.

Als typische Biotope bestehen Reste naturnaher Vegetationsgesellschaften, v. a. Hecken und nährstoffreiche Gras-Krautfluren auf Restflächen sowie entlang von Straßen, Wegen und trocken gefallen Gräben innerhalb der Ackerfluren. Beiderseits der Kreisstraße M 3 nördlich der A 99 findet man nutzungsfreie Offenlandstandorte auf Ausgleichsflächen Dritter und entlang der größeren Straßen meist ältere, gut ausgeprägte Straßenbegleitgehölze in Form von Strauch-Baumhecken, an der B 471 eine lückige Altbaumallee, an der M 3 vor dem Knotenpunkt B 471/M 3 jüngere Bestände, begleitet von artenarmen Gras-Kraut- und Hochstaudenfluren meist nitrophiler Ausprägung und Offenlandstrukturen (Ausgleichsflächen Dritter), die sich positiv auf das Landschaftsbild und die Erholungsnutzung auswirken und teilweise als Lebensräume und Leitstrukturen für Tiere dienen. Rechtlichen Schutz nach Art. 13e BayNatSchG genießen die vorhandenen Hecken- und Gehölzstrukturen.

Im Untersuchungsgebiet kommen elf nach Europarecht streng geschützte Tierarten, davon acht Fledermausarten, sowie 60 europäische Vogelarten tatsächlich oder potentiell vor. Weitere streng geschützte Arten kommen im Untersuchungsraum nicht vor (vgl. Unterlage 12.4). Die weithin offenen Flächen der ausgeräumten Feldflur sind Lebensraum von Ackerbrütern wie Feldlerche, Wiesenschafstelze, Wachtel und Rebhuhn. Zudem stellen die Ackerflächen ein Nahrungsbiotop der im weiteren Umfeld brütenden streng geschützten Greifvogelarten wie Mäusebussard und Turmfalke sowie weiterer gefährdeter Durchzügler, etwa der Kornweihe oder des Silberreihers, dar. Mehrere Fledermausarten nutzen die vorhandenen Gehölzstrukturen als Jagdgebiete oder als Leitlinie bei ihren Flügen zwischen den Quartieren und den günstigen Jagdhabitaten im Bereich des Ismaninger Speichersees und Fischteichgebietes. Besonders geschützte Tierarten konnten aus den Tiergruppen der Säuger, Libellen und Tagfalter erfasst werden. Naturschutzfachlich von höherer Bedeutung sind der in der Roten Liste verzeichnete Feldhase und die auf der Vorwarnliste geführten Tierarten Braune Mosaikjungfer, Mauswiesel und Schwalbenschwanz. Die durch die Baumaßnahme betroffenen Ackerflächen und Vegetationsstrukturen sind für vorgenannte und zahlreiche weitere un gefährdete Arten Lebensräume von lokaler Bedeutung.

Außerhalb des Untersuchungsgebietes, ca. 0,3 km nördlich bzw. nordöstlich des Knotenpunktes B 471/M 3, befinden sich die NATURA 2000-Gebiete DE 7736-372 FFH-Gebiet „Naturschutzgebiet südlich der Ismaninger Fischteiche“ und DE 7736-471 SPA-Gebiet „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“. Schutzgebiete nach sonstigen Schutzbestimmungen sind nicht vorhanden.

Natürliche Oberflächengewässer sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, da durch tiefgehende Entwässerungsmaßnahmen die vom Grundwasser gespeisten Gräben und Bäche nahezu verschwunden sind. Erwähnenswert sind die außerhalb des Plangebietes liegenden künstlich angelegten Gewässer Ismaninger Speichersee, (ca. 0,3 km nordöstlich des Bauvorhabens), der Feringasee (ca. 1,0 km westlich der geplanten Anschlussstelle) und der Abfanggraben am östlichen Ende des Speichersees. Über dem undurchlässigen Tertiär-Untergrund (Flinz) bewegt sich im Schotterkörper der Münchener Ebene der 12,0 m mächtige Grundwasserstrom des ersten Grundwasserstockwerks (höchster Grundwasserstand 1,0 m unter Geländeoberfläche) in Richtung Nordosten. Die Niederterrassenschotter und die aufliegenden Bodenschichten besitzen aufgrund ihrer Flachgründigkeit bzw. ihrer Durchlässigkeit nur sehr eingeschränkte Regelfunktionen zur Abpufferung von Schadstoffeinträgen.

Die ehemals ausgedehnten Niedermoorgebiete im Randbereich des Erdinger Moores wurden aufgrund günstiger landwirtschaftlicher Erzeugungsbedingungen nach und nach in eine strukturarme, maschinengerechte Agrarlandschaft umgewandelt und unterliegen heute intensiver landwirtschaftlicher Nutzung. Die Vegetationstypen der Niedermoore wie z. B. Streu- und Nasswiesen sowie gewässerbegleitende Gehölzsäume, fielen den Entwässerungsmaßnahmen zum Opfer. Die neu geordnete und ausgeräumte Feldflur wird durch technische Strukturen wie die Hauptverkehrsadern (Autobahnring A 99, B 471, M 3) mit ihren Knotenpunkten und eine Reihe von Hochspannungsleitungen gegliedert. Die verbliebenen Hecken, Gebüsche und Feldgehölze in den Ackerbauflächen, die Reste der Allee an der B 471, sowie die Altbestände der straßenbegleitenden Gehölzpflanzungen auf den Böschungen wirken als Gestaltungselemente raumgliedernd und belebend in der ausgeräumten Landschaft.

Das Umfeld des Plangebietes wird im Wesentlichen durch die Bundesautobahn A 99 Autobahnring München Ostabschnitt, die Bundesstraße B 471 zwischen Aschheim und Ismaning, die Kreisstraße M 3 nach München und die Gemeindeverbindungsstraßen zwischen den einzelnen Ortsteilen sowie Feldwege geprägt. Die nächstliegenden Ortsteile der Gemeinden Unterföhring und Aschheim (Einzelhöfe und Weiler) südöstlich, nordöstlich und nordwestlich der geplanten neuen

Anschlussstelle sind Grassermühle, Görgelmühle, Wendelmühle und Hintermühle, teilweise unmittelbar neben der bestehenden Autobahn.

Die Feldfluren sind mit einem gut ausgebauten Wegenetz durchzogen, das von Spaziergängern und Radfahrern gut angenommen wird. Diese dienen auch der Erschließung der außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegenen Erholungsgebiete Feringasee und Ismaninger Speichersee.

Im Untersuchungsraum überwiegen landwirtschaftliche Flächen mit Ackernutzung. Waldflächen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Die landwirtschaftlichen Flächen im Untersuchungsgebiet produzieren Kaltluft. Kaltluftabflussbahnen mit gebündeltem Abfluss und Siedlungsbezug sind nicht vorhanden. Bestehende Gehölzbepflanzungen können in beschränktem Umfang durch Ausfiltern von Stäuben und Schadstoffen lokal das Klima beeinflussen.

2.1.3 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe

Wir waren nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr. Aus den unter C.3.3.2 genannten Gründen, auf die wir insofern verweisen, haben wir nur die planfestgestellte Variante zur Verlegung der Anschlussstelle mit Folgemaßnahmen im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen überprüft.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

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

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

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

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

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

Das geplante Bauvorhaben wird in diesem Abschnitt nach dem Bau dauerhaft ca. 55,0 ha Grund und Boden (größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen und bestehende Straßenflächen) beanspruchen, die sich in ca. 9,0 ha für befestigte Flächen (davon 6,83 ha Neuversiegelung), ca. 38,0 ha für unbefestigte Flächen (davon 2,86 ha entsiegelte Flächen) wie Böschungen, Versickermulden und

Gestaltungsmaßnahmen (davon 3,87 ha Wasserfläche) und ca 8,0 ha für Ausgleichsmaßnahmen (7,13 ha anrechenbare Fläche) aufteilen.

2.1.4.1 Schutzgut Menschen

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf die Teilbereiche Wohnen und Erholung geprüft. Wirkungen können sich hauptsächlich aufgrund von Lärmstörungen, Schadstoffen in der Luft und optische Störungen ergeben.

Durch die Baumaßnahme entstehen für den Teilbereich Wohnen folgende Neubelastungen:

Im Umfeld der geplanten Baumaßnahme besteht, vor allem aufgrund des Verkehrs auf der A 99, eine erhebliche Vorbelastung.

Zukünftig verringert sich mit der verlegten Anschlussstelle die Verkehrslärmsituation im Bereich der Grassermühle südlich der A 99 um ca. 1,5 dB(A), nördlich der A 99 bleibt die Lärmsituation bei Pegelminderungen von ca. 0,5 dB(A) nahezu unverändert. An der Hintermühle, westlich der M 3, berechnen sich mit der verlegten Anschlussstelle Pegelminderungen von ca. 1,0 dB(A) tags/nachts.

An drei Gebäuden (Mühlenstraße 10, 14 und 15) werden durch die Verlagerung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning mit Folgemaßnahmen die Kriterien einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt, da es zu einer Erhöhung der vorhandenen Beurteilungspegel größer als 60 dB(A) kommt. Zum Schutz der Gebäude werden bestehende Schallschutzwände im Süden der A 99 auf 5,0 m über FOK und im Norden der A 99 auf 5,50 m über FOK erhöht. Ferner besteht bei den drei betroffenen Gebäuden ein Anspruch auf ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen. Damit werden die maßgebenden Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Auf die Unterlage 11 wird hiermit verwiesen.

Unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzwände verändert sich die Situation hinsichtlich der Luftschadstoffe nicht nachhaltig.

Auswirkungen auf die Erholungsnutzung werden durch den Verlust des Erlebniswertes von freier Landschaft gekennzeichnet. Bei der Bestimmung der Erholungsqualität wird dabei der potenzielle Erlebniswert von Natur und Landschaft ermittelt. Dabei spielen neben naturwissenschaftlichen Kriterien auch sozialwissenschaftliche und wahrnehmungspsychologische Momente eine wichtige Rolle. Durch die Baumaßnahme sind für den Teilbereich Erholung temporäre Beeinträchtigungen für das Erholungsgebiet am Feringasee durch Lärm- und Abgasimmissionen beim Kiesabbau auf der Seitenentnahmefläche (Abbaubetrieb, An- und Abfahrtsverkehr) östlich des Feringasees zu erwarten.

2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Strukturdiversität, Flächengröße, Repräsentativität im Naturraum, Artenvielfalt, dem Vorkommen gegenüber schwankenden Naturbedingungen empfindlicher Arten, der Regenerationsfähigkeit und Ersetzbarkeit. Darüber hinaus werden räumlich-funktionale tierökologische Zusammenhänge berücksichtigt und Vorbelastungen und Störungen erfasst.

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurde hinsichtlich des Lebensraumverlusts, der Arealverkleinerung, der Trennwirkung und der Immissionsbelastung untersucht.

Die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim und der Umbau des Verkehrsknotenpunktes B 471/M 3 führen durch Überbauung und Immissionen zu Verlusten und Beeinträchtigungen von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Durch die geplante Baumaßnahme werden zum größten Teil landwirtschaftliche Flächen, die trotz oder gerade wegen der Strukturarmut und der weithin offenen Flächen ein bedeutsamer Vogellebensraum für Arten der offenen Agrarlandschaft sind, in Anspruch genommen. Es kommt dabei zur Überbauung und mittelbaren Beeinträchtigung von Lebensräumen für Ackerbrüter wie Feldlerche, Wiesenschafstelze, Wachtel und Rebhuhn (11,33 ha). Neben straßenbegleitenden Gehölzstrukturen und Säumen sind in geringem Umfang auch Baumhecken und Feldgehölze sowie ältere Baumreihen und Reste ehemaliger Alleen an der B 471 und Ausgleichsflächen Dritter (2,46 ha) - überwiegend offene Staudenfluren mit Heckenpflanzungen - direkt betroffen. Damit sind Auswirkungen auf Rückzugs- und Fortpflanzungslebensräume gehölzbewohnender Arten sowie auf Leitstrukturen und Jagdhabitats einiger Fledermausarten zu erwarten.

Der Eingriff beschränkt sich auf Strukturen und Funktionen mit geringer bis mittlerer Bedeutung. Biotope werden nicht zerstört.

Ferner ergeben sich Belastungen angrenzender Lebensräume durch baubedingte Störungen und die Verschiebung bestehender betriebsbedingter Beeinträchtigungen. Infolge der erheblichen Vorbelastungen, die durch die Anlage und den Betrieb der vorhandenen B 471 und M 3 und insbesondere auch durch die Lage im Nahbereich der sehr verkehrsreichen Bundesautobahn A 99 Autobahnring München Ost bestehen, wirken sich diese Störwirkungen nur in geringem Maße auf die vorgefundenen Arten aus. Betroffen sind störungs- und/oder lärmempfindliche Arten der offenen Agrarlandschaft sowie Arten von Gehölzbiotopen in der freien Landschaft. Auswirkungen auf hoch bedeutsame Biotope, insbesondere auf die Lebensräume im Bereich des als FFH- bzw. SPA-Gebiet ausgewiesenen Ismaninger Speichersees und Fischteich-Gebietes ergeben sich hingegen nicht. Minimale Verstärkungen bestehender Belastungen sind nur in den als Pufferflächen dienenden Gehölzbeständen im Böschungsbereich nordwestlich des Birkenhofes zu konstatieren, während im Bereich der hochwertigen Biotopflächen (Randbereiche des NSG, Schilf-, Verlandungsvegetation und Wasserflächen des Teichgebietes) mit bekannten Vorkommen hoch sensibler Vogelarten (Rohrschwirl, Drosselrohrsänger) unter Berücksichtigung relevanter kritischer Schallpegel (nach RLS-90 berechnete Beurteilungspegel von 55 dB(A) entsprechend GARNIEL ET AL. 2007) sogar auf kleiner Fläche Entlastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall zu belegen sind.

Das betriebsbedingte Kollisionsrisiko mit Kraftfahrzeugen erhöht sich für geschützte Tiere gegebenenfalls durch die stärkere Verkehrsbelastung auf der M 3 mit zu erwartender höherer Geschwindigkeit im Bereich des Knotenpunktes B 471/M 3 mit Auf- und Abfahrtsrampen (Overfly). Möglich erscheinen zudem weitere Risikopotenziale im Umfeld der geplanten Anschlussstelle, wobei jedoch in vergleichbarem Maße Entlastungswirkungen durch den Rückbau der bestehenden Anschlussstelle vorhanden sind. Im weiteren Verlauf der M 3 ist hingegen infolge des bereits jetzt hohen Verkehrsaufkommens mit relativ hohen Fahrgeschwindigkeiten, die ein aktives Ausweichen für alle relevanten Arten kaum möglich machen, trotz der Veränderung der Verkehrsströme keine signifikante Risikoänderung zu konstatieren. Zusätzliche Lockeffekte, die ebenfalls zu einer Erhöhung des Kollisionsrisikos führen könnten, sind unter Berücksichtigung bestehender Straßentrassen und Vorbelastungen nicht zu unterstellen.

Für das ökologische Funktionsgefüge ist mit einer geringen Zunahme bereits vorhandener Zerschneidungswirkungen zu rechnen. Neue Zerschneidungswirkungen für Wander- und Austauschbeziehungen sind nur sehr kleinräumig im Bereich der Rampen der neuen Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und durch den Verlust von Leitstrukturen an der B 471 zu erwarten. Die aufgenommenen natürlichen Strukturen und Nutzungen bilden vorwiegend Randbereiche größerer zusammenhängender Lebensräume geschützter und/oder gefährdeter Tierarten, so dass trotzdem eine Besiedlung der verbleibenden Lebensraumflächen weiterhin möglich ist.

Bis die Ein- und Durchgrünung der neuen Anlage entsprechend wirksame Qualitäten erreicht, ist der Lebensraum für Tiere und Pflanzen in Teilbereichen beeinträchtigt.

2.1.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Nach den bisherigen Erkenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes durch verkehrsbedingte Schadstoffe sind Belastungen des Straßenumfeldes vor allem beim Auftreten von persistenten und wenig wasserlöslichen Stoffen zu erwarten. Verkehrsbedingt sind dies verschiedene Schwermetalle und schwer abbaubare Kohlenwasserstoffverbindungen. Der Anteil von Blei sinkt aufgrund der momentanen Katalysatorausrüstung beständig ab und wird bis zum Jahr 2010 wahrscheinlich auf unerhebliche Werte gesunken sein. Überhöhte Gehalte an Blei und Kadmium haben nur die schmalen Streifen von 1,0 - 2,0 m Breite beiderseits an Straßen. Die höchsten Gehalte an Streusalz befinden sich ebenfalls in unmittelbarer Straßennähe. Weiter nach außen nimmt die Kontamination steil ab.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Für das Schutzgut Boden ergeben sich erheblich nachteilige Auswirkungen durch die Umwandlung von landwirtschaftlichen Flächen in versiegelte Flächen. Neuversiegelungen erfolgen auch auf straßenbegleitenden Grünflächen und angrenzenden Gehölzflächen.

Durch die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim und die begleitenden Baumaßnahmen erfolgt insgesamt eine Neuversiegelung auf einer Fläche von ca. 6,83 ha. Im einzelnen sind dies 2,65 ha vorbelastete, straßennahe Böden und 4,18 ha landwirtschaftlich intensiv genutzte Böden. Überbaut und vorübergehend in Anspruch genommen werden 21,33 ha landwirtschaftlich intensiv genutzter Böden und 8,56 ha straßennahe Gehölzbestände und Staudenfluren. Dabei werden durch die Zerstörung des Bodengefüges, der Bodenstruktur und der Horizontabfolge auch die Bodenfunktionen (biotische Lebensraumfunktion, Speicher- und Regelungsfunktion, natürliche Ertragsfunktion) erheblich beeinträchtigt.

Eine Entsiegelung von bestehenden Straßenflächen erfolgt auf 2,86 ha.

Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ergeben sich ferner durch den Kiesabbau im Bereich landwirtschaftlich genutzter Böden sowie teilweise straßennaher Gehölzbestände und Staudenfluren auf einer Fläche von ca. 6,65 ha (1,56 ha teilweise vorbelastete, straßennahe Böden, 5,09 ha landwirtschaftlich intensiv genutzte Böden). Im Bereich des Kiesabbaus östlich des Feringasees geht durch das Entstehen einer offenen Wasserfläche 3,89 ha gewachsener Boden mit seinen natürlichen Funktionen verloren. Im Zuge der Baumaßnahme werden ca. 40.000 m³ Oberboden abgetragen und ca. 20.000 m³ wieder eingebaut. Ca. 20.000 m³ überschüssiger Oberboden (bevorzugt von straßenfernen Flächen) wird nach Schadstoffuntersuchung auf landwirtschaftliche Flächen in Abstimmung mit den Eigentümern flächig mit maximal 15,0 cm Dicke aufgetragen.

Mit dem Vorhaben verbunden ist auch eine Verlagerung verkehrsbedingter Schadstoffeinträge in den Boden. Dabei ist davon auszugehen, dass die überwiegende Schadstofffracht im unmittelbaren Nahbereich zur Fahrbahn den Bodenkörper als Speicher- und Transformationsmedium betrifft. Durch Andeckung einer ausreichenden Oberbodenschicht (Böschungen mit Versickerfunktion mind. 20,0 cm) und Anlage von Gestaltungsflächen in Trassennähe wird eine gewisse Regelungsfunktion mit einer möglichst dauerhaften Bindung und Akkumulation der Schadstoffe angestrebt. Bei diesem Vorhaben wird keine nennenswerte Zunahme des emittierenden Verkehrs, sondern nur eine teilweise Verlagerung durch die Verlegung der vorhandenen Anschlussstelle prognostiziert. Spezielle Untersuchungen zu Schadstoffbelastungen im Boden wurden deshalb nicht vorgenommen.

2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung.

Während des Betriebes werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickerereinrichtungen bzw. gelangen in Vorfluter. Dabei ist hinsichtlich möglicher Grundwasserbelastungen zu berücksichtigen, dass die über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten eine gewisse Filterwirkung haben und Schadstoffe zurückhalten oder binden.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Durch das Bauvorhaben kommt es zu Neuversiegelungen von 4,18 ha landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen und von 2,65 ha straßennaher Böden. Der Kiesabbau in der Seitenentnahmestelle erfolgt als Nassabbau mit Grundwasseranschnitt und entstehendem Grundwassersee.

Die Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate aufgrund von Neuversiegelungen wird durch die Versickerung von Straßenabwässern vor Ort weitgehend aufgehoben. Eine Beeinträchtigung der Wasserqualität soll durch den Einbau von mindestens 20,0 cm Oberboden auf Ablauf- und Versickerflächen für Straßenabwässer vermieden werden. Mögliche Auswirkungen beschränken sich daher auf ein Restrisiko der Verunreinigung bei Unfällen.

Die Entwässerung des Autobahnkörpers erfolgt im Bereich der Dammlagen soweit möglich breitflächig über Böschungen bzw. in Mulden oder angrenzende Versickerflächen (Reinigung über Passage durch belebte Oberbodenschicht). Eine indirekte Verbesserung des Gewässerschutzes bieten die geplanten Baumaßnahmen an der A 99, B 471 und M 3 durch die Neuordnung der Hauptverkehrsbeziehungen und der damit verbundenen erheblichen Reduzierung der Unfallgefahr.

Die Auswirkungen des Kiesabbaus auf die Gesamt-Wasserbilanz aus hydrogeologischer Sicht sind von vielen Faktoren abhängig (z. B. Höhe der Kiesmächtigkeit, Abbautiefe, Auswirkungen des gesamten Abbaukomplexes auf hydrogeologische Belange, künftige Nutzung). Durch Freilegung des Grundwassers beim Nassabbau in der Seitenentnahme erhöht sich das Risiko von Stoffeintrag/Gewässerverschmutzung (u.a. durch Niederschlag, Abschwemmung, Hochwasser, Folgenutzungen, Verunreinigung). Weitere Auswirkungen der Grundwasserfreilegung sind erhöhte Verdunstung und verminderte Grundwasserneubildung sowie veränderte Grundwasserstände (Absenkung im oberstromigen, Erhöhung im unterstromigen Bereich). Die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung durch Versiegelung und den Grundwasseranschnitt beim Nassabbau werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Belastungen durch die Autobahn und das bestehende Straßennetz als noch erheblich gewertet.

2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie den meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich. Wesentlich erscheint der Erhalt von Flächen zur Frisch- und Kaltluftproduktion und der Erhalt der Austauschbeziehungen in Form von

Kaltluftbahnen und diffusen Kaltluftströmungen insbesondere in Hinblick auf die Versorgung der Siedlungsgebiete mit Frischluft.

Die landwirtschaftlichen Flächen im Untersuchungsgebiet produzieren Kaltluft. Kaltluftabflussbahnen mit gebündeltem Abfluss und Siedlungsbezug sind nicht vorhanden. Bestehende Gehölzbepflanzungen können in beschränktem Umfang durch Ausfiltern von Stäuben und Schadstoffen lokal das Klima beeinflussen.

Da im Untersuchungsraum keine lokalklimatisch gegenüber Schadstoffeintrag empfindlichen Bereiche wie Wälder oder Luftaustauschbahnen vorhanden sind, ist kein erhöhtes Risiko aufgrund gasförmiger Emissionen für das Lokalklima zu erwarten.

Bodenversiegelungen und die Beseitigung von Vegetation bewirken eine Verminderung der Verdunstungsflächen und der Frischluftentstehungsgebiete, so dass geringfügige kleinklimatische Veränderungen auftreten können.

Bezüglich Schadstoffemittenten durch den Verkehr wird nur eine geringe Zunahme prognostiziert, die Verkehrsströme werden in Teilbereichen kleinräumig verlagert und damit auch die Schadstoffbelastungen.

2.1.4.6 Schutzgut Landschaftsbild/Stadtbild

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: Dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung, Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen, Unterbrechung von Sichtbeziehungen zu optisch wirksamen Leitpunkten.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Durch die Baumaßnahmen werden landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen überbaut. Der Ausbau der Anschlussstelle zum Vollkleeblatt und die höhenfreie Umgestaltung des Knotenpunktes B 471/M 3 mit Rampen in Dammlage bewirkt eine Verstärkung der technischen Überprägung der Landschaft.

2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziele sind der Erhalt von schützenswerten Baudenkmalern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie die Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft.

Das Bauvorhaben greift in das bekannte Bodendenkmal D-1-7838-0315 (Grabhügel) ein.

An sonstigen Sachgütern sind durch die Baumaßnahme überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen. Waldflächen nach BayWaldG werden nicht betroffen.

2.1.4.8 Wechselwirkungen

Durch die Auswahl der Schutzziele und insbesondere der Untersuchungsgegenstände in den einzelnen Schutzgütern sind Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern abgedeckt. Unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen bei der Wahl der Untersuchungsgegenstände ergeben sich auch keine neuen Erkenntnisse hinsichtlich etwaiger Synergieeffekte, so dass keine neue Beurteilung durch Wechselwirkungen erforderlich wird. In den Einzeluntersuchungen für die Schutzgüter wurden diese Aspekte entsprechend dargestellt, so dass sich aufgrund von Wechselwirkungen keine neuen Erheblichkeiten ergeben.

Wechselwirkungen zwischen den den behandelten Schutzgütern im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG können aber auch durch bestimmte Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen verursacht werden, die zu Problemverschiebungen führen. Maßnahmen, die zu einer Minimierung der Belastungen bei einem Schutzgut führen, können bei einem anderen Schutzgut höhere Belastungen verursachen. Es ergeben sich folgende Fälle für mögliche Auswirkungen von Schutzmaßnahmen:

Die Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände südlich und nördlich der Autobahn A 99 führt zu geringen Auswirkungen hinsichtlich des Landschaftsbildes. Diese können durch Gestaltungsmaßnahmen soweit minimiert werden, dass keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden.

Durch Verlust und Beeinträchtigung von Lebensräumen und durch Neuversiegelung ergibt sich ein Flächenbedarf von 7,13 ha für Ausgleichsflächen. Die Anlage der Ausgleichsflächen erfolgt auf landwirtschaftlich genutzten Böden. Als Wechselwirkung mit dem Schutzgut Sachgüter gehen durch die Ausweisung von Ausgleichsflächen auch landwirtschaftlich nutzbare Flächen verloren.

Das planerische Ausgleichskonzept sieht die Wiederherstellung einer abwechslungsreich strukturierten Kulturlandschaft in der ausgeräumten Feldflur mit gleichzeitiger Pufferwirkung zu ökologisch sensiblen Flächen (Naturschutzgebiet, FFH- und SPA-Gebiet) und Aufwertung der Kernflächen der Schutzgebiete vor. Dadurch sind überwiegend positive Auswirkungen in Bezug auf die biotischen und abiotischen Ressourcen sowie auf das Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss abzusehen.

2.1.5 Vermeidungs- und Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen

Folgende Maßnahmen werden für die betroffenen Schutzgüter ergriffen:

2.1.5.1 Schutzgut Mensch

Zum Schutz der Wohnfunktion vor verkehrsbedingten Immissionen wird die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV durch eine Verbesserung der vorhandenen Lärmschutzanlagen zwischen alter und neuer Anschlussstelle und zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt. Die Lärmschutzwände werden zu den Anwohnern hin eingegrünt.

Zum Schutz der Erholungsfunktion wird die Zerschneidung und Trennwirkung durch Erhaltung des bestehenden Wegenetzes durch Verlegung und Anpassung und Neuschaffung einer Verkehrsanbindung zur Seitenentnahme im vorbelasteten Bereich der Autobahn minimiert. Es erfolgt eine landschaftliche Einbindung durch Gestaltungsmaßnahmen an den Straßenebenenflächen, Verschnittflächen, Lärmschutzanlagen sowie dem untergeordneten Straßen- und Wegenetz.

Als Schutz vor einer Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsfunktionen durch optische Wirkungen (z. B. Blendwirkung) werden temporäre visuelle Beeinträchtigungen für das Erholungsgebiet des Feringasees durch Erhaltung des Gehölzbestandes westlich der Seitenentnahme und Errichtung eines Walles an der A 99 und durch dichte Gehölzpflanzungen in Teilbereichen reduziert.

Durch Gestaltungsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, der Erholung und des Naturgenusses direkt auf den Straßenbegleitflächen soweit minimiert werden, dass keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden.

2.1.5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Verlust von Lebensräumen durch Überbauung wird mittels Entsiegelung und Renaturierung von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen minimiert. Als Schutzmaßnahmen sind ferner der Erhalt von Einzelbäumen, Gehölzbeständen, Vegetationsstrukturen und Lebensräumen sowie die zeitliche Begrenzung bei Räumung und Ein-

richtung des Baufeldes sowie beim Baubeginn zum Schutz von Lebensstätten besonders und streng geschützter Arten während der Nist- und Brutzeiten gemäß Art. 13e Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG, § 39 Abs. 5 BNatSchG und weiterer artspezifischer Schutzzeiten vorgesehen. Böschungen und straßenbegleitende Grünflächen werden nach pflanzen- und tierökologischen Kriterien gestaltet und der entstehende Grundwassersee gestaltet und renaturiert.

Entstehende Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb werden durch Baustelleneinrichtung und Zufahrten außer halb von Gehölzbeständen und Vegetationsstrukturen minimiert. Zum weiteren Schutz werden Zäune und Absperrungen zum Schutz von Gehölzbeständen, Vegetationsstrukturen und Lebensräumen und temporäre Tümpel im Bereich der Kiesentnahme für eventuell zuwandernde Individuen potentiell vorkommender Amphibien (Wechselkröte) errichtet. Längerfristig offene Wasserflächen werden im Baufeld vermieden, um Ansiedlungen von Pionierarten wie der Wechselkröte weitgehend auszuschließen. Wasserflächen werden nach Starkregen und offene Kiesflächen (Bruthabitat Flussregenpfeifer) im Baugebiet kontrolliert bzw. werden gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zum Artenschutz an potentiellen Lebensräumen eingeleitet.

Die Zerschneidung/Trennwirkung wird durch Optimierung der BW 1/1 und BW 0/1 durch unbefestigte Seitenstreifen minimiert. Lebensräume und Leitlinien werden durch entsprechende Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen wiederhergestellt und die BW 1/1 und BW 0/1 zur Verbesserung funktionaler Beziehungen gestaltet.

Der Ausgleich erfolgt im engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Eingriff nordöstlich des Knotenpunktes B 471/M 3. Das dort vorgesehene Kompensationskonzept beinhaltet die Anlage von Extensivgrünland, Kleingewässern, Sukzessionsstandorten und Gehölzstrukturen mit dem Ziel, die naturschutzfachlich hochwertigen Bereiche des an die Ausgleichsfläche A 1 angrenzenden FFH-Gebietes zu erweitern, den ökologisch und landschaftlich wirksamen Regionalen Grünzug 11 zu stärken und Lebensräume für besonders und streng geschützte Arten in der strukturarmen Agrarlandschaft zu schaffen. Der Schwerpunkt des Ausgleichskonzeptes liegt auf Maßnahmen zum Ausgleich von Beeinträchtigungen der Lebensräume für Ackerbrüter durch Überbauung, Versiegelung, Isolation und Störung. Durch die Situierung der Ausgleichsfläche A 1 unmittelbar südlich der Natura 2000-Gebiete ergeben sich günstige Auswirkungen auf den Komplexlebensraum der Schutzgebiete. Als Amphibienlebensraum (Vorkommen des Kammmolches im FFH-Gebiet) werden zusätzlich grundwassergespeiste und lehmgedichtete Tümpel angelegt.

2.1.5.3 Schutzgut Boden

Zur Minimierung der Versiegelung und Überbauung und des Abtrags zur Kiesentnahme werden nicht mehr benötigte Verkehrsflächen entsiegelt und überschüssiger Oberboden in angrenzende landwirtschaftliche Flächen aufgetragen. Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen nach RAS-LP werden ergriffen. Entsiegelte Flächen werden renaturiert und am nach dem Kiesabbau entstehenden Grundwassersee Gestaltungsmaßnahmen vorgenommen.

Neben der Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen werden die Bodenfunktionen auf den Ausgleichsflächen A 1 und A 2 verbessert. Bisher intensiv genutzte Ackerflächen werden extensiviert, teilweise bepflanzt und durch Anlage von Rohbodenstandorten aufgewertet.

2.1.5.4 Schutzgut Wasser

Die Gefährdung von Grundwasser und die Verringerung der Versickerungsrate wird durch Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen, die Erhaltung der Grundwasserneubildungsrate durch weitgehend flächige Versickerung des nicht gefassten Straßenwassers und die Berücksichtigung der hydraulischen und wasserbaulichen Belange beim Kiesabbau minimiert.

Als Schutzmaßnahme werden Versickermulden und Versickerflächen angelegt und ferner die Sicherheitsvorschriften zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen (RAS-EW) und aktuelle Standards beim Kiesabbau eingehalten. Als Gestaltungsmaßnahme erfolgt ein Oberbodenauftrag von mindestens 20,0 cm auf Böschungen mit Versickerfunktion.

Der Eingriff in den Bodenwasserhaushalt wird durch den Ausgleich für Bodenversiegelung und den Verlust von Bodenfläche beim Kiesabbau durch die Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 (7,13 ha) abgedeckt.

2.1.5.5 Schutzgut Klima/Luft

Durch die Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzanlagen wird auch die Schadstoffausbreitung minimiert. Straßennebenflächen werden bepflanzt.

Der Verlust von lokalklimatisch bedeutsamen Strukturen wird durch Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen minimiert. Zu erhaltende Gehölze werden während der Bauphase geschützt und es erfolgen umfangreiche Neupflanzungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft können durch den Ausgleich für Versiegelung auf der Ausgleichsfläche A 1 südlich der Schutzgebiete abgedeckt werden. Auf bisher ackerbaulich intensiv genutzten Flächen werden Gehölzpflanzungen, Krautsäume und Sukzessionsbereiche zur Erhöhung der Frischluftproduktion und der Verdunstung angelegt.

2.1.5.6 Schutzgut Landschaft

Es werden Schutzmaßnahmen für zu erhaltende Gehölzstrukturen während der Bauzeit ergriffen und Straßennebenflächen nach landschaftsästhetischen Kriterien zur Einbindung der Verkehrsanlagen durch differenzierte Pflanzmaßnahmen (flächige Bepflanzung, Baumreihen) gestaltet.

Durch eine differenzierte Bepflanzung (flächige Bepflanzung, Baumreihen) auf den Straßennebenflächen im Rahmen der geplanten Gestaltungsmaßnahmen (G-Flächen) wird eine Einbindung der technischen Anlagen erreicht. Damit können Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßennebenflächen kompensiert werden, so dass keine zusätzlichen Ausgleichsflächen erforderlich werden.

Bezüglich der Einzelheiten der Maßnahmen wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1T) Bezug genommen.

2.1.5.7 Schutzgut Kulturgüter

Der Vorhabensträger führt im Vorfeld der Baudurchführung Sondagen durch. Sofern archäologische Befunde vorhanden sind, werden in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege entsprechende archäologische Sicherungsmaßnahmen durchgeführt.

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Durch die Lage der Baumaßnahme in einem Bereich mit erheblichen Vorbelastungen durch die vorhandenen Straßen, mit einer geringen Dichte an naturschutzfachlich höherwertigen Strukturen, mit geringer Siedlungsdichte und die daraus resultierende geringe Betroffenheit in Bezug auf die übrigen Schutzgüter wird die Maßnahme unter Berücksichtigung der Minimierungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen insgesamt als mittel bewertet.

Vor diesem Bewertungshintergrund kann festgestellt werden, dass bei der Realisierung der neuen Anschlussstelle und der Umgestaltung des Knotenpunktes B 471/M 3 keine über den regionalen Rahmen hinausgehenden Umweltauswirkungen zu erwarten sind und die bestehende Belastungssituation nur unerheblich verändert wird. Die sich aus den Konfliktschwerpunkten ergebenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach UVPG bewegen sich in dem für den entsprechenden Landschafts- und Siedlungsraum bei vergleichbaren Vorhaben normalen Rahmen. Schwerwiegende, mit den Zielen der Raumordnung und der Umweltvorsorge nicht zu vereinbarende Beeinträchtigungen sind dabei nicht gegeben.

Es entstehen für NATURA 2000-Gebiete keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, der Schutzgebiete, der maßgeblichen Bestandteile oder des gesamten Netzes "NATURA 2000" i. S. v. Art. 3 FFH-RL. Überregional oder landesweit bedeutsame Lebensräume von Pflanzen und Tieren sind nicht betroffen. Die im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.4) durchgeführten Untersuchungen ergaben unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen weder für Arten gem. Anhang IV FFH-RL noch für europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 V-RL Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 2 BNatSchG. Somit ergeben sich insgesamt nur lokal wirksame Umweltbeeinträchtigungen, die die bestehende Belastungssituation nur unerheblich verändern.

Durch die bereits genannten Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen werden negative Umweltauswirkungen begrenzt oder behoben. Verbleibende Eingriffe durch Versiegelung und Störung des Landschaftsbildes und von Lebensräumen durch den Verlust von funktionsfähigen Gehölzbeständen werden durch die Entwicklung einer Ausgleichsfläche südlich der Schutzgebiete mit einer Größe von 6,51 ha (A 1) und einer weiteren Ausgleichsfläche östlich der Seitenentnahme mit einer anrechenbaren Größe von 0,62 ha (A 2) ausgeglichen.

Es ergeben sich bei der Durchführung von Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen teilweise auch Umweltentlastungen durch Entsiegelung nicht mehr benötigter Fahrbahnflächen.

Insgesamt ist festzustellen, dass durch die Ausbaumaßnahme nur lokal bedeutsame, vertretbare Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)

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

gebotes.

3.2 Planrechtfertigung

Die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der BAB A 99 Autobahnring München, Ostabschnitt, ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Ziel der Planung ist es, durch die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der A 99 und den Umbau des Verkehrsknotenpunktes B 471/M 3 die überlastete und nicht leistungsfähige Verknüpfung der A 99 mit der B 471 und der M 3 durch eine verkehrsgerechte und leistungsfähige Lösung zu ersetzen. Gleichzeitig stellt das Vorhaben einen wesentlichen Teil des Gesamtkonzeptes dar, eine weitere, durchgehend höhenfreie, verkehrssichere und leistungsfähige Anbindung des Münchener Flughafens an die Landeshauptstadt von der A 99 bei Aschheim ausgehend über die B 471 und B 388 in Verbindung mit der inzwischen planfestgestellten B 388a neu Ismaning - Flughafen München und der Kreisstraße FS 44 neben der A 9 bzw. A 92 zu schaffen. Die planfestgestellten Maßnahmen stellen sicher, dass der derzeitige und insbesondere der künftig zu erwartende Verkehr an der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und dem Knotenpunkt B 471/M 3 sicher und reibungslos bewältigt werden kann (vgl. Unterlage 1T).

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.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

3.2.1 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die Bundesautobahn A 99 Autobahnring München, Ostabschnitt, ist eine der wichtigsten Autobahnverbindungen im süddeutschen Raum. Daneben erfüllt die A 99 eine wichtige Funktion für den regionalen Verkehr im Großraum München.

Die Anschlussstelle Aschheim/Ismaning besitzt die Form eines halben symmetrischen Kleeblattes und bindet die B 471 an die A 99 an. Die Einmündungen der Rampen in die B 471 sind vorfahrts geregelt.

In Richtung Süden verläuft die Bundesstraße B 471 in etwa parallel zum Autobahnring A 99. Sie verbindet die Gemeinden Aschheim, Feldkirchen, Haar, Putzbrunn und Hohenbrunn (von Nord nach Süd). Diese Verbindung ist als Umleitungsstrecke beschildert und dient im Staufall auf der A 99 als primäre Ausweichstrecke.

Die Kreisstraße M 3 kreuzt 800 m weiter westlich der bestehenden Anschlussstelle Aschheim/Ismaning die A 99. Die Kreisstraße M 3 verbindet den „Föhringer Ring“ im Stadtbereich Münchens mit der Bundesstraße B 471. Die radiale Lage der Kreisstraße M 3 in Bezug auf das Zentrum Münchens und deren Anbindung an das übergeordnete Straßennetz macht diese zu einer attraktiven Ein- und Ausfallstraße von und nach München. Im weiteren Verlauf nach Norden mündet die M 3 in die B 471 ein. Der höhengleiche Knotenpunkt wird durch eine Lichtsignalanlage gesteuert. In Richtung Norden stellt die B 471 in Verbindung mit der B 388 eine wichtige Verkehrsverbindung in den Raum Erding dar. Außerdem soll künftig ausgehend von der A 99 bei Aschheim über den Streckenzug B 471-B 388-B 388a-FS 44 neben der A 9/A 92 eine weitere, höhenfreie leistungsfähige Anbindung des Flughafens München an die Landeshauptstadt geschaffen werden.

In den vergangenen Jahren hat das Verkehrsaufkommen auf Grund des allgemein steigenden Verkehrs und wegen großer Gewerbegebietsansiedlungen und Wohngebietsausweisungen im östlichen und nördlichen Landkreis München stetig zugenommen.

Zusätzlich zu den allgemeinen Verkehrssteigerungen bedingt die Fertigstellung der Kreisstraße M 3 zwischen dem Föhringer Ring und der Bundesstraße B 471 eine deutliche Mehrbelastung der Anschlussstelle. Seit Jahren kommt es daher immer wieder zu Überlastungen mit Rückstauungen bis auf die durchgehende Fahrbahn der A 99, vor allem in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden. Ursache hierfür ist neben den vorfahrtsgeregelten Einmündungen der Rampen in die B 471 auch die Überlastung der signalisierten Einmündung der M 3 in die B 471, nördlich der Anschlussstelle. Die Unfallauswertung der vergangenen Jahre weist eine erhöhte Unfallgefahr auf, insbesondere bei Ab- und Einbiegevorgängen,.

Der Vorhabensträger führte im Jahr 1998 eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung für die bestehende Anschlussstelle Aschheim/Ismaning durch. Die Auswertung der Untersuchung bestätigte für die hoch belastete Anschlussstelle im Bereich der Einmündung des südlichen Anschlussastes in die B 471 eine Überlastung in den Spitzenstunden, bei der auch die Errichtung einer Lichtsignalanlage ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen die mangelnde Leistungsfähigkeit nicht auflösen könnte. In der Abendspitze träten weiterhin Überlastungen auf.

Als mögliche zusätzliche bauliche Maßnahmen wurden zunächst eine zweite Geradeausspur im Zuge der B 471 von Süden und ein doppelter Linksabbieger auf der B 471 von Norden her in Betracht gezogen. Allerdings war bereits absehbar, dass diese Lösung unmittelbar nach dem Umbau wieder an ihre Leistungsgrenzen stoßen würde. Der hierfür erforderliche Kostenaufwand schien daher nicht gerechtfertigt. Als Zwischenlösung wurde stattdessen Ende 2001 durch den Vorhabensträger ein überlanger Ausfädelstreifen an der A 99 in beiden Fahrtrichtungen (jeweils ca. 500 m) angebaut. Durch diese Maßnahme wurde Stauraum für den ausfahrenden Verkehr geschaffen. Die Häufigkeit von Rückstauungen auf die durchgehende Fahrbahn wurde hierdurch erheblich reduziert. In den letzten Jahren hat sich die Situation auf Grund des zunehmenden Verkehrs jedoch wieder verschlechtert. Auch die erneute Überprüfung der Anschlussstelle mittels einer Verkehrssimulation ergab, dass die Installation einer Lichtsignalanlage an den Einmündungen der Anschlussstellenrampen keine spürbare Verbesserung hinsichtlich des Verkehrsablaufes bringen würde.

Derzeit beträgt die Verkehrsbelastung auf der B 471 nördlich der Einmündung der M 3 26.500 Kfz/Tag und südlich der A 99 13.600 Kfz/Tag. Die M 3 ist mit 18.100 Kfz/Tag belastet. Hiervon ist die Anschlussstelle Aschheim/Ismaning in erheblichem Maße betroffen.

3.2.2 Zukünftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Nach dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 12. Juni 2006 erhöhen sich im Prognosenullfall die Verkehrszahlen bis zum Jahr 2020 auf der B 471 nördlich der Einmündung der M 3 auf 31.900 Kfz/Tag, südlich der A 99 auf 21.100 Kfz/Tag und auf der M 3 auf 19.800 Kfz/Tag. Insbesondere wurde in der aktualisierten Verkehrsprognose zusätzlich die Planung des achtstreifigen Ausbaus der A 99, der im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2004 zwischen der AS Haar und dem AK München-Nord erstmals in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde, als auch eine neue Zählung am Knoten B 471/M 3 (14. Juni 2005) berücksichtigt.

Weil ein leistungsfähiger Ausbau der bestehenden Anschlussstelle Aschheim/Ismaning auf Grund der beengten Verhältnisse und der bestehenden Bebauung nicht möglich ist, stellt die beabsichtigte Verlegung der Anschlussstelle der A 99 an die M 3 die einzig wirksame und zukunftsorientierte Lösung dar. Wir verweisen insofern auf die Ausführungen unter C.3.3.2 dieses Beschlusses.

Die Anschlussstelle Aschheim/Ismaning wird von der B 471 an die M 3 verlegt und dort als Vollkleblatt ausgebildet. Der Verkehrsknoten B 471/M 3 wird höhenfrei in Form einer sogenannten „Krake“ ausgebaut. Die Fahrbeziehung Ismaning/Anschlussstelle stellt dabei künftig die durchgehende Fahrbahn dar. Diese verkehrswichtige Verbindung wird mittels eines sogenannten „Overflys“ über eine

Kreisverkehrsanlage geführt und bleibt dadurch ungestört. Die B 471 Süd aus Richtung Aschheim wird an die Kreisverkehrsanlage angeschlossen. Die Verbindung zwischen der Kreisverkehrsanlage und der M 3/B 471 Nord wird mittels Parallelrampen geschaffen.

Nach der Verkehrsprognose ändern sich die oben unter C.3.2.1 prognostizierten Verkehrsbelastungen durch die Verlegung der Anschlussstelle von der B 471 an die M 3 bis zum Jahr 2020 nicht wesentlich. Es findet lediglich eine Verschiebung von der B 471 zur M 3 statt. Dies ist auf den verbesserten Anschluss der M 3 an die A 99 zurückzuführen.

Die Verlegung der Anschlussstelle und ihre künftige Ausbildung als Vollkleeblatt sowie der höhenfreie Ausbau des Knotenpunktes B 471/M 3 als „Krake“ bewirken eine Verflüssigung des Verkehrsablaufs. Durch die Reduzierung der Brems- und Beschleunigungsvorgänge verringert sich sowohl der Abgasausstoß als auch die Emission an Lärm.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass das Vorhaben gemessen an den oben dargestellten Planungszielen vernünftigerweise geboten ist, weil der vorhandene Bestand der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der B 471 nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (§ 3 Abs. 1 FStrG) sowie den Belangen der Verkehrssicherheit nicht mehr gerecht wird. Die Verlegung der Anschlussstelle an die radial auf die Landeshauptstadt München zulaufende M 3 wird die derzeit durch Leistungsengpässe verursachten Stauungen mit zusätzlichen Abgas- und Lärmimmissionen weitgehend vermeiden.

3.2.3 Rügen zur Planrechtfertigung bzw. Verkehrsuntersuchung

Im Anhörungsverfahren wurde die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben bezweifelt. Es bestehe kein konkreter Bedarf. Die Verkehrsprognose vom 12.06.2006 für das Jahr 2020 lasse die zwischenzeitlich gravierend veränderten politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, insbesondere die tief greifende Weltwirtschafts- und Finanzkrise sowie die massive Verschuldung der öffentlichen Haushalte unberücksichtigt. Es wurde beantragt, das Planfeststellungsverfahren auszusetzen und eine neue Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung des Verkehrsbedarfs für die nach Maßgabe der vorliegenden Planung vorgesehene Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning im Prognosejahr 2020 einzuholen.

Wir weisen diesen Einwand zurück. Die Kritik an der Planrechtfertigung teilen wir nicht. Das Vorhaben ist grundsätzlich zur Erreichung der unter C.3.2.1 angegebenen zulässigen Planungsziele, insbesondere zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Rahmen der Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten. Der Bedarf für die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning ist aufgrund der bestehenden Leistungsfähigkeitsprobleme aktuell gegeben, da die bestehende Anschlussstelle sowie die Einmündung der M 3/B 471 ungeachtet der momentanen weltweiten Wirtschaftskrise immer noch täglich überlastet sind. Laut dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 12.06.2006 bestehen keine Zweifel, dass der Verkehr angesichts der sich bereits abzeichnenden wirtschaftlichen Erholung auch künftig weiter zunehmen wird. Die Durchführung einer neuen Verkehrsuntersuchung wird daher abgelehnt. Ob eine weitere weltweite negative gesamtwirtschaftliche Entwicklung eintritt, die zu einer signifikanten Verringerung des Verkehrsaufkommens gerade im Bereich der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning führen wird, kann unseres Erachtens nicht mit ausreichender Wahrscheinlichkeit prognostiziert werden und in eine Verkehrsprognose einfließen.

Entsprechend der gesetzlichen Forderung ist das Vorhaben auch mit dem im Bedarfsplan aufgeführten achtstreifigen Ausbau der A 99 abgestimmt, der derzeit durch den Vorhabensträger geplant wird.

An der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland das Bauvorhaben zu realisieren bestehen ebenfalls keine Zweifel. Es liegt dem Vorhabensträger ein durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genehmigter Vorentwurf vom 24.04.2009 vor, der gleichzeitig die haushaltsrechtliche Genehmigung des Bauvorhabens darstellt. Das Vorhaben ist zudem im aktuellen Straßenbauplan 2010 vom 15.03.2010 enthalten.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen. Die Leistungsfähigkeit muss insbesondere auch an Knotenpunkten wie der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning gewährleistet sein.

Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) sollen die Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraße erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden (LEP B V 1.1.1 (G), LEP B V 1.4.2 (Z), LEP B V 1.4.4 (Z)). Nach dem Ziel des Regionalplans München B V 3.2.2 umfassen die Maßnahmen, die zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnnetzes realisiert werden sollen, auch einen achtstreifigen Ausbau der A 99 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Kreuz München-Süd.

Mit der Baumaßnahme wird die Leistungsfähigkeit der Verkehrsbeziehung gesteigert. In seiner Dimensionierung ist das Vorhaben bereits auf den im Regionalplan vorgesehenen achtstreifigen Ausbau der A 99 zugeschnitten. Das Bauvorhaben trägt damit zur Schaffung einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Straßeninfrastruktur im Verdichtungsraum München bei und verwirklicht so die genannten Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung.

Die Gemeinde Aschheim, das Bayerische Landesamt für Umwelt und einige Einwander haben die geplante Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning im Zuge der A 99 mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung für nicht vereinbar gehalten. In den Vorranggebieten für Kies und Sand soll gemäß Regionalplan München der Gewinnung der Bodenschätze Vorrang vor anderen Nutzungen eingeräumt werden (RP 14 B IV 2.8.4.2). Aus dem Regionalplanziel B IV 2.8.5.1 in Verbindung mit der zeichnerischen Darstellung in Karte 2 Siedlung und Versorgung, Tekturkarte „Siedlung, Freiraum, Verkehr“ vom 04.12.2001 ergibt sich, dass sich das geplante Bauvorhaben (südöstliche Schleife der geplanten Autobahnausfahrt auf Fl. Nr. 1378/5, Gemarkung Unterföhring) im Randbereich des Vorranggebietes VR 800 für Kies und Sand (rd. 90,0 ha Gesamtgröße) befindet. Das Bauvorhaben missachte daher die regionalplanerische Vorrangigkeit des Abbaus. Die Gemeinde Aschheim sieht auch einen Verstoß gegen das Vorranggebiet VR 800 für Kies und Sand darin, dass die Planung des Vorhabensträgers keine Verlegung der derzeitigen Anbindung der Werkszufahrt einer dort ansässigen Abbaufirma an die geplante Umkehrschleife (BW-Verz. lfd. Nr. 1.4, Unterlage 7.2T) mit einer Zufahrtsstraße entlang der Gemarkungsgrenze von Aschheim und Unterföhring zu deren besseren Erschließung vorsehe.

Wir halten den Vorwurf aus folgenden Erwägungen für unbegründet:

Ziele der Raumordnung sind verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums (§ 3 Nr. 2 ROG). Sie sind keiner Abwägung mehr zugänglich und daher von

den öffentlichen Stellen (§ 3 Ziffer 5 ROG) bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten (§ 4 Abs. 1 ROG). Dies gilt auch bei Genehmigungen, Planfeststellungen und sonstigen behördlichen Entscheidungen. Bei Vorranggebieten handelt es sich gemäß der Legaldefinition in § 8 Abs. 7 Satz 1 Nr. 1 ROG 2008 bzw. Art. 11 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BayLplG um Gebiete, die für bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind. Entsprechend formuliert der Regionalplan München in Ziel B IV 2.8.4.2: „In den Vorranggebieten soll der Gewinnung der Bodenschätze Vorrang vor anderen Nutzungen eingeräumt werden.“ Die Festlegung als Vorranggebiet hat die Qualität eines Ziels der Raumordnung, so dass sie eine Beachtungspflicht gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2 ROG 2009 auslöst.

Hinsichtlich eines möglichen Zielwiderspruchs ist zunächst festzustellen, dass es sich bei der zeichnerischen Festlegung des Vorranggebiets im Regionalplan um eine offene Signatur im Maßstab 1:100.000 handelt. Aufgrund des raumordnerischen Betrachtungsmaßstabs können keine parzellenscharfen Aussagen zum genauen Grenzverlauf getroffen werden. Der geplante südöstliche „Arm“ der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der A 99 reicht nur geringfügig in diesen Randbereich hinein, jedoch in einer Größenordnung, die in diesem regionalplanerischen Maßstab kaum darstellbar wäre. Zudem lässt die regionalplanerische Signatur erkennen, dass das Vorranggebiet so festgesetzt werden sollte, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur unberührt bleibt und somit den verkehrlichen Belangen in diesem Bereich Rechnung getragen wird. Die neue Anschlussstelle der A 99 dient nur dem Anschluss der bereits bestehende M 3 an die A 99, nicht zuletzt, um Rückstaus auf der A 99 im Bereich der Anschlussstelle zu vermeiden. Es wird keine neue Straßenrasse geplant. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnnetzes ist zudem als Ziel im Regionalplan verankert. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass in dem Bereich des Anschlusses keine Nutzungen ausgeschlossen werden sollten, die einem entsprechenden Ausbau entgegenstehen. Die offene Signatur des Vorranggebietes ist vielmehr so auszulegen, dass ausreichend Platz für entsprechende Ertüchtigungsmaßnahmen eingeräumt wird.

Außerdem ist weder die Flächeninanspruchnahme an dieser Stelle von erheblicher Raumbedeutsamkeit, noch wird die Funktion dieses Vorranggebietes in relevantem Maße beeinträchtigt. Die Südostrampe der A 99/M 3 Anschlussstelle Aschheim/Ismaning betrifft die Randzone einer ca. 80 bis 90 ha großen Fläche, die als Vorranggebiet VR 800 für Kies und Sand ausgewiesen ist. Das Bauvorhaben betrifft, gemessen an der Gesamtgröße des Vorranggebietes, nur einen kleinen Flächenanteil (max. 5 %) der theoretisch für den Abbau von Bodenschätzen vorgesehenen Fläche. Auch im absoluten Maßstab fällt die durch das Vorhaben der Rohstoffnutzung entzogene Fläche landesplanerisch nicht ins Gewicht. Stellt man zudem in Rechnung, dass ein teilweiser Kiesabbau im Vorgriff auf die Straßenbaumaßnahmen bzw. beiderseits der geplanten linienförmigen Infrastruktureinrichtung weiterhin möglich bleibt, verbleibt es bei einer im raumordnerischen Maßstab unbeträchtlichen Überlagerung der gegenläufigen Nutzungen „Verkehrsvorhaben“ und „Kiesabbau“. Die Funktion des Vorranggebietes VR 800 für Kies und Sand bleibt dadurch weiterhin erhalten.

In der Gesamtschau dieser Argumente verbleibt es nach unserer Auffassung bei dem Ergebnis, dass es sich bei der Planung nicht um eine raumbedeutsame Nutzung handelt, die im Widerspruch zu Regionalplanziel B IV 2.8.5.1 stünde.

Die jetzige Zufahrtstraße zum Werksgelände einer Abbaufirma liegt etwa 500 m südlich der geplanten Baumaßnahme und wird durch das planfestgestellte Bauvorhaben nicht berührt. Eine Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss ist somit nicht erforderlich. Es wird auf die Ausführungen unter C.3.4.2.2.8 verwiesen. Ein Widerspruch zum Vorranggebiet VR 800 für Kies und Sand ist damit ebenfalls nicht ersichtlich.

Das Bauvorhaben liegt innerhalb des regionalen Grünzugs „Grüngürtel München-Nordost“. Der Abschnitt „Unterföhring/Aschheim-Ismaninger Speichersee“ dient der Erholungsvorsorge mit der Notwendigkeit einer weiteren ökologischen Aufwertung des Naturraumes und Erschließung weiterer extensiver Erholungsmöglichkeiten (Rad- und Wanderwege) und hat großräumige Siedlungsgliederungsfunktion zwischen den Siedlungsschwerpunkten Unterföhring und Ismaning zur Vermeidung eines bandartigen Zusammenwachsens (siehe RP 14 Anhang zu Kapitel II Zu Z 4.2.2). Aufgrund der Lage und der Art des Vorhabens sowie der Ausdehnung des regionalen Grünzugs im Planungsgebiet, sind die geplanten straßenbaulichen Maßnahmen mit dem regionalen Grünzug vereinbar, wenn die Anlage von Rad- und Wanderwegen in der Planung entsprechend berücksichtigt wird. Diesem Erfordernis wird durch die festgestellte Planung ebenfalls entsprochen. Die Planung sieht vor, das von der Baumaßnahme unterbrochene Feld- und Radwegenetz wiederherzustellen. Die daraus entstehenden Umwege sind sehr gering und bewegen sich im Bereich von wenigen hundert Metern. Insofern wird die Erholungsfunktion des Raumes nicht eingeschränkt (vgl. auch C.3.3.3.1.4 dieses Beschlusses).

Das Bauvorhaben entspricht daher den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

3.3.2 Planungsvarianten

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

Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, konnten daher für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445).

Bei der hier vorgenommenen Grobanalyse wurde zum einen vorab geprüft, ob die Varianten geeignet sind, das gesetzte Planungsziel einer Verbesserung der Verkehrsverbindung über die B 471 und B 388 in den Raum Erding und die Kreisstraße M 3 in Richtung München, sowie zur Schaffung einer weiteren, höhenfreien und leistungsfähigen Anbindung des Münchener Flughafens an die Landeshauptstadt neben der A 9 bzw. A 92, von der A 99 über den Streckenzug M3 - B 471 - B 388 - B 388a - FS 44 zu erreichen. Ausgehend von der verlegten Anschlussstelle bei Aschheim soll hierzu die B 471 und die B 388 in Verbindung mit der B 388a und der FS 44 bis zum Flughafen München schrittweise durchgehend höhenfrei ausgebaut werden. Dies ist in den zurückliegenden Jahren bereits in Teilbereichen erfolgt und soll in den kommen-

den Jahren abgeschlossen werden. Derzeit erfolgt der Zufluss zur Anschlussstelle im Wesentlichen über die M 3 aus Richtung Unterföhring und von der B 388 aus Richtung Erding über die B 471. Die genannten Strecken sind jeweils ampelfrei ausgebaut und zeichnen sich daher durch eine hohe Reisegeschwindigkeit und Verkehrsqualität aus. Dies war bei der Auswahl der Knotenpunktssysteme in einem früheren Planungsstadium entsprechend zu berücksichtigen.

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit wurde eine Verkehrssimulation auf Basis der Verkehrsprognose 2020 durchgeführt. Zur Abschätzung der zur Verfügung stehenden Leistungsreserven wurden die Verkehrsbelastungen gegenüber der Verkehrsprognose 2020 um 10 % erhöht.

Zum anderen waren bei der Grobanalyse der Varianten die aktuellen technischen Richtlinien zu beachten. Darüber hinaus war auch zu berücksichtigen, dass seitens der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in den letzten Jahren in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie den Auftragsverwaltungen der Bundesländer, die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen - RAL“ erarbeitet wurden. Diese sollen künftig die bisherigen Richtlinien zur Planung von Landstraßen ersetzen. Mit der Einführung ist in Kürze zu rechnen. Die RAL sind daher als derzeitiger Stand der Technik bei den Planungen zu berücksichtigen.

Bei dem Straßenzug M 3-B 471 Nord handelt es sich um eine außerörtliche, anbau- freie überregionale Straßenverbindung. Er ist damit der Straßenkategorie LS II gem. den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung - RIN 2008“ zuzuordnen. Entsprechend den Vorgaben der RAL wäre die Straße in die Entwurfsklasse (EKL) 2 einzuordnen. Die zugehörigen Querschnitte und Knotenpunktelemente sind dabei für Verkehrsbelastungen von bis zu 17.000 Kfz/24 Std. ausgelegt. Da die prognostizierte Verkehrsbelastung zwischen Ismaning und der Anschlussstelle aber mit einer Belastung - je nach Variante - von bis zu 28.000 Kfz/24 Std. deutlich über dieser Grenze liegt, ist der Planung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning gemäß den RAL die nächst höhere Entwurfsklasse EKL 1 zugrunde zulegen. In der EKL 1 sind gemäß den RAL sämtliche Verknüpfungen mit gleich- oder höherrangigen Straßen komplett höhenfrei vorzusehen.

Bei der aus Richtung Aschheim kommenden B 471 Süd handelt es sich um eine außerörtliche, anbau- freie regionale Straßenverbindung. Sie ist damit mindestens der Straßenkategorie LS III gemäß den RIN 2008 zuzuordnen. Die Straße ist daher gemäß den RAL mindestens in die EKL 3 einzustufen. Dreiarmige Knotenpunkte zwischen den Entwurfsklassen 1 und 3 sind grundsätzlich als Trompete vorzusehen. Bei vierarmigen Knotenpunkten sieht die RAL standardmäßig einen teilhöhenfreien Anschluss unter Einsatz eines Kreisverkehrsplatzes an der untergeordneten Straße vor. Höhengleiche Lösungen entsprechen somit ebenfalls nicht dem verfolgten Planungsziel und technischen Standard.

Folgende unten näher beschriebene Varianten für die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der A 99 und der Umgestaltung des Verkehrsknotens B 471/M 3 konnten vom Vorhabensträger gemessen an diesen Kriterien bereits in einem früheren Planungsstadium zu Recht ausgeschlossen werden:

- „Nullvariante“

Wie aus den oben bei C.3.2 dargelegten Gründen bereits ersichtlich, wäre mit einem Verzicht („Nullvariante“) auf eine Verlegung der Anschlussstelle A 99 Aschheim/Ismaning und der Folgemaßnahmen den Aufgaben aus der Straßenbaulast des Vorhabensträgers bei der momentanen und zukünftigen prognostizierten Verkehrsentwicklung in keiner Weise Rechnung getragen.

- Varianten Anschlussstelle A 99 Aschheim/Ismaning

Ausbau der bestehenden Anschlussstelle A 99 Aschheim/Ismaning

Ein leistungsfähiger Ausbau der bestehenden Anschlussstelle A 99 Aschheim/Ismaning wurde ebenfalls im weiteren Planungsprozess aus sachgerechten Erwägungen des Vorhabensträgers nicht weiter verfolgt. Die Einmündung der nördlichen Anschlussstellenrampe der A 99 Aschheim/Ismaning könnte zwar in ihrer Form mit nachgewiesener Leistungsfähigkeit bestehen bleiben. Problematisch wäre jedoch die Einmündung der südlichen Rampe. Selbst wenn auf der B 471 und der Rampe jeweils zweispurige Linksabbieger vorgesehen würden, wäre eine ausreichende Leistungsfähigkeit nicht gegeben. Bereits im Jahr 1998 wurde eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung für die bestehende Anschlussstelle Aschheim/Ismaning durchgeführt. Im Ergebnis zeigte sich für den Bereich der Einmündung des südlichen Anschlussastes in der Spitzenstunde eine Überlastung. Auch bei Errichtung einer Lichtsignalanlage würden ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen in der Abendspitze Überlastungen auftreten. Erst durch eine zweispurige Führung der B 471 in Richtung Norden würde der Verkehrsknoten knapp leistungsfähig. Allerdings würde dies ein mindestens vierstreifiges Bauwerk über die A 99 erfordern. Eine spätere Erweiterung zum Vollkleeblatt wäre auf Grund der beengten Platzverhältnisse und der bestehenden Bebauung jedoch nicht mehr möglich. Südlich der M 3 wäre ein vierstreifiger Querschnitt der B 471 bis zur Anschlussstelle Aschheim/Ismaning erforderlich.

Da der Verkehrsknoten unmittelbar nach dem Ausbau wieder an seiner Leistungsfähigkeitsgrenze stünde und Reserven für weitere Verkehrszuwächse oder Verkehrsschwankungen nicht vorhanden wären, stehen die notwendigen Investitionen zum Ergebnis in keinem Verhältnis. Auch der bereits im Bau befindliche Umbau der Einmündung der Rampe Süd im Zuge des Neubaus der kommunalen Entlastungsstraße Aschheim ändert an dieser Situation nichts. Nach dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Ing. Kurzak im Auftrag der Gemeinde Aschheim ist auch die neue Knotenpunktlösung nur übergangsweise geeignet, den Anschlussstellenverkehr aufzunehmen. Zusätzlich ist zu beachten, dass bei dieser Lösung im Gegensatz zu den anderen Varianten die Orientierung des Verkehrsknotens B 471/M 3 nicht verändert wird. Eine spätere Verlegung der Anschlussstelle an die M 3 hätte zur Folge, dass der Knoten B 471/M 3 erneut umgebaut werden müsste, um dann der wechselnden Hauptverkehrsrichtung gerecht zu werden.

Des Weiteren erfüllt ein Ausbau der bestehenden Anschlussstelle nicht die Vorgaben der zu beachtenden technischen Richtlinien, da es sich um keinen komplett höhenfreien Anschluss handelt. Infolgedessen wird auch das gesetzte Planungsziel, neben der A 9/A 92 ausgehend von der A 99 bei Aschheim über die B 471 und B 388 mit der B 388a eine weitere, höhenfreie leistungsfähige Anbindung des Flughafen Münchens an die Landeshauptstadt München zu schaffen, nicht erreicht und auch nicht der bestehenden Streckencharakteristik entsprochen.

Auf die Unterlage 1, Nr. 3.1.1, Abbildung 1, S. 13c, wird verwiesen.

angepasste Vorentwurfslösung (halbes, symmetrisches Kleeblatt für AS A 99)

Bei der angepassten Vorentwurfslösung würde die bestehende Anschlussstelle an der B 471 zurückgebaut und an die Kreisstraße M 3 verlegt werden. Als Knotenpunktsform wäre ein halbes, symmetrisches Kleeblatt auf der Ostseite der M 3 geplant. Es handelt sich um eine Standard-Knotenpunktsform, wie sie an vielen Anschlussstellen vorzufinden ist. Probleme hinsichtlich der Begreifbarkeit für die Verkehrsteilnehmer sind dabei nicht zu erwarten. Der Anschluss der Rampen an die M 3 erfolgt bei dieser Lösung mittels Lichtsignalanlagen. Auf Grund der im Zusammenhang mit den Lichtsignalanlagen erforderlichen Anzahl von Fahrstreifen würde der Bau eines neuen Brückenbauwerks über die A 99 im Zuge der M 3 sowie einer zweiten, baulich getrennten Fahrbahn an der M 3 zwischen der Anschlussstelle und der B 471 notwendig. Insofern ist die Verkehrssicherheit gewährleistet. Der

Verkehr von der B 471 über die M 3 auf die A 99 in Richtung AK M-Nord würde aus Leistungsfähigkeitsgründen über eine Direktrampe im Nord-West-Quadranten geführt. Eine Erweiterung zum Vollkleeblatt wäre durch Ergänzung der beiden westlichen Rampen möglich.

Unter Vorsehung einer ausreichenden Anzahl an Fahrstreifen würde die Lösung entsprechend den einschlägigen Bemessungsrichtlinien eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreichen. Allerdings würden sich bei signalgesteuerten Knotenpunkten bei gleicher Qualitätsstufe des Verkehrs (QSV) deutliche Reisezeitverluste im Vergleich zu unsignalisierten oder höhenfreien Knotenpunkten ergeben. Insofern ist die Verkehrsqualität deutlich niedriger als bei unsignalisierten bzw. komplett höhenfreien Lösungen. Ohne zusätzliche bauliche Erweiterungen stünden keine Reserven für zusätzliche Verkehrszuwächse zur Verfügung.

Da es sich um keine komplett höhenfreie Lösung handelt, steht diese zudem im Widerspruch zu dem gesetzten Planungsziel. Ebenso erfüllt sie nicht die Vorgaben der technischen Richtlinien („Richtlinien für integrierte Netzgestaltung - RIN 2008“). Dies bedeutet, dass insbesondere die gewünschten Anforderungen hinsichtlich einer erhöhten Verkehrssicherheit und möglichst geringen Reisezeitverlusten nicht erreicht werden. Der Vorhabensträger hat diese Lösung daher ebenfalls zu Recht vorab ausgeschlossen.

Auf die Unterlage 1, Nr. 3.1.1, Abbildung 2, S. 13d, wird verwiesen.

Kombilösung für Anschlussstelle A 99 Aschheim/Ismaning

Die Kombilösung sah die Besonderheit vor, die einzelnen Fahrbeziehungen der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning auf der Nordseite der Autobahn über Rampen auf zwei kreuzende Straßen (B 471 und M 3) zu verteilen. Hierfür müsste eine Parallelfahrbahn auf der Nordseite der A 99 zwischen den beiden Anschlussstellenteilen angeordnet werden. Die Süd-Rampe an der alten Anschlussstelle würde entfallen, sowie die Links-Abbiegebeziehung „B 471 Nord Richtung AK München-Nord“ an der Nord-Rampe. Diese Fahrbeziehungen würden künftig an der M 3 abgewickelt. Als Knotenpunktsform an der M 3 wäre ein halbes asymmetrisches Kleeblatt vorgesehen. Die Nord-Rampe würde mittels einer Lichtsignalanlage und die Süd-Rampe mittels eines Kreisverkehrsplatzes an die M 3 angeschlossen. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit wären zwei Bypässe vorgesehen. Entgegen der Vorentwurfslösung wären im Bauwerksbereich nur drei Fahrstreifen im Zuge der M 3 erforderlich. Der Neubau eines zweiten Bauwerks könnte entfallen. Das bestehende Bauwerk würde um einen Fahrstreifen verbreitert. Der Einbau einer Fahrbahntrennung im Zuge der M 3 wäre nicht erforderlich. Außerdem würde die Direktrampe nicht benötigt. Aus Leistungsfähigkeitsgründen wäre allerdings ein dritter Fahrstreifen im Zuge der B 471 zwischen der alten Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und dem Verkehrsknoten B 471/M 3 erforderlich.

Der Vorhabensträger hat diese Variante aus sachgerechten Erwägungen heraus nicht weiter verfolgt.

Diese Variante würde wiederum dem gesetzten Planungsziel widersprechen, da es sich um keine komplett höhenfreie Lösung handelt und außerdem den Vorgaben der technischen Richtlinien nicht gerecht werden würde. Dies bedeutet, dass insbesondere die gewünschten Anforderungen hinsichtlich einer höheren Verkehrssicherheit und möglichst geringen Reisezeitverlusten nicht erreicht werden. Hinzu kommt, dass ortskundige Kraftfahrer die Parallelfahrbahn auf der Nordseite der A 99 zwischen den beiden Anschlussstellen als Abkürzung für die Route Aschheim – Unterföhring nutzen würden. Die hierdurch erhöhte Verkehrsbelastung auf der Parallelfahrbahn sowie der Einmündung in die M 3 würden sich negativ auf die Verkehrssicherheit sowie die Leistungsfähigkeit auswirken.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit bestünden zwar keine grundsätzlichen Bedenken, doch wäre diese Lösung für einen Verkehrsteilnehmer trotz entsprechend gestalteter Beschilderung erheblich schwieriger zu verstehen als weit verbreitete Standardlösungen und würde mit der unsignalisierten Einmündung der Nordrampe an der bestehenden Anschlussstelle aus Verkehrssicherheitsgründen keine gute Lösung darstellen.

Ferner stünden ohne zusätzliche bauliche Erweiterungen keine Reserven für zusätzliche Verkehrszuwächse zur Verfügung. Desweiteren würde bei dieser Lösung im Gegensatz zu den anderen Varianten die Hauptverkehrsrichtung des Knotens B 471/M 3 nicht verändert. Ein späterer Ausbau der Anschlussstelle an der M 3, z. B. zum Vollkleeblatt, bei gleichzeitigem Rückbau der nördlichen Kreiselrampe an der alten Anschlussstelle Aschheim/Ismaning, hätte zur Folge, dass der Knoten B 471/M 3 erneut umgebaut werden müsste, um der wechselnden Hauptverkehrsrichtung gerecht zu werden.

Auf die Unterlage 1, Nr. 3.1.1, Abbildung 3, S. 13 e, wird verwiesen.

- Variante zum Ausbau des Verkehrsknotens B 471/M 3

Höhengleicher Ausbau des Verkehrsknotens B 471/M 3

Es handelt sich dabei um eine Standard-Knotenpunktsform, wie sie an vielen Einmündungen, insbesondere im urbanen Bereich, vorzufinden ist. Die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an die M 3 führt unter Berücksichtigung der verbleibenden Varianten für die Anschlussstelle Aschheim/Ismaning zu einer Änderung der Fahrbeziehungen am Knoten B 471/M 3. Der Verkehr auf der B 471 von Ismaning kommend wird künftig direkt auf die neue Anschlussstelle Aschheim/Ismaning geführt. Die B 471 Süd wird mittels einer Einmündung untergeordnet an die Fahrbeziehung Ismaning/Anschlussstelle angeschlossen. Probleme bei der Begreifbarkeit wären nicht zu erwarten und die Verkehrssicherheit gewährleistet. Die Steuerung des Knotens würde mittels einer Lichtsignalanlage erfolgen. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit wären an der B 471 Nord sechs Fahrstreifen, an der M 3 fünf Fahrstreifen und an der B 471 Süd ebenfalls fünf Fahrstreifen erforderlich. Auf Grund der daraus resultierenden Fahrbahnbreiten sowie der hohen Verkehrsbelastung wäre eine höhengleiche Querung von Radfahrern und Fußgängern im Zuge der Lichtsignalanlage nicht mehr möglich. Eine höhenfreie Führung dieser Ströme wäre daher zwingend erforderlich.

Der Vorhabensträger hat auch die Variante eines höhengleichen Ausbaus des Verkehrsknotens B 471/M 3 zu Recht vorab verworfen. Da es sich um keine höhenfreie Lösung handelt, steht ein höhengleicher Umbau des Verkehrsknotens B 471/M 3 im Widerspruch zur Streckencharakteristik der vorhandenen Streckenzüge sowie dem Planungsziel. Ebenso erfüllt sie nicht die Vorgaben der technischen Richtlinien. Dies bedeutet, dass die gewünschten Anforderungen hinsichtlich einer erhöhten Verkehrssicherheit und möglichst geringen Reisezeitverlusten nicht erreicht werden. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass eine Lichtsignalanlage unmittelbar neben der zum Vollkleeblatt ausgebauten Anschlussstelle A 99/M 3 dem Verkehrsteilnehmer nicht vermittelbar ist.

Unter Vorsehung einer ausreichenden Anzahl an Fahrstreifen könnte mit dieser Knotenpunktslösung entsprechend den einschlägigen Bemessungsrichtlinien zwar eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass sich bei signalgesteuerten Knotenpunkten bei gleicher Qualitätsstufe des Verkehrs (QSV) deutliche Reisezeitverluste gegenüber unsignalisierten oder höhenfreien Knotenpunkten ergeben. Insofern ist die Verkehrsqualität objektiv deutlich niedriger als bei höhenfreien Lösungen. Ohne zusätzliche bauliche Erweiterungen stehen keine Reserven für zusätzliche Verkehrszuwächse zur Verfügung. Ferner wären die Verkehrsstärken am Knoten B 471/M 3 so hoch, dass eine höhengleiche Querung des Fußgänger- und Radverkehrs aus

Leistungsfähigkeitsgründen nicht möglich wäre. Eine höhenfreie Führung wäre somit unbedingt erforderlich. Diese wäre jedoch auf Grund der bestehenden Hochspannungsleitungen (Überführung) und dem hohen Grundwasserspiegel (Unterführung) nicht möglich bzw. wäre sehr aufwändig.

Auf die Unterlage 1, Nr. 3.2.1, Abbildung 9, S. 13 v, wird verwiesen.

3.3.2.1 Beschreibung der verbleibenden Varianten zur Anschlussstelle A 99/M 3 und dem Verkehrsknoten B 471/M 3

Auf Grundlage der verkehrlichen Aspekte unter Berücksichtigung der neuen prognostizierten Verkehrsströme und der aktuellen technischen Richtlinien waren daher nur noch folgende zwei Gestaltungsvarianten zur Verkehrsführung an der verlegten Anschlussstelle A 99/M 3 Aschheim/Ismaning näher zu überprüfen und in die Abwägung einzustellen:

- Dreiviertelkleeblatt

Bei der Planung für ein Dreiviertelkleeblatt würde die bestehende Anschlussstelle an der B 471 zurückgebaut und an die Kreisstraße M 3 verlegt werden. Gegenüber einem Vollkleeblatt entfielen hierbei die Rampe im Süd-West-Quadranten. Die Süd-Ost-Rampe würde mittels eines Kreisverkehrsplatzes an die M 3 angeschlossen. Zur Leistungsfähigkeitssteigerung wären zwei Bypässe vorgesehen. Im Bauwerksbereich wären nur drei Fahrstreifen notwendig. Der Neubau eines zweiten Bauwerks ist nicht erforderlich. Das bestehende Bauwerk würde um einen Fahrstreifen verbreitert. Der Einbau einer Fahrbahntrennung im Zuge der M 3 wäre ebenfalls nicht erforderlich. Eine Erweiterung zum Vollkleeblatt wäre durch Ergänzung der Süd-West-Rampe möglich.

Auf die Unterlage 1, Nr. 3.1.1, Abbildung 4, S. 13 f, wird verwiesen.

- Vollkleeblatt (Planfeststellungslösung)

Der Anschluss der M 3 an die A 99 ist mittels eines Vollkleeblattes vorgesehen. Im Bauwerksbereich sind nur drei Fahrstreifen notwendig. Der Neubau eines zweiten Bauwerks ist nicht erforderlich. Das bestehende Bauwerk wird um einen Fahrstreifen verbreitert. Der Einbau einer Fahrbahntrennung im Zuge der M 3 ist ebenfalls nicht erforderlich.

Auf die Unterlage 1, Nr. 3.1.1, Abbildung 5, S. 13 g, wird verwiesen.

Als Folgemaßnahme der Verlegung der Anschlussstelle von der B 471 zur M 3 sind noch zwei höhenfreie Varianten hinsichtlich der Umgestaltung des Verkehrsknotens B 471/M 3 näher zu untersuchen und in die Abwägung einzustellen:

Bei den obigen noch näher zu untersuchenden Anschlussvarianten der A 99/M 3 waren zudem auf Grundlage der verkehrlichen Aspekte unter Berücksichtigung der neuen prognostizierten Verkehrsströme und der aktuellen technischen Richtlinien als Folgemaßnahme noch zwei höhenfreie Varianten hinsichtlich der Umgestaltung des Verkehrsknotens B 471/M 3 näher zu untersuchen und in die Abwägung einzustellen:

- links liegenden Trompete (Standardlösung)

Die Verlegung der Anschlussstelle an die M 3 führt zu einer Änderung der Fahrbeziehungen am Knoten B 471/M 3. Der Verkehr auf der B 471 von Ismaning kommend wird künftig direkt auf die neue Anschlussstelle geführt werden. Die B 471 Süd würde mittels einer links liegenden Trompete untergeordnet an die Fahrbeziehung Ismaning/Anschlussstelle angeschlossen.

Auf die Unterlage 1, Nr. 3.2.1, Abbildung 10, S. 13 w, wird verwiesen.

- sogenannter „Krake“

Die Verlegung der Anschlussstelle an die M 3 führt zu einer Änderung der Fahrbeziehungen am Knoten B 471/M 3. Der Verkehr auf der B 471 von Ismaning kommend wird künftig direkt auf die neue Anschlussstelle geführt. Der abgehängte

Ast der B 471 Richtung Süden (B 471 Süd) wird mittels einem „Kraken“ angeschlossen. Das bedeutet, dass sämtliche untergeordneten Verkehrsbeziehungen an einen Kreisverkehrsplatz angeschlossen werden und die künftige Hauptverkehrsbeziehung (M 3/B 471 Nord) mittels eines sogenannten „Overflys“ über den Kreisverkehr geführt wird. Die Verknüpfung der M 3/B 471 Nord mit dem Kreisverkehrsplatz erfolgt dabei durch entsprechende Verbindungsrampen.

Auf die Unterlage 1, Nr. 3.2.1, Abbildung 11, S. 13 x, wird verwiesen.

3.3.2.2 Vergleich der Varianten zur Anschlussstelle A 99/M 3 und Verkehrsknoten B 471/M 3

Das Bauvorhaben gliedert sich grundsätzlich zum einen in den Umbau bzw. die Verlegung der Anschlussstelle A 99/M 3 Aschheim/Ismaning und zum anderen in die als Folgemaßnahme erforderliche Anpassung des Verkehrsknotens B 471/M 3. Die einzelnen Varianten für die Teilknotenpunkte sind untereinander grundsätzlich frei kombinierbar. Insofern kann die Variantenbetrachtung getrennt für die beiden Verkehrsknoten unter C.3.3.2.2.1 und C.3.3.2.2.2 erfolgen.

3.3.2.2.1 Vergleich der Varianten Anschlussstelle A 99/M 3 Aschheim/Ismaning

3.3.2.2.1.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Die Anschlussvarianten Vollkleeblatt und Dreiviertelkleeblatt unterscheiden sich signifikant in den verkehrlichen Aspekten, insbesondere der Verkehrsqualität und der Streckencharakteristik des bestehenden Streckenzuges M 3 - B 471 - B 388 und der damit verbundenen Qualität des Verkehrsablaufes. Dieses Kriterium ist von besonderer Bedeutung, da vorgenannter Streckenzug mit Ausnahme des im Rahmen der Maßnahme umzubauenden Knotens B 471/M 3 keine Lichtsignalanlage enthält. Die Verkehrsqualität ist daher entsprechend hoch und soll durch die Planung möglichst verbessert, aber keinesfalls verschlechtert werden. Zusätzliches Gewicht erlangt dieser Aspekt durch die inzwischen planfestgestellte und bereits im Bau befindliche B 388a neu Ismaning - Flughafen München zwischen der B 388 und der FS 44. Die Planung sieht einen höhenfreien Ausbau dieser Neubaustrecke vor, so dass nach Fertigstellung der Maßnahme ein komplett höhenfrei ausgebauter Streckenzug vom Knotenpunkt B 471/M 3 bis zur FS 44 zur Verfügung steht. Für den Folgeabschnitt bis zur A 92 (Flughafen München) im Zuge der FS 44 ist ein höhenfreier Ausbau bereits vorgesehen.

Die Variante Vollkleeblatt ist eine Standard-Knotenpunktsform, wie sie an vielen Anschlussstellen von Bundesfernstraßen vorzufinden ist. Probleme bei der Begreifbarkeit für die Verkehrsteilnehmer sind nicht zu erwarten. Alle Verknüpfungen an der Anschlussstelle sind komplett höhenfrei ausgebildet. Die Leistungsfähigkeit ist gewährleistet. Für zusätzliche Verkehrszuwächse stehen Reserven zur Verfügung. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit stellt diese Variante die beste Lösung dar.

Die Variante Dreiviertelkleeblatt stellt mit ihren Rampen in drei Quadranten keine Regellösung dar. Es handelt sich aber um eine Kombination von Standardelementen, so dass Probleme bezüglich der Begreifbarkeit durch den Verkehrsteilnehmer nicht zu erwarten sind. Der nördliche Teil der Anschlussstelle bietet durch seine höhenfreie Konstruktion die höchstmögliche Verkehrssicherheit. Der am südlichen Ast gelegene Kreisverkehr ist aber wegen der außerörtlichen Lage auf freier Strecke hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht optimal, jedoch auf Grund der im Regelfall geringeren Unfallfolgen günstiger als ein signalgesteuerter Knotenpunkt. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit hat diese Lösung den Nachteil, dass der starke Verkehrsstrom von Ismaning in Richtung Autobahnkreuz München-Süd, der den Kreisverkehr komplett durchfahren muss, die Kapazität des Knotenpunkts entscheidend verringert. Für zusätzliche Verkehrszuwächse sind bauliche Erweiterungen erforderlich. Die Variante Dreiviertelkleeblatt erfüllt im nördlichen Teil vollumfänglich die Vorgaben der technischen Richtlinien. Der Kreisverkehr südlich der Autobahn erfüllt diese

Anforderungen jedoch nicht. Dabei ist zu beachten, dass die Verkehrsbelastung der M 3 im weiteren Verlauf in Richtung Unterföhring auf etwa 18.500 Kfz/Tag abnimmt und daher ein höhengleicher Knoten weniger stark im Widerspruch zur Streckencharakteristik steht, wie dies im Verlauf der Strecke in Richtung Ismaning der Fall ist. Insofern wird das Planungsziel zumindest teilweise erreicht.

Im zusammenfassenden Vergleich ist deshalb die Variante Vollkleeblatt bei der Erfüllung der Planungsziele unter verkehrlichen Gesichtspunkten besser zu bewerten als die Variante Dreiviertelkleeblatt.

3.3.2.2.1.2 Immissionsschutz

Durch die Verlegung der Anschlussstelle ergeben sich bei den Varianten Vollkleeblatt und Dreiviertelkleeblatt in Folge von Verkehrsverschiebungen an fast allen im Umfeld der Baumaßnahme gelegenen Gebäuden sowohl Pegelerhöhungen (bis zu 1,1 dB(A)) als auch Pegelminderungen (bis zu 1,5 dB(A)). Teilweise werden auch die Kriterien einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV erfüllt. Die gegenüber dem Dreiviertelkleeblatt zusätzliche Rampe des Vollkleeblattes im Süd-West-Quadranten liegt abseits der betroffenen Bebauung. Auf Grund der Dominanz der A 99, B 471 und M 3 ändert sich die Immissionssituation bei der Variante Vollkleeblatt daher nicht. Durch die Verbesserung der bestehenden Lärmschutzanlagen kann bei beiden Varianten sichergestellt werden, dass sich die Situation durch die Verlegung der Anschlussstelle nicht verschlechtert.

Hinsichtlich der Luftschadstoffe ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung des zusätzlichen Lärmschutzes gegenüber dem Prognose-Nullfall keine Verschlechterung eintritt. Lediglich an dem Anwesen Hintermühle 12 werden sich bei beiden Varianten die Immissionen erhöhen, jedoch die Grenzwerte nicht überschritten. Die Knotenpunktsform hat keinen Einfluss auf die Luftschadstoffsituation.

Im Vergleich sind deshalb die Variante Vollkleeblatt und die Variante Dreiviertelkleeblatt unter dem Gesichtspunkt Immissionsschutz gleich zu bewerten.

3.3.2.2.1.3 Natur- und Landschaftsschutz

Das geplante Bauvorhaben soll in der offenen, ebenen Landschaft auf den Niederterrassenflächen der nördlichen Münchener Schotterebene verwirklicht werden. Überregional oder landesweit bedeutsame Lebensräume von Pflanzen und Tieren sind nicht betroffen. Der Untersuchungsraum ist geprägt durch die bestehenden Verkehrsadern, insbesondere durch die A 99, sowie die bestehende intensive landwirtschaftliche Nutzung.

Die gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG für die Variante Vollkleeblatt durchgeführten FFH-Vorprüfungen für die NATURA 2000-Gebiete (DE 7736-372 „NSG Vogelfreistätte südlich der Ismaninger Fischteiche“ und DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“) ergaben keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, der Schutzgebiete, seiner maßgeblichen Bestandteile oder des gesamten Netzes "NATURA 2000" i. S. v. Art. 3 FFH-RL. Da die beiden Anschlussvarianten keine großen Unterschiede in Hinblick auf die Schutzgebiete (Abstand zu den Schutzgebieten und technische Ausprägung) aufweisen, gilt dieses Ergebnis ebenso für das Dreiviertelkleeblatt. Geschützte Biotope werden bei beiden Varianten ebenfalls nicht betroffen. Teilweise werden Gehölzflächen überbaut, die in der amtlichen Biotopkartierung Bayern (Flachland) erfasst sind, aber keinem rechtlichen Schutz nach § 30 Abs. 1 BNatSchG unterliegen. Die vorhandenen Hecken- und Gehölzstrukturen genießen aber rechtlichen Schutz nach Art. 13e BayNatSchG, § 39 Abs. 5 BNatSchG. Zwischen den Varianten besteht hinsichtlich des Eingriffs in vorhandene Hecken- und Gehölzstrukturen aber kein signifikanter Unterschied.

Die im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung durchgeführten Untersuchungen ergaben unter Berücksichtigung der geplanten Schutzmaßnahmen weder für Arten gem. Anhang IV FFH-RL noch für europäische Vogelarten i. S. v. Art.

1 V-RL die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 2 BNatSchG. Zwischen den Varianten bestehen lediglich Unterschiede in der Größe der rechnerisch ermittelten Verdrängungsfläche für Bodenbrüter. Bei der Variante Dreiviertelkleeblatt ergibt sich eine rechnerische Verdrängungsfläche von bodenbrütenden Vögeln um 5,9 ha, während bei der Variante Vollkleeblatt eine rechnerische Verdrängungsfläche von bodenbrütenden Vögeln um 7,9 ha verursacht wird.

Beiderseits der M3 nördlich und südlich der Autobahn A99 befinden sich Ausgleichsflächen Dritter. Diese wurden als Ausgleich für Eingriffe durch den Bau des Golfparks München Aschheim im Jahr 1999 angelegt. Es handelt sich um Offenlandstandorte mit eingezäunten Heckenpflanzungen. Die Ausgleichsflächen werden von beiden Varianten gleichermaßen beeinträchtigt und müssen entsprechend ersetzt werden.

Durch die beiden Varianten werden auch landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen überbaut. Der Ausbau der Anschlussstelle bewirkt eine Verstärkung der technischen Überprägung der Landschaft. Weitere landschaftsbildprägende Strukturen werden durch die zusätzliche Rampe im Süd-West-Quadranten bei der Variante Vollkleeblatt nicht berührt. Insofern ist gegenüber der Variante Dreiviertelkleeblatt von keiner entscheidungserheblichen zusätzlichen Verstärkung der technischen Überprägung auszugehen. Die Varianten sind daher insofern gleichwertig.

Das Vorhaben wirkt sich allenfalls durch Neuversiegelung auf das lokale Kleinklima aus. Da sich im Planungsraum dadurch keine sich zuspitzende Problematik ergibt, ist das Schutzgut Klima nur untergeordnet und nicht erheblich betroffen. Die Varianten sind insoweit gleichwertig.

Grundsätzlich sind aber alle Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei den beiden Verkehrsknotenvarianten für die Anschlussstelle Aschheim/Ismaning ausgleichbar.

Eine zusammenfassende Gegenüberstellung ergibt somit, dass die Variante Dreiviertelkleeblatt unter dem Gesichtspunkt Natur- und Landschaftschutz besser als die Variante Vollkleeblatt zu bewerten ist.

3.3.2.2.1.4 Land- und Forstwirtschaft

Durch die Baumaßnahme sind bei den Varianten Vollkleeblatt und Dreiviertelkleeblatt überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen. Zusätzlich werden auch straßenbegleitende Grünflächen, angrenzende Gehölzflächen und Vegetationsstrukturen überbaut. Waldflächen im Sinne des Waldrechts werden durch die Varianten nicht betroffen.

Für den reinen Straßenkörper werden durch die Variante Dreiviertelkleeblatt ca. 69.000 m² neue Flächen benötigt. Zusätzlich werden etwa 47.000 m² von den Rampen eingeschlossen und sind künftig der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Für den reinen Straßenkörper werden dagegen bei der Variante Vollkleeblatt ca. 79.000 m² neue Flächen benötigt. Zusätzlich werden etwa 71.000 m² von den Rampen eingeschlossen und entfallen für die landwirtschaftliche Nutzung. Die Variante Vollkleeblatt weist somit einen ca. 30 % höheren Flächenbedarf und damit im Vergleich größere Beeinträchtigungen der Landwirtschaft auf.

Das parallel zur A99 verlaufende landwirtschaftliche Feldwegenetz wird an die Gegebenheiten der Planung angepasst und aufrechterhalten. Dabei entstehen bei beiden Varianten teilweise geringfügige Umwege. Ein entscheidungserheblicher Unterschied ergibt sich durch die zusätzliche Rampe im Süd-West-Quadranten der Anschlussstelle bei der Variante Vollkleeblatt aber nicht. Die Varianten sind insofern gleichwertig.

Die Variante Dreiviertelkleeblatt stellt sich somit insgesamt aus Sicht der Land- und Forstwirtschaft günstiger dar.

3.3.2.2.1.5 Flächenbedarf

Durch die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und die begleitenden Baumaßnahmen werden durch beide Varianten Vollkleeblatt und Dreiviertelkleeblatt bisher landwirtschaftlich genutzte Böden, straßenbegleitende Grünflächen und angrenzende Gehölzflächen umgewandelt. Dabei werden die natürlichen Bodenfunktionen gestört und im Fall von Versiegelung völlig beseitigt.

Durch das Dreiviertelkleeblatt werden ca. 3,7 ha Boden und durch das Vollkleeblatt ca. 4,4 ha Boden neu versiegelt. Das Vollkleeblatt weist somit einen ca. 30 % höheren Flächenbedarf und höhere Eingriffe in das Schutzgut Boden auf.

Im Bereich des Kiesabbaus östlich des Feringasees geht durch das Entstehen einer offenen Wasserfläche 3,89 ha gewachsener Boden mit seinen natürlichen Funktionen bei beiden Varianten verloren.

Die Variante Dreiviertelkleeblatt ist aufgrund der geringeren Eingriffe in das Schutzgut Boden günstiger zu bewerten.

3.3.2.2.1.6 Wasser

Das Entwässerungskonzept sieht jeweils bei den Varianten Vollkleeblatt und Dreiviertelkleeblatt vor, das Straßenabwasser möglichst breitflächig über die Böschungen und begleitende Sickermulden und -flächen zu versickern. Der natürliche Wasserkreislauf wird so nur wenig beeinflusst. Damit kann gegenüber den natürlichen Verhältnissen von einer annähernd gleichen Grundwasserneubildungsrate ausgegangen werden. Der Schutz des Grundwassers vor Schadstoffeinträgen wird durch die Versickerung über die belebte Oberbodenzone mit ihrer guten Reinigungsleistung sichergestellt.

Für die Varianten Vollkleeblatt und Dreiviertelkleeblatt ergeben sich im Vergleich unter dem Gesichtspunkt Wasserschutz damit keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

3.3.2.2.1.7 Wirtschaftlichkeit, Sonstiges

Die Planfeststellungsvariante ist mit geschätzten Kosten von ca. 19,2 Mio. € unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit etwas ungünstiger zu bewerten als die Variante Dreiviertelkleeblatt mit Kosten von ca. 16,6 Mio. €.

Die Südostrampe ragt bei beiden Varianten auf einer Fläche von ungefähr 4,3 ha bzw. 4,4 ha randlich in das etwa 90 ha große Vorranggebiet Kiesabbau VR 800 hinein. Entscheidungserhebliche Unterschiede sind im Vergleich somit nicht gegeben.

Im Bereich der geplanten Anschlussstelle Aschheim/Ismaning werden keine Eingriffe in Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler erwartet.

Zusammengefasst ist die Variante Dreiviertelkleeblatt wegen der geringeren Kosten (ca. 15 %) günstiger als die Variante Vollkleeblatt anzusehen.

3.3.2.2.2 Vergleich der Varianten Verkehrsknoten B 471/M 3

3.3.2.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Die Variante „Trompete“ erfüllt als Standard-Knotenpunktsform die gesetzten Planungsziele ohne Einschränkung. Der Verkehrsknoten ist komplett höhenfrei ausgebildet und die Leistungsfähigkeit gewährleistet. Für zusätzliche Verkehrszuwächse stehen Reserven zur Verfügung. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit stellt diese Variante die beste Lösung dar.

Die gesetzten Planungsziele werden mit der Variante „Krake“ ebenfalls voll erreicht. Die Leistungsfähigkeit ist ebenfalls gewährleistet und es stehen Reserven für zusätzliche Verkehrszuwächse zur Verfügung. Die Vorgaben der technischen Richtlinien werden ebenso eingehalten. Die „Krake“ stellt zwar keine Regellösung dar, doch haben Erfahrungen bei vergleichbaren Projekten gezeigt, dass Probleme

hinsichtlich der Begreifbarkeit für Verkehrsteilnehmer und die Verkehrssicherheit nicht zu erwarten sind. Der höhenfreie Teil des Knotens (Anschlüsse der Rampen an die M 3/B 471 Nord) bietet die höchstmögliche Verkehrssicherheit. Der unter dem „Overfly“ gelegene Kreisverkehr stellt sich auf Grund der im Regelfall geringeren Unfallfolgen deutlich günstiger dar als ein signalgesteuerter Knotenpunkt.

Das Radwegenetz wird an die Gegebenheiten der Planung angepasst und aufrechterhalten. Dabei entstehen bei beiden Varianten teilweise geringfügige Umwege. Die notwendige Neuordnung des Straßennetzes wird aber durch die Möglichkeit, untergeordnete Straßen und Wege an den Kreisverkehr anzuschließen, bei der Variante „Krake“ erheblich erleichtert.

Insgesamt bewerten wir die untersuchten Verkehrsknotenvarianten „Krake“ und „Trompete“ bei den verkehrlichen Belangen als gleichwertig.

3.3.2.2.2 Immissionsschutz

Durch die Änderung der Linienführung sowie der Anhebung der Gradienten der M 3/B 471 Nord ergeben sich bei beiden Varianten Erhöhungen der Immissionswerte von bis zu 0,2 dB(A). Je nach Ausrichtung der benachbarten Gebäude ergibt sich jedoch auch eine Pegelminderung (bis zu 1,1 dB(A)). Im Vergleich der Verkehrsknotenvarianten ergeben sich keine signifikanten Unterschiede.

Die Knotenpunktform hat keinen Einfluss auf die Luftschadstoffsituation.

Im Vergleich sind deshalb die Variante „Krake“ und die Variante „Trompete“ unter dem Gesichtspunkt Immissionsschutz gleich zu bewerten.

3.3.2.2.3 Natur- und Landschaftsschutz

Bei den Varianten „Krake“ und „Trompete“ kommt es zu keinen Beeinträchtigungen von rechtskräftigen Schutzgebieten nach §§ 20 ff BNatSchG oder nach § 30 Abs. 1 BNatSchG. Überregional oder landesweit bedeutsame Lebensräume von Pflanzen und Tieren sind nicht betroffen. Die gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG für die Antragslösung durchgeführten FFH-Vorprüfungen für die NATURA 2000-Gebiete (DE 7736-372 „NSG Vogelfreistätte südlich der Ismaninger Fischteiche“ und DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“) ergaben keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, der Schutzgebiete, seiner maßgeblichen Bestandteile oder des gesamten Netzes „NATURA 2000“ i. S. v. Art. 3 FFH-RL. Da die untersuchten Varianten keine großen Unterschiede in Hinblick auf die Schutzgebiete (Abstand zu den Schutzgebieten und technische Ausprägung) aufweisen, gilt dieses Ergebnis ebenso für die Variante „Trompete“.

Geschützte Biotop sind ebenfalls nicht betroffen. Bei allen Flächen, die in der amtlichen Biotopkartierung Bayern (Flachland) erfasst sind, handelt es sich um Gehölzflächen, die keinem rechtlichen Schutz nach § 30 Abs. 1 BNatSchG unterliegen und nur durch Art. 13e BayNatSchG, § 39 Abs. 5 BNatSchG geschützt sind. Zwischen den Varianten besteht bei der Beeinträchtigung vorhandener Hecken- und Gehölzstrukturen kein wesentlicher Unterschied.

In Bezug auf den Artenschutz wird eine Leitlinie für Fledermäuse entlang der B 471 durch beide Varianten unterbrochen. Diese kann aber durch eine Überflughilfe neu hergestellt werden. Zwischen den beiden Varianten bestehen lediglich Unterschiede in der Größe der rechnerisch ermittelten Verdrängungsfläche für Bodenbrüter. Bei Verwirklichung der Variante „Trompete“ entsteht eine rechnerische Verdrängungsfläche von bodenbrütenden Vögeln auf ca. 5,6 ha, die jedoch ausgeglichen werden kann. Bei der Variante „Krake“ kommt es nur zu einer rechnerischen Verdrängungsfläche von bodenbrütenden Vögeln auf ca. 3,1 ha, die ebenfalls ausgleichbar ist. Die Variante „Krake“ stellt sich damit etwas günstiger dar. Artenschutzrechtliche Verbote werden unter Berücksichtigung der geplanten Schutzmaßnahmen durch keine der überprüften Varianten weder für Arten gem. Anhang IV der FFH-RL noch für europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 der VRL

Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 2 BNatSchG erfüllt.

Durch die Baumaßnahme werden durch beide Varianten landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen überbaut. Die höhenfreie Umgestaltung des Knotenpunktes B 471/M 3 mit Rampen in Dammlage bewirkt eine deutliche Verstärkung der technischen Überprägung der Landschaft. Eine wirksame Eingrünung kann dies vermindern. Die Variante „Krake“ unterscheidet sich im Vergleich mit der Variante „Trompete“ in ihrer Höhenentwicklung nicht signifikant. Insofern ergeben sich vergleichbare Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Die Varianten werden daher insofern gleich beurteilt.

Das Vorhaben wirkt sich allenfalls durch Neuversiegelung auf das lokale Kleinklima aus. Da sich im Planungsraum dadurch keine zuspitzende Problematik ergibt, ist das Schutzgut Klima nur untergeordnet und nicht erheblich betroffen. Die Varianten sind insofern gleichwertig.

Grundsätzlich sind alle Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei den verschiedenen Verkehrsknotenvarianten ausgleichbar.

Eine zusammenfassende Gegenüberstellung ergibt somit, dass die Variante „Krake“ im Vergleich mit der „Trompete“ unter dem Gesichtspunkt Natur- und Landschaftschutz besser zu bewerten ist.

3.3.2.2.4 Land- und Forstwirtschaft

Durch beide Varianten „Trompete“ und „Krake“ werden landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen. Zusätzlich werden auch straßenbegleitende Grünflächen, angrenzende Gehölzflächen und Vegetationsstrukturen überbaut. Waldflächen im Sinne des Waldrechts werden dagegen nicht betroffen.

Für den reinen Straßenkörper werden für die Trompete ca. 42.000 m² neue Flächen benötigt. Zusätzlich werden etwa 16.000 m² von den Rampen eingeschlossen und künftig der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Bei der Variante „Krake“ werden für den reinen Straßenkörper ca. 44.000 m² neue Flächen benötigt. Zusätzlich werden etwa 4.000 m² von den Rampen eingeschlossen und künftig der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Die Variante „Trompete“ weist damit einen ca. 20 % höheren Flächenbedarf mit Eingriffen in die Landwirtschaft auf.

Bei der linksliegenden „Trompete“ ist ferner zu beachten, dass durch deren ausladende Form eine besonders einseitige Betroffenheit privater landwirtschaftlicher Betriebe durch notwendige Flächeninanspruchnahmen verursacht würde.

Durch den Aus- bzw. Umbau der Anbindung M3/B 471 wird das landwirtschaftliche Feldwegenetz an die Gegebenheiten der Planung angepasst und aufrechterhalten. Durch das Entfallen einiger direkter Zufahrten entstehen aber bei beiden Varianten Umwege, insbesondere bei Verbindungen zwischen Lagen westlich und östlich der M 3. Bis auf den geringfügig anderen Verlauf der straßenbegleitenden Feldwege ergeben sich aber bei den Varianten „Krake“ und „Trompete“ keine signifikanten Unterschiede.

Vergleicht man die Varianten aber noch speziell auf die Entstehung von Umwegen für die vom Bauvorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Anwesen Grassermühle, Hintermühle und Wendelmühle in Richtung Aschheim, Unterföhring und Ismaning, so ist die Variante „Krake“ insgesamt besser als die Variante „Trompete“ zu bewerten. Bei der Variante „Krake“ entstehen bis auf eine Ausnahme (Anwesen Hintermühle in Richtung Aschheim) geringere Umwege in die verschiedenen Fahrtrichtungen (zwischen 200 m und 1000 m) als bei der Variante „Trompete“ (zwischen 900 m und 1900 m).

Die Variante „Krake“ stellt sich somit insgesamt aus Sicht der Land- und Forstwirtschaft günstiger dar.

3.3.2.2.5 Flächenbedarf

Durch die Baumaßnahme werden bei beiden Varianten bisher landwirtschaftlich genutzte Böden, straßenbegleitende Grünflächen und angrenzende Gehölzflächen umgewandelt. Dabei werden die natürlichen Bodenfunktionen gestört und im Fall von Versiegelung völlig beseitigt.

Durch die Variante „Trompete“ werden ca. 1,0 ha Boden neu versiegelt. Die Variante „Krake“ stellt sich mit der Neuversiegelung von ca. 0,8 ha Boden geringfügig günstiger dar.

Eine Gegenüberstellung ergibt somit, dass die Variante „Krake“ insgesamt geringfügig besser als die „Trompete“ zu bewerten ist.

3.3.2.2.6 Wasserschutz

Das Entwässerungskonzept sieht bei beiden Varianten vor, das Straßenabwasser möglichst breitflächig über die Böschungen und begleitende Sickermulden und -flächen zu versickern. Der natürliche Wasserkreislauf wird so nur wenig beeinflusst. Damit kann gegenüber den natürlichen Verhältnissen von einer annähernd gleichen Grundwasserneubildungsrate ausgegangen werden. Der Schutz des Grundwassers vor Schadstoffeinträgen wird durch die Versickerung über die belebte Oberbodenzone mit ihrer guten Reinigungsleistung sichergestellt.

Die Varianten „Krake“ und „Trompete“ sind unter dem Gesichtspunkt Wasserschutz als gleichwertig einzustufen.

3.3.2.2.7 Wirtschaftlichkeit, Sonstiges

Die Variante „Krake“ ist mit ca. 6,2 Mio. € unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit nur geringfügig besser als die Variante „Trompete“ mit ca. 6,8 Mio. € zu bewerten.

Das Bodendenkmal D-1-7836-0315 (Bestattungsplatz unbekannter Zeitstellung) wird durch beide Verkehrsknotenvarianten etwa zu einem Drittel beeinträchtigt und teilweise überbaut. Zur Sicherung des Bodendenkmals sind im Vorfeld der Baumaßnahme gegebenenfalls Rettungsgrabungen durchzuführen.

Wir bewerten hier die Varianten „Krake“ und „Trompete“ insgesamt annähernd gleichwertig.

3.3.2.2.3 Gesamtbewertung der Varianten unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Die von den untersuchten Varianten durch die Anschlussstelle A 99/M 3 Aschheim/Ismaning und den Verkehrsknoten B 471/M 3 betroffenen Belange werden in der nachfolgenden Gesamtabwägung unterschiedlich gewichtet. Die Auswirkungen der Trassen werden an den berührten Belangen gemessen. Im Rahmen der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass die Planfeststellungsbehörde eine Alternativlösung nur dann zu wählen hat, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.03.1998, Az. 4 A 7/97 – juris m. w. N.)

In der Variantenabwägung messen wir den verkehrlichen Belangen und den Planungszielen eine sehr hohe Bedeutung zu. Daneben haben die anderen Belange eine geringere Bedeutung. Wir werten diese untereinander als gleichwertig.

Die Planungszielerreichung, insbesondere das Erreichen einer hohen Verkehrsqualität und einheitlichen Streckencharakteristik, ist von herausgehobener Bedeutung, weil sie gerade den Grund für das Bauvorhaben an dieser besonders wichtigen Fernstraßenverbindung A 99 Autobahnring München Ost unter Berücksichtigung der bestehenden, weit überdurchschnittlichen Verkehrsbelastung und des neu in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen achtstreifigen Ausbaus der A 99 darstellen.

Der Bau der Anschlussstelle der A 99/M 3 Aschheim/Ismaning als Vollkleeblatt bietet eine sachgerechte und ausgewogene Lösung. Wie oben erläutert, unterscheiden sich die Anschlussvarianten Vollkleeblatt und Dreiviertelkleeblatt signifikant in den verkehrlichen Aspekten, insbesondere der Verkehrsqualität und der Streckencharakteristik. Das primäre Planungsziel, nämlich die überlastete und nicht leistungsfähige Verknüpfung der A 99 mit der B 471 und der M 3 durch eine verkehrsgerechte und leistungsfähige Lösung zu ersetzen und auch eine leistungsfähige höhenfreie Verbindung von der A 99 zum Flughafen und in den Münchner Nordosten zu schaffen, wird durch den Bau der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning als Vollkleeblatt ohne Einschränkung durch den Entfall von Lichtsignalanlagen und durch eine einfache und eindeutige Verkehrsführung mit Vorteilen für die Verkehrssicherheit erreicht. Gerade diesen Kriterien muss unter Berücksichtigung der bestehenden, weit überdurchschnittlichen Verkehrsbelastung sowie des im Münchner Nord-Osten vorhandenen Entwicklungspotentials eine besondere Bedeutung bei der Auswahl der Lösung beigemessen werden. Die Variante Dreiviertelkleeblatt entspricht zwar der Streckencharakteristik der anschließenden Strecken, weist jedoch einen plangleichen Knotenpunkt in Form eines Kreisverkehrsplatzes auf. Problematisch hierbei ist der starke Verkehrsstrom von Ismaning in Richtung Autobahnkreuz München-Süd, der den Kreisverkehr komplett durchfahren muss und somit die Leistungsfähigkeit entscheidend verringert. Es wird nicht verkannt, dass das Vollkleeblatt bei anderen betroffenen Belangen im Vergleich tendenziell schlechter zu bewerten ist. Die eindeutigen verkehrlichen Vorteile der Variante Vollkleeblatt wiegen aber ihre Nachteile bei den stärkeren Eingriffen in Natur und Landschaft, die allesamt ausgleichbar sind, in landwirtschaftliche Flächen, dem höheren Flächenverbrauch und den etwa 15 % höheren Kosten bei weitem auf. Die übrigen, nicht verkehrlichen Abwägungskriterien stellen sich bei dem Dreiviertelkleeblatt entweder gleichwertig bzw. nicht soweit günstiger dar, dass diese Variante eindeutig zu bevorzugen wäre.

Die beiden zu vergleichenden Varianten „Krake“ und „Trompete“ für den Bau des höhenfreien Verkehrsknotenpunktes B 471/M 3 unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen lediglich nennenswert in ihrem Flächenverbrauch und der Neuversiegelung. Die Variante „Krake“ ist wegen ihrer kompakten Form bzgl. des Flächenverbrauchs und ihrer geringeren Eingriffe in Flächen für Bodenbrüter aber etwas günstiger als die Variante „Trompete“. Darüber hinaus wird durch die kompakte Form der „Krake“ gegenüber der „Trompete“ der erforderliche Flächenbedarf auf straßennahe Flächen beschränkt und gleichmäßiger auf mehrere Grundeigentümer verteilt. Da wie oben ausgeführt die verkehrlichen Ziele vollumfänglich erreicht werden, ist es aus unserer Sicht nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger sich für die sogenannte „Krake“ entschieden hat. Die Anbindung der B 471 Süd an die M 3/B 471 Nord stellt sich damit zwar geringfügig schlechter dar als bei der „Trompete“. Dies ist aber im Hinblick auf die durch die Verlegung der Anschlussstelle geminderten Verkehrsbedeutung und der mittelfristig geplanten Abstufung dieses Straßenstückes von untergeordneter Bedeutung. Zudem wird eine notwendige Neuordnung des untergeordneten Wegenetzes durch einen möglichen Anschluss an den Kreisverkehr erleichtert und die notwendigen Umwege reduziert. Die linksseitige „Trompete“ musste sich uns damit nicht als vorzugswürdige Variante aufdrängen.

Als zusammenfassendes Ergebnis ist festzuhalten, dass sich unter Abwägung aller erheblichen Belange die Planfeststellungslösung für die Verlegung der Anschlussstelle der A 99 Aschheim/Ismaning zur M 3 in Form eines Vollkleeblattes in Verbindung mit dem gleichzeitigen höhenfreien Ausbau des Verkehrsknotens B 471/M 3 in der Form eines sogenannten „Kraken“ als vorzugswürdig erweist.

Der Vergleich der Varianten ist in der Unterlage 1 detailliert dargestellt, worauf verwiesen wird.

3.3.2.2.9 Einwände gegen die gewählte Variante

Es wurde seitens der Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke und der Kanzlei Labbé und Partner für deren Mandanten angesichts des hohen Flächenverbrauchs gegen die gewählten Anschlusslösungen eingewandt, dass in den Planunterlagen eine wirkliche ergebnisoffene Alternativenprüfung unter besonderer Einbeziehung des Natur- und Umweltschutzes sowie der Belange der Landwirtschaft nicht erkennbar sei. Der Vorhabensträger hat daraufhin seine Planunterlagen redaktionell um einen umfassenden Variantenvergleich ergänzt (vgl. Unterlage 1T, S. 13a ff). Die geänderten Planunterlagen wurden den beteiligten Rechtsanwaltskanzleien im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur vom 28.01.2010 zur Kenntnis gegeben.

Die Variantenabwägung ist unter C.3.2.2 ausführlich dargestellt. Es ist dabei nicht zu beanstanden, wenn dabei einzelne Varianten, wie z. B. die Null-Variante, schon vorab ohne genauere Gegenüberstellung ausgeschieden wurden, für die angesichts der beobachteten Verkehrsentwicklung und des neu in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen achtstreifigen Ausbaus der A 99 nachweisbar war, dass sie nicht in der Lage sind, das gesetzte Planungsziel zu erfüllen bzw. vorhandene wie prognostizierte Verkehrsströme sicher und leistungsfähig abzuwickeln. Verschiedene untersuchte Varianten stellen insofern auch keine echten Alternativen dar, da sie schon die Anforderungen der vom Vorhabensträger zu beachtenden maßgebenden technischen Richtlinien nicht erfüllen.

Die Variantenabwägung ist unter C.3.2.2 ausführlich dargestellt. Es ist dabei nicht zu beanstanden, wenn dabei einzelne Varianten, wie z. B. die Null-Variante, schon vorab ohne genauere Gegenüberstellung ausgeschieden wurden, für die angesichts der beobachteten Verkehrsentwicklung und des neu in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen achtstreifigen Ausbaus der A 99 nachweisbar war, dass sie nicht in der Lage sind, das gesetzte Planungsziel zu erfüllen bzw. vorhandene wie prognostizierte Verkehrsströme sicher und leistungsfähig abzuwickeln. Verschiedene untersuchte Varianten stellen insofern auch keine echten Alternativen dar, da sie schon die Anforderungen der vom Vorhabensträger zu beachtenden maßgebenden technischen Richtlinien nicht erfüllen.

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

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

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

3.3.1.1 Linienführung, Gradiente

Die Verlegung der Anschlussstelle A 99/M 3 Aschheim/Ismaning ist mitsamt den Folgemaßnahmen im Trassenverlauf und Höhenlage durch Zwangspunkte und durch topografische Gegebenheiten weitgehend bestimmt. Als Zwangspunkte mussten dabei die

- bestehende Kreisstraße M 3 mit ihrer Überführung über die A 99,
- die bestehende B 471 östlich Grassermühle inkl. Bauwerk 24/1,
- die bestehende B 471 auf Höhe Birkenhof,
- das bestehende Bauwerk 4/1 im Zuge der M 3, Unterer Aschheimer Weg,

- die bestehende Bebauung im Bereich Grassermühle, Hintermühle und Wendelmühle,
- der bestehende Graben südlich der Gemeindeverbindungsstraße „Mühlenstraße“ und
- zwei Hochspannungsfreileitungen (380 kV und 110 kV)

berücksichtigt werden.

Die dem Bauabschnitt zugrunde gelegten Entwurfsgeschwindigkeiten für die Verbindungsrampen des Vollkleeblattes an der A 99 ($V_e = 40$ km/h bzw. 50 km/h), der Kreuzung („Overfly“) der M 3/B471 Nord ($V_e = 80$ km/h), und des sogenannten „Kraken“ und der B 471 Süd ($V_e = 50$ km/h) sowie die gewählten Trassierungselemente werden den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht. Sie sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb der Neubaustrecke keine Unstetigkeiten auftreten und somit eine ausgewogene Streckenqualität erreicht wird, die den anschließenden Streckenabschnitten entspricht. Die erforderlichen Sichtweiten werden eingehalten.

Die Gestaltung des Kreisverkehrs am Ende der B 471 Süd zur Anbindung des untergeordneten Wegenetzes an die Hauptverkehrsbeziehung M 3/B 471 Nord erfolgt nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006). Die Größe des Außendurchmessers ist notwendig, weil die Anbindung von sieben Knotenpunktarmen mit einem kleineren Durchmesser nicht zu bewerkstelligen ist. Um eine gute Befahrbarkeit des Kreisverkehrsplatzes zu gewährleisten, wurden die Entwurfselemente an der oberen Grenze gewählt.

Die Trassierungsparameter der ebenfalls im Zuge der Baumaßnahme zu verlegenden Gemeindeverbindungsstraße „Mühlenstraße“ orientieren sich an der bestehenden Linienführung.

3.3.3.2 Querschnitte

Die A 99 stellt im Bestand eine zweibahnige, sechsstreifige, außerörtliche und anbaufreie überregionale Verbindung dar, deren Knotenpunkte mit einbahnigen, einstreifigen Rampen sowie Parallelfahrbahnen höhenfrei auszuführen sind. Die Parallelfahrbahnen im Vollkleeblatt sind im Bereich ohne Verflechtungsbereich mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m geplant. Im Verflechtungsbereich wird die Fahrbahn auf 8,0 m verbreitert. Die anliegenden Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen erhalten eine Breite von 3,50 m. Die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen an der A 99 erhalten eine Fahrstreifenbreite von 3,75 m.

Die M 3/B 471 Nord bzw. B 471 Süd stellt eine einbahnige, zweistreifige, außerörtliche und anbaufreie überregionale Verbindung dar. Die geplanten Fahrbahnquerschnitte der B 471 und der M 3 orientieren sich an den Bestandsquerschnitten des berührten Straßennetzes. Die M 3/B 471 Nord ist im Bereich zwischen den Knotenpunkten mit einer Regelfahrbahnbreite von 8,50 m geplant. Diese setzt sich aus 2 x 3,50 m breiten Fahrstreifen, 2 x 0,50 m breiten Randstreifen und einer 0,50 m breiten, doppelten durchgezogenen Fahrstreifenbegrenzungslinie in Fahrbahnmitte zusammen. Die B 471 Süd erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 8,0 m. Diese setzt sich aus 2 x 3,50 m breiten Fahrstreifen und 2 x 0,50 m breiten Randstreifen zusammen. Die einbahnigen, einstreifigen Rampen erhalten den Querschnitt Q1 nach RAL-K-2 mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m. Dieser setzt sich zusammen aus einer Fahrstreifenbreite von 4,50 m und beidseitigen Randstreifen von 0,75 m. Die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen entlang der M 3/B 471 Nord weisen mit 3,50 m die gleiche Fahrstreifenbreite auf wie die durchgehende Fahrbahn.

Aufgrund der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbelastung auf der A 99 und dem berührten untergeordneten Straßennetz und unter Berücksichtigung ihrer überregionalen Bedeutung halten wir die gewählten Fahrbahnbreiten für ausreichend und erforderlich, um eine leistungsfähige und flüssige Verkehrsführung zu

gewährleisten. Eine weitere Reduzierung halten wir aus verkehrstechnischer Sicht nicht für möglich.

Nähere Einzelheiten sind in den Unterlagen 1T und 7.2T beschrieben.

3.3.3.3 Anschlussstellen

Die neue Anschlussstelle der A 99 Aschheim/Ismaning an der Kreuzung mit der Kreisstraße M 3 wird als volles Kleeblatt mit Parallelfahrbahnen ausgeführt. An der A 99 werden die Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen entsprechend hergestellt.

Auf Grund der Verlegung der Anschlussstelle zur Kreisstraße M 3 wird der bestehende Knotenpunkt B 471/M 3 so umgebaut, dass künftig die B 471 Süd untergeordnet angeschlossen wird. Künftig wird daher die Fahrbeziehung von der neuen Autobahnanschlussstelle bzw. aus Richtung Unterföhring (M 3) in Richtung Ismaning (B 471) als durchgehende Fahrbahn umgebaut (M 3/B 471 Nord). Als Knotenpunktform wurde ein sogenannter „Krake“ gewählt. Auf die Beschreibung unter C.3.3.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die bestehende Gemeindeverbindungsstraße „Mühlenstraße“ von der Grassermühle zur Wendelmühle wird im Zuge der Maßnahme verlegt und neu trassiert.

Verschiedene Einwender haben die geplante Verlegung bzw. Anbindung der A 99 Aschheim/Ismaning und der Umgestaltung der B 471/M 3 in Form eines sogenannten „Krakens“ als zu flächenintensiv kritisiert und die Verwirklichung von flächenschonenderen Varianten für die beiden Verkehrsknoten gefordert. Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden. Bereits oben in diesem Beschluss unter C.3.2 haben wir verschiedene Varianten unter Berücksichtigung des Planungsziels auf ihre Auswirkungen überprüft. Auf diese Ausführungen wird verwiesen. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlage richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z. B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen und Hochspannungsleitungen) und der vorhandenen Topographie. Insbesondere die Verlegung der Autobahnanschlussstelle A 99 Aschheim/Ismaning als höhenfreies Vollkleeblatt ist sachgerecht und nachvollziehbar. Ungeachtet der räumlichen Zwänge an der bestehenden Anschlussstelle und den somit fehlenden Möglichkeiten zum Ausbau der Anschlussstelle im Bestand, ist eine Verlegung der Anschlussstelle an die M 3 aus netzkonzeptioneller und verkehrlicher Sicht sinnvoll. Bei der M 3 handelt es sich im Gegensatz zur parallel zur A 99 verlaufenden B 471 Süd um eine radial geführte Aus- und Einfallstraße von und nach München. Die Bedeutung der M 3 für den überörtlichen Verkehr ist daher deutlich höher einzustufen als die der B 471 Süd. Es ist geplant, die B 471 Süd nach Realisierung des ebenfalls in Planung befindlichen achtstreifigen Ausbaus der A 99 Ost in eine Straße nach Landesrecht abzustufen (§ 2 Abs. 4 FStrG). Nähere Einzelheiten zur technischen Gestaltung des Bauvorhabens sind den Unterlagen 1T und 7.2T zu entnehmen.

Zur Minimierung der Eingriffsschwere hat das Landratsamt München vorgeschlagen, die geplante „Krake“ für den Verkehrsknoten B 471/M 3 etwas abzusenken, um damit eine bessere Einbindung in die Landschaft zu gewährleisten. Dies wird abgelehnt. Eine Absenkung des Kreisverkehrs würde unweigerlich zu einem Einschnitt in das Gelände führen. Entsprechend den Ausführungen des Wasserwirtschaftsamtes München beträgt die Grundwasserüberdeckung im Planungsbereich aber nur ca. 1,0 m. Es ist nachvollziehbar, dass der Vorhabensträger aus diesem Grund ein Einschneiden in das Gelände soweit wie möglich vermeiden wollte, um die ohnehin relativ geringe Schutzschicht über dem Grundwasser nicht weiter zu schwächen. Der Kreisverkehr wurde so über dem Gelände geplant, dass ein freier Niederschlagsabfluss über die Dammschulter gerade noch möglich ist.

3.3.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz

Die Baumaßnahme erfordert umfangreiche Änderungen im landwirtschaftlichen Wegenetz. Die bisher parallel zur A 99 verlaufenden Wirtschaftswege können nach der Verlegung der Anschlussstelle nicht mehr durch die freien Brückenfelder des BW 30/1 (Überführung der Kreisstraße M 3) geführt werden. Mit den in den Unterlagen 1T und 7.2T beschriebenen Änderungen am nachgeordneten Wegenetz kann zukünftig sowohl die A 99, die B 471, als auch die M 3 durch entsprechende Brückenbauwerke von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrern höhenfrei gequert werden.

Der Bayerische Bauernverband und private Einwender haben an der Planung bemängelt, dass durch die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim-Ismaning den Unterföhringer Landwirten die für ihren landwirtschaftlichen Verkehr notwendigen Verbindungen von Westen in Richtung Osten (z. B. zum Lagerhaus Feldkirchen, Werkstatt der Firma BayWa) abgeschnitten würden. Bisher bestehe südlich der Autobahn ein durchgehender Wirtschaftsweg (Parallelweg), der die Gemarkung Unterföhring im Westen mit der Gemarkung Aschheim im Osten verbinde. Ein adäquater Ersatz werde durch die Planung nicht geschaffen. Dies betreffe insbesondere den südlich an die A 99 angrenzenden Wirtschaftsweg, mit dem die Anschlussstelle mit großem Umweg umgangen werden soll. Der Wirtschaftsweg führe ohne Möglichkeit einer Überquerung der M 3 zum Radweg "Unterer Aschheimer Weg". Der im Sommer während der Erntezeit stark frequentierte Radweg zum Feringasee mit der Überquerung der M 3 sei aber für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr wenig geeignet, weil diese ausgewiesene Radwegroute durch die Benutzung der Freizeitradler ein vorprogrammiertes Unfallrisiko berge und zu Konfliktsituationen zwischen erholungssuchender Bevölkerung und Landwirtschaft führe. Darüber hinaus könne die Brücke mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht überquert werden, da sie für moderne landwirtschaftliche Maschinen, insbesondere bei Gegenverkehr zu schmal sei. Die nächste Möglichkeit der Überquerung mit dem entsprechenden Risiko der Verkehrsgefährdung der stark frequentierten M 3 biete sich erst auf der Höhe des Kieswerkes Schöndorfer, die einen großen Umweg und eine enorme Verkehrsgefährdung beim Überqueren durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen darstelle und nur ein geduldetes Fahrrecht auf dem Areal des Kieswerkes Schöndorfer bestehe. Stattdessen solle der Vorhabensträger die M 3 im Bereich unmittelbar südlich der Anschlussstelle in etwa bei Bau-km 0+200 mit Unterquerung (Tunnelstich) mit der östlichen Seite der M 3 verbinden, so dass unmittelbar auf der Ostseite der M 3 der angrenzende, bereits bestehende Weg entlang der Anschlussstelle Richtung Norden und daraufhin entlang der Autobahn Richtung Osten, benutzt werden könne. Eine zusätzliche denkbare Fahrmöglichkeit wäre, die landwirtschaftlichen Fahrzeuge auf der Umkehrschleife des Winterdienstes ein- bzw. ausfädeln zu lassen, wobei wiederum ein Überqueren der M 3 notwendig wäre.

Wir teilen die Ansicht des Vorhabensträgers, dass das durch die Baumaßnahme unterbrochene Feldwegenetz angemessen wiederhergestellt wird. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Anzahl von Kreuzungen und Ersatzwegen angepasst, um den landwirtschaftlichen Verkehr bedarfsgerecht abwickeln zu können.

Nach den in den Planunterlagen beschriebenen Änderungen können die A 99, B 471 und M 3 durch Brückenbauwerke von landwirtschaftlichen Fahrzeugen künftig höhenfrei gequert werden. Es wird zudem vom Vorhabensträger sichergestellt, dass jedes erschlossene Grundstück auch nach der Baumaßnahme wieder angefahren werden kann. Es wird nicht verkannt, dass dabei vereinzelt Umwege entstehen können.

Die Auffassung des bestehenden nördlich der A 99 verlaufenden Parallelwegs ist in Folge der Planung unumgänglich. Die künftige Erschließung erfolgt über den Parallelweg BW-Verz. lfd. Nr. 1.1.3 (Unterlage 7.2) nördlich der Autobahn und westlich der Kreisstraße M 3. Es fehlt dabei zwar eine direkte Verbindung auf die

Ostseite der Kreisstraße M 3, die heute vorhanden ist. Die nächstmögliche Quermöglichkeit der M 3 besteht aber unmittelbar südlich der „Krake“.

Alle Grundstücke südlich der A 99 und westlich der M 3 sind über den parallel zur M 3 verlaufenden Brumbachweg (Fl. Nr. 641, Gemarkung Unterföhring) erschlossen. Dieser mündet in den Unteren Aschheimer Weg, der die M 3 mittels eines Überführungsbauwerks höhenfrei kreuzt. Im weiteren Verlauf kann die Mühlenstraße entweder über das bestehende in Richtung Osten führende Feldwegenetz (Fl. Nrn. 1332, 1289 und 1385, Gemarkung Aschheim) oder über die neu zu bauenden Parallelwege (BW-Verz. lfd. Nrn. 1.23 und 1.22, Unterlage 7.2) erreicht werden.

Der Vorhabensträger hat zur weiteren Verbesserung des landwirtschaftlichen Wegenetzes und Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Ausflugsverkehr, insbesondere Radfahrer, als Ersatz für die entfallende Verbindung im Zuge des parallel zur A 99 verlaufenden Wirtschaftsweges in seiner 1. Tektur vom 28.01.2010 eine zusätzliche Feldwegunterführung an der M 3 zwischen der A 99 und dem „Unteren Aschheimer Weg“ etwa 350 m weiter südlich bei Bau-km 0+253 vorgesehen (BW 0/1, BW-Verz. lfd. Nr. 2.6, Unterlage 7.2T). Ergänzend wird eine Verbindung zwischen dem östlich der M 3 verlaufenden Feldweg und dem „Unteren Aschheimer Weg“ geschaffen, um das durch das Bauvorhaben unterbrochene Radwegenetz zwischen Ismaning und Feringasee wieder zu schließen. Das Feldwegenetz ist damit angemessen wiederhergestellt.

Die Gemeinde Aschheim hat aufgrund des Regionalen Vorranggebietes VR 800 für Kies und Sand gefordert, dass die Lage der zusätzlichen Feldwegunterführung BW 0/1 (BW-Verz. lfd. Nr. 2.6, Unterlage 7.2T) etwas südlicher am Unteren Aschheimer Weg angeordnet werden solle. Zumindest sollten die betreffenden Feldwege bei einer Beibehaltung der nördlicheren Lage der Unterführung auf die Zufahrt und Abfahrt zum Kiesabbaugebiet angelegt werden. Diese Forderung lehnen wir ab. Die gegenständlichen Wegverbindungen liegen zum einen nicht im Gebiet der Gemeinde Aschheim. Zum anderen wird der aktuell laufende Kiesabbau im Vorranggebiet VR 800 durch das Bauvorhaben nicht berührt. Auch der Abbau auf den künftig zur Ausbeutung vorgesehenen Flächen wird mit Ausnahme der geringfügigen Verkleinerung des möglichen Abbaugebietes nicht verschlechtert. Das unterbrochene Wegenetz wird gleichwertig wiederhergestellt. Insofern sind Ausweitungen bzw. Anpassungen der Planung zugunsten der Kiesausbeutung nicht geboten und auch im Hinblick auf zusätzliche Grundstücksbetroffenheiten nicht vertretbar. Eine Verschiebung der Unterführung BW 0/1 in Richtung Süden ist ohne erheblichen Mehraufwand (Grundwasserwanne mit Pumpe) sowie zusätzliche Eingriffe in privates Grundeigentum nicht machbar, da ansonsten die erforderliche Durchfahrts Höhe für Fahrzeuge mit einer Höhe von 4,0 m nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Hinzu kommt, dass die Unterführung BW 0/1 unter anderem zur Verringerung von Umwegen in die Planung aufgenommen wurde. Eine Verschiebung nach Süden würde diesem Ziel zu widerlaufen.

Die geforderte Anbindung des Feldweges BW-Verz. lfd. Nr. Nr. 1.9 (Unterlage 7.2) an den Unteren Aschheimer Weg halten wir zur Erschließung landwirtschaftlicher Flächen für nicht erforderlich, da alle an diesem Feldweg anliegenden Grundstücke auch über den östlichen Brumbachweg, der direkt in den Unteren Aschheimer Weg mündet, angemessen erschlossen sind. Zudem würde dies weitere vermeidbare Flächeninanspruchnahmen auslösen.

Die Gemeinde Aschheim, der Bayerische Bauernverband und private Einwender haben ferner kritisiert, dass im Hinblick auf die betroffenen Verkehrsarten (Begegnungsverkehr Landwirtschaft/Radfahrer/gelegentlicher Schwerlastverkehr) sowie die Verkehrsbelastung Teile des nachgeordneten Wegenetzes durch den Vorhabensträger zu schmal geplant wurden. Der Vorhabensträger hat daher seine Planung mit 1. Tektur vom 28.01.2010 geändert. Hinsichtlich der Wegbreiten sind Verbesserungen gegenüber der bisherigen Planung vorgesehen. Die im BW-Verz. lfd. Nr. 1.17, 1.22, 1.23, 1.27 (Unterlage 7.2) aufgeführten Wege werden zur Vermeidung von Konflikten zwischen Radfahrern und motorisiertem Verkehr sowie im Hinblick auf

eine bessere Nutzbarkeit durch landwirtschaftliche Fahrzeuge (Begegnungsverkehr) auf einer Breite von 5,0 m befestigt. Die Bankettbreite beträgt dabei jeweils 0,25 m. Die Gesamtbreite des Weges ändert sich hierdurch nicht. Ein weiterer Grundbedarf ist deshalb nicht erforderlich. Die Wege BW-Verz. lfd. Nr. 1.17 und 1.27 (Unterlage 7.2T) dienen künftig der Erschließung der Anwesen der Grassermühle sowie der Aufnahme des Radverkehrs zwischen Ismaning und Aschheim sowie Ismaning und dem Naherholungsgebiet Feringasee. Es ist daher mit einem entsprechend hohen Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Ähnliches gilt für die Wege BW-Verz. lfd. Nr. 1.22, 1.23 (Unterlage 7.2). Diese sind Bestandteil des Radwegenetzes zwischen Ismaning, Aschheim und dem Naherholungsgebiet Feringasee und entsprechend stark frequentiert. Gleichzeitig dienen diese Wege aber auch als Ersatz für das im Zuge der Maßnahme zu überbauende Feldwegenetz südlich der A 99 und als einzige Verbindung zu den Bereichen nördlich der A 99. Infolgedessen wird sich auch ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen an landwirtschaftlichen Fahrzeugen einstellen. Zur Erfüllung dieser Doppelfunktion ist die bisher geplante Breite von 3,0 m nicht ausreichend. Aus denselben Gründen wurde auch das Brückenbauwerk BW 1/1 (BW-Verz. lfd. Nr. 2.3, Unterlage 7.2) auf eine lichte Weite von 7,5 m vergrößert.

Im Hinblick auf die Breiten der anschließenden Wege sowie die Sicherheit des Radverkehrs ist deshalb die Entscheidung des Vorhabensträgers, die Wege auf 5,0 m Breite zu befestigen, trotz der Kritik des Landratsamtes München, Untere Naturschutzbehörde, aus unserer Sicht sachgerecht und notwendig. Im übrigen möchten wir im Hinblick auf die Verkehrssicherheit anmerken, dass die Teilnahme am Straßenverkehr grundsätzlich ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht (§ 1 Abs. 1 StVO) erfordert und die Verkehrsteilnehmer dabei die Pflicht haben, sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird (§ 1 Abs. 2 StVO). Der erhöhte naturschutzfachliche Ausgleichsbedarf infolge der Mehrversiegelung von 0,11 ha kann durch eine entsprechende Vergrößerung der Ausgleichsfläche A 1 im Rahmen der 1. Tektur vom 28.01.2010 sichergestellt werden (Unterlagen 12.1T und 12.3T).

Es wurde ferner gefordert, auf den geplanten Verkehrskreisel (Umkehrschleife, BW-Verz. lfd. Nr. 1.4, Unterlage 7.2) im Zuge der Kreisstraße M 3 und den nach Süden entlang der Kreisstraße vorgesehenen Auffahrts-/Einfahrtsbereich (BW-Verz. lfd. Nr. 1.1, Unterlage 7.2) zu verzichten. Dieser Forderung können wir nicht nachkommen. Die geplante Umkehrschleife ist für Betrieb und Unterhaltung und aus Straßenverkehrssicherheitsgründen erforderlich. Gemäß § 3 Abs. 3 Satz 1 FStrG soll der Straßenbaulastträger nach besten Kräften die Bundesfernstraßen bei Schnee- und Eisglätte räumen und streuen. Hierzu gehören auch die Anschlussstellen. Dies ist mit vertretbarem Aufwand nur möglich, wenn in unmittelbarer Nähe der Anschlussstelle eine Wendemöglichkeit für Winterdienstfahrzeuge besteht. Die nächstmögliche bestehende sichere Wendemöglichkeit bei Unterführung ist mit ca. 3,1 km zu weit von der verlegten Anschlussstelle Aschheim/Ismaning entfernt.

Die Gemeinde Aschheim hat gefordert, im Bereich des Kreisverkehrs/„Krake“ an der B 471/M 3 in beiden Fahrrichtungen eine Bushaltestelle für den MVV-Bus 228 vorzusehen und die bestehende Bushaltestelle am Birkenhof an der B 471 (Fahrrichtung Aschheim) etwas südlicher anzuordnen. Wir weisen diese Forderungen zurück. Die Neuschaffung einer Bushaltestelle steht nicht in direktem Zusammenhang mit der planfestgestellten Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning. Die bestehende Bushaltestelle, die sich außerhalb des Planfeststellungsbereiches befindet, wird durch die festgestellte Planung nicht beeinträchtigt. Infolgedessen sind die hierfür erforderlichen Voraussetzungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens in Abstimmung mit dem für die B 471 zuständigen Staatlichen Bauamt Freising als Straßenbaulastträger zu schaffen.

Die Gemeinde Aschheim hat zur Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern außerdem gefordert, dass im Bereich des Kreisverkehrs am Knotenpunkt der M3/B 471 zwingend am Fahrbahnrand ein umlaufender Geh- und Radweg auszubilden sei. Wir lehnen diese Forderung ab. Das untergeordnete Wegenetz wurde durch die Planung des Vorhabensträgers so angepasst, dass Fußgänger und Radfahrer im Planungsbereich abseits der M 3 und B 471 geführt werden. Auch die Kreuzungen sind höhenfrei ausgebildet. Demnach ergibt es keinen Sinn, entlang des Kreisverkehrs einen Geh- und Radweg anzulegen. Ungeachtet dessen ist eine derartige Führung der Fußgänger und Radfahrer aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zweckmäßig, da im Bereich der Kreuzungen des Geh- und Radweges mit den Parallelrampen ein erhebliches Gefährdungspotential aufgrund der hohen Verkehrsbelastung gegeben wäre.

Die Gemeinde Unterföhring hat einen Anschluss des Weges am Grenzgraben (Fl. Nr. 613/4, Gemarkung Unterföhring) an den geplanten Parallelweg an der südöstlichen Anschlussstellenrampe gefordert. Wir lehnen diese Forderung ab. Es wäre dazu ein großes, kostenintensives Rampenbauwerk notwendig, welches zusätzlichen Flächenverbrauch notwendig machen würde. Der Vorhabensträger hat in seiner Planung eine angemessene Erschließung der betroffenen landwirtschaftlichen Grundstücke mit seinem Ersatzwegenetzkonzept sichergestellt. Das für den Anschluss des Weges erforderliche Bauwerk würde dem gegenüber unverhältnismäßige Mehrkosten verursachen.

3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

Mit der planfestgestellten Maßnahme wird der Verkehrsfluss in Spitzenzeiten verbessert. Die durch Leistungsengpässe verursachten Stauungen mit zusätzlichen Abgas- und Lärmimmissionen werden weitgehend vermieden. Die Schutzwürdigkeit der durch die Verkehrszunahme Betroffenen wird hierdurch jedoch nicht gemindert oder in Frage gestellt.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

3.3.4.1 Lärmschutz

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

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung 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).

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vernünftigste Lösung. Das Optimierungsgebot dieser Vorschrift ist gewahrt. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch das Bauvorhaben zur Verlegung der Anschlussstelle A 99/M 3 Aschheim/Ismaning keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im einzelnen bei der Variantenabwägung unter C.3.2 dargelegt wurde. Die möglichen Varianten für die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und des Umbaus des Verkehrsknotens B 471/M 3 als Folgemaßnahme unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Lärmauswirkungen nicht wesentlich.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV 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.

3.3.4.1.3 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl. 1996, 916). Der ansonsten erforderliche Aufwand wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Die Anlage 1 zu § 3 VerkehrslärmschutzVO hebt auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Die angesetzten DTV-Werte (vgl. Unterlage 11.1, Tabelle 2, Beilage 3) aus dem Gutachten „A 99 Autobahnring München, Autobahnkreuz München-Ost - Verkehrsprognose 2020“ von Prof. Dr.-Ing. Kurzak erscheinen uns methodisch richtig und inhaltlich nachvollziehbar.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Zugunsten des Betroffenen wird – unabhängig von der tatsächlichen Lage – stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt. Anträge auf Durchführung einer Lärmmessung weisen wir hiermit zurück.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Nachdem im Ausbauabschnitt keine permanente Geschwindigkeitsbeschränkung besteht, wurde für die Berechnung die nach der RLS-90 vorgegebene Geschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen und von 100 km/h auf Landstraßen für Pkw verwendet. Für Lkw ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu berücksichtigen. Der in der RLS-90 vorgesehene Rahmen ist damit nach oben hin voll ausgeschöpft worden (vgl. RLS-90, Nr. 4.4.1.1.2). Diese Vorgehensweise steht im Einklang mit der 16. BImSchV und ist nicht zu beanstanden (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az.: 4 A 19.99). Verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit dem Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

3.3.4.1.4 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen. Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine Überprüfung der Baumaßnahme am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der A 99 an die M 3 samt Folgemaßnahmen zum Ausbau des Verkehrsknotenpunktes M3/B 471 stellt keinen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar. Es war daher zu überprüfen, ob eine wesentliche Änderung eines Verkehrswegs nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV vorliegt. Die Verlagerung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der A 99 mit den Folgemaßnahmen stellt einen erheblichen baulichen Eingriff dar, der nach der lärmtechnischen Untersuchung (Unterlagen 11.1 und 11.2) zukünftig im Nahbereich der A 99 zu einer Erhöhung der Lärmpegel um bis zu 0,7 dB(A) tags/0,8 dB(A) nachts führt und damit die vorhandenen Lärmpegel von zum Teil mehr als 60 dB(A) in der Nacht an drei Anwesen in der Gemeinde Aschheim (IO-Nr. M001, IO-Nr. M005 und IO-Nr. D001) weiter erhöht.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV durch den Vorhabensträger wegen einer wesentlichen Änderung sind damit für drei Anwesen erfüllt. Die festgestellte Planung sieht eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmvorsorgemaßnahmen vor. Nördlich der A 99 wird die derzeit vorhandene 3,15 m hohe Lärmschutzwand, die im Zuge des Neubaus des Verzögerungsstreifens abgebrochen werden muss, mit einer Höhe von 5,5 m neu errichtet, um deren geringere Abschirmwirkung aufgrund des größeren Abstandes zur Hauptrichtungsfahrbahn sowie des vergleichsweise großen Abstandes der Bebauung zur Achse der A 99 zu kompensieren. Sie schließt damit an den östlich in gleicher Höhe bestehenden Lärmschutzwand an. Südlich der A 99 wird die bestehende 4,25 m hohe Lärmschutzwand, die wegen des Neubaus des Beschleunigungsstreifens ebenfalls abgebrochen werden muss, zur Kompensation der geringeren Abschirmwirkung aufgrund des größeren Abstandes zur Hauptrichtungsfahrbahn mit einer Höhe von 5,0 m neu errichtet. Durch die 5,5 m hohe Lärmschutzwand werden nördlich der A 99 zukünftig Pegelminderungen von ca. 2,5 dB(A) am Anwesen Mühlenstraße 14 sowie von ca. 2,2 dB(A) am Anwesen Mühlenstraße 15 in der Nacht erreicht. Südlich der A 99 lassen sich durch die neuerrichtete 5,0 m hohe Lärmschutzwand am Anwesen Mühlenstraße 10 Pegelminderungen von bis zu 2,0 dB(A) in der Nacht erreichen. Die Abschirmwirkung wird damit insgesamt verbessert.

Dort, wo infolge des Bauvorhabens an den drei Anwesen die Grenzwerte der 16. BImSchV in der Nacht trotz dieser aktiven Lärmschutzanlagen weiter überschritten werden, haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach einen ergänzenden Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) in diesem Beschluss unter A.3.5.5 zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97". Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die berechtigten Anwesen sind unter A.3.5.5 dieses Beschlusses und in der Unterlagen 11.1 und 11.2 aufgeführt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer werden die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die vom Vorhabensträger vorgenommenen Lärmberechnungen überprüft und die Ergebnisse bestätigt. Wir sehen keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung.

Außer der Verwendung einer lärmmindernden Straßenoberfläche (minus 2 dB(A)) und der im Zuge der Baumaßnahme erforderlichen Neuerrichtung von höheren Lärmschutzwänden nördlich und südlich der A 99 konnte der Vorhabensträger von weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die drei betroffenen Anwesen wegen der offensichtlichen Unverhältnismäßigkeit zwischen Kosten und Nutzen nach § 41 Abs. 2 BImSchG aus sachgerechten Gründen absehen. Dies ergibt sich daraus, dass es nach der Untersuchung des Vorhabensträgers selbst mit einer Errichtung von über 12,0 m hohen Lärmschutzwänden oder -wällen am Fahrbahnaußenrand nicht möglich wäre, bei den drei betroffenen Anwesen, die im Außenbereich liegen, den maßgebenden Lärmgrenzwert der 16. BImSchV von 54 dB(A) in der Nacht einzuhalten. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten erhöhten aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Zudem stehen auch statische, landschaftspflegerische und städtebauliche Gründe einer solchen Höhe der Lärmschutzanlagen entgegen.

Der Vorhabensträger hat aufgrund eines Einwands zur Verbesserung des Lärmschutzes eine Änderung des Verlaufs der Lärmschutzwand im Bereich der B 471 zur Schließung einer Lärmschutzlücke am Anwesen Wendelmühle in der 1. Tektur vom 28.01.2010 (BW-Verz. lfd. Nr. 4.1, Unterlage 7.2T) vorgesehen. Die Lärmschutzwand wird danach künftig nicht mehr unter dem BW 30/4 hindurchgeführt, sondern auf der Westseite der B 471 parallel zu dieser bis zum südlichen Ende des Brückenbauwerkes geführt.

Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung zur Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit der oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach. Weitere Grenzwertüberschreitungen liegen nicht vor. Anträge auf zusätzliche aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen werden deshalb zurückgewiesen.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat trotzdem im Anhörungsverfahren ange-regt, dass die A 99 mit einem offenporigen lärmmindernden Belag von $D_{StrO} = - 5$ dB(A) im Zuge des geplanten Ausbaus versehen werde, um die Lärmbelastung noch weiter zu verringern. Der Vorhabensträger hat darauf hingewiesen, dass zurzeit die Planfeststellungsunterlagen für den achtstreifigen Ausbau der A 99 zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning (alt) erarbeitet werden. Im Zuge dieser Planung ist es vorgesehen, im gegenständlichen Bereich einen Lärmschutzbelag ($D_{StrO} = - 5$ dB(A)) einzubauen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

Die Gemeinde Aschheim hat zur Verbesserung des Lärmschutzes für die Bewohner des Mühlenbereiches auf der Kreisstraße M 3 von der A 99 bis zur B 471 einen lärmmindernden Asphalt (lärmmindernd mind. 4 dB(A)) sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf max. 70 km/h vorgeschlagen. Wir lehnen die Forderungen ebenfalls ab. Die gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz werden durch die festgestellte Planung erfüllt. Ungeachtet dessen hätte der Einbau eines Lärmschutzasphalts auf der M 3 keine wahrnehmbare Wirkung hinsichtlich einer Lärmreduzierung, da die A 99 auf Grund der ca. viermal so hohen Verkehrsbelastung und des wesentlich höheren LKW-Anteils die dominierende Lärmquelle darstellt. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und können zudem bei Notwendigkeit noch später durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrs-

behörde nach pflichtgemäßen Ermessen erfolgen.

Die Gemeinde Ismaning hat im Verfahren weitere gutachterliche Aussagen zur künftigen Verkehrslärmentwicklung und zu möglichen Lärmschutzmaßnahmen für das bebaute Gemeindegebiet gefordert. Die bisherige Verkehrssituation an der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und dem mit einer Ampelanlage geregelten Kreuzungspunkt der B 471 mit der M 3 ließe bisher nur eine stoßweise Verkehrsführung Richtung Norden zu. Zukünftig werde der Verkehr aber leistungsfähig und ungebremst nach Norden geführt und verkehrliche Engstellen auf das Ismaninger Gemeindegebiet (Abzweigung B 388 von B 471 und Kreuzung B 471/St 2053) verlagert. Die zu erwartenden Rückstauungen und die damit einhergehende zusätzliche Lärmbelastung seien nicht akzeptabel. Wir weisen diesen Einwand und Anträge auf zusätzliche Lärmgutachten und die Vornahme von Lärmvorsorgemaßnahmen auf Ismaninger Gemeindegebiet zurück. Das Gebiet der Gemeinde Ismaning ist von der Planung flächenmäßig nicht betroffen. Eine Beeinträchtigung von Rechten der Gemeinde Ismaning wegen der Belastung großer Siedlungsbereiche und sonstiger schutzbedürftiger Flächen durch Lärm und Luftschadstoffe können wir nicht erkennen. Grundsätzlich kann eine Einwendung aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch im untergeordneten Straßennetz auswirken werde, im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG nicht berücksichtigt werden, denn diese beschränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt. Es ist nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat, weil entsprechend dem der Planung zugrundeliegenden Verkehrsgutachten, sich die Verkehrsbelastung auf der B 471 gegenüber dem Prognose-Nullfall nicht ändert. Folglich ändert sich auch die Lärmbelastung nicht.

Angesichts der bestehenden Mischung von Gewerbebetrieben und Wohnbebauung halten wir eine Zugrundelegung der Lärmgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nach §§ 2 Abs. 2, 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV sachlich für richtig.

Die einzelnen maßgeblichen und überprüften Immissionsorte sind in den festgestellten Unterlagen 11.1 und 11.2 dargestellt.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat hinsichtlich der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen eine Abschätzung nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MLuS-02 – für den Prognosefall 2020 vorgenommen. Danach kann als Ergebnis festgehalten werden, dass gegen die Ergebnisse der Schadstoffberechnung keine grundsätzlichen Bedenken erhoben wurden. Allerdings wird an den Immissionsorten D001 und M001 der Grenzwert für PM₁₀ von 50 µg/m³ für das 24 h-Mittel öfter als die zulässigen 35 mal im Kalenderjahr überschritten. PM₁₀ beschreibt eine feine Fraktion des Schwebstaubgehaltes der Luft mit Partikelgrößen bis zu einem aerodynamischen Durchmesser von 10 µg. Es wurde daher vom Bayerischen Landesamt für Umwelt empfohlen, die Lärmschutzmaßnahmen an diesen

Immissionsorten jeweils um mindestens 1,0 m zu erhöhen. Die Forderung wird abgelehnt. Es trifft zwar zu, dass der Grenzwert für PM₁₀ an den genannten Immissionsorten IO-Nr. D001 und IO-Nr. M001 überschritten wird. Es besteht aber keine Verpflichtung, die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV zur Luftreinhaltung in diesem Planfeststellungsbeschluss vorhabenbezogen verbindlich sicherzustellen. Zwar sind die immissionsschutzrechtlichen Belange im Falle einer Grenzwertüberschreitung mit dem ihnen zukommenden Gewicht in der Abwägung zu berücksichtigen, da nach dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Probleme zu bewältigen sind und gegebenenfalls in Form von Schutzvorkehrungen gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG einer Lösung zuzuführen sind. Doch kann die endgültige Konfliktlösung auch in der Verlagerung in ein nachfolgendes spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren bestehen, wenn dort die Durchführung der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen durch die hierfür zuständige Behörde sichergestellt werden kann.

Im System der Luftreinhalteplanung nach § 47 BImSchG und § 11 der 22. BImSchV steht ein solcher abgestufter Regelungsmechanismus zur Verfügung, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Werden demnach die durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten, muss durch die zuständige Behörde nach § 47 Abs. 1 BImSchG ein Luftreinhalteplan aufgestellt werden. Dort werden dann die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt, welche nach § 47 Abs. 4 BImSchG entsprechend dem Verursacheranteil verhältnismäßig gegen alle Emittenten zu richten sind. Zudem steht im Planfeststellungsverfahren im Vergleich zur Luftreinhalteplanung auch kein breites Spektrum an vorhabenunabhängigen Maßnahmen (z. B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen, Auflagen für emittierende Anlagen, Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können, zur Verfügung. Sofern also absehbar ist, dass die Verwirklichung des Bauvorhabens nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den dafür besser geeigneten Abhilfemitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Bauvorhabens zu vereinbarenden Weise sicherzustellen, kann das Bauvorhaben zugelassen werden.

Auch ohne die Verlegung der Anschlussstelle im Prognose-Nullfall ergäbe sich zudem eine Grenzwertüberschreitung an diesen beiden Immissionsorten. Außerdem wird die Luftschadstoffsituation durch die Baumaßnahme an den gegenständlichen Anwesen nicht verschlechtert, sondern nach den Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen des Ingenieurbüros Möhler + Partner vom 23.03.2009 sogar verbessert (Unterlage 11.4, Tabelle 5). Die Beseitigung der verbleibenden Grenzwertüberschreitungen kann daher nicht alleine dem Vorhabensträger auferlegt werden, da die Straße auch nicht der alleinige Verursacher der Überschreitung ist. Der Vorhabensträger der Straßenbaumaßnahme kann nämlich nicht für die Sanierung der schlechten Gesamtsituation, die auf viele Faktoren der Hintergrundbelastung zurückzuführen ist (z. B. Hausbrand, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft etc.) allein verantwortlich gemacht werden, nur weil das Vorhaben in einem stark vorbelasteten Gebiet liegt. Es ist nicht davon auszugehen, dass eine Problembewältigung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens unmöglich gemacht wird. Dies kann der Regelung in einem gesonderten Luftreinhalteplanung vorbehalten bleiben.

Im übrigen kommt es zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 für die Schadstoffkonzentrationen NO₂ und PM₁₀.

Daher gehen wir von keiner signifikanten Änderung bzw. Verschlechterung der Luftschadstoffbelastung im Untersuchungsgebiet infolge der Baumaßnahme aus.

3.3.4.3 Bodenschutz

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

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig. Wegen des bestandsorientierten Ausbaus trägt das planfestgestellte Vorhaben dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden (Art. 141 Abs. 1 S. 3 BV) Rechnung.

3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.3.5.1 Öffentlicher Belang

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Textteil 12.1T der Planunterlagen und in einem Lageplan (Unterlage 12.2T) beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Ein vorrangiges Recht auf Natur- und Landschaftsschutz lässt sich nicht aus dem Grundgesetz (Art. 20a GG) und auch nicht aus der Bayerischen Verfassung (Art. 3 Abs. 2 und Art. 141 BV) ableiten.

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

3.3.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Wie oben bei C.1.3 ausführlich begründet, konnte eine erhebliche Beeinträchtigung des in das Netz Natura 2000 aufgenommenen FFH-Gebiets DE 7736-372 „NSG Südlich der Ismaninger Fischteiche“ und des SPA-Gebiets DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungs-

ziele maßgeblichen Bestandteilen von vorne herein ausgeschlossen werden, so dass es keiner FFH-Verträglichkeitsprüfung bedurfte. Eine Entscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG war nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde lässt aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen eine Ausnahme vom Verbot für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1T) angegebenen Hecken, Feldgehölze o. ä. gemäß Art. 13e Abs. 1 Nr. 1 und 2, Abs. 2 BayNatSchG i. V. m. §§ 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2, 39 Abs. 7 BNatSchG zu. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Sie ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst. Ein gesonderter Ausspruch im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses ist daher nicht mehr erforderlich (Art. 13e Abs. 3 i. V. m. Art. 13d Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG, § 39 Abs. 7 BNatSchG).

Dem Bauvorhaben steht auch das nationale und europäische Artenschutzrecht nicht entgegen (vgl. unten C.3.3.5.3).

3.3.5.3 Artenschutz

Das nationale und europäische Artenschutzrecht erweist sich für die Verlegung der A 99 Anschlussstelle Aschheim/Ismaning mit Folgemaßnahmen im Ergebnis nicht als rechtliches Hindernis.

3.3.5.3.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die - hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG. Die geschützten Arten werden in §§ 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG definiert.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Legalausnahme/Ausnahme

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54

Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, so weit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. So weit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt unter C.3.3.5.4 dieses Beschlusses. Daneben enthält die Vorschrift des § 44 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die wir der Prüfung der Zugriffsverbote zugrunde legen.

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

3.3.5.3.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“, vgl. Unterlage 12.4), die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 08.01.2008 (Gz. IID2-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“.

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, B. v. 18.06.2007, 9 VR 13/06 – juris, Rn. 20; BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn.31).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG haben können. Auf Unterlage 12.4. wird verwiesen. Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen – insbesondere im LBP – enthalten sind (vgl. Unterlage 12.1 T).

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen. Wie noch gezeigt wird, ist die Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Verfahren entbehrlich.

3.3.5.3.3 Verstoß gegen Verbote

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 15 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen, die nicht unvermeidbar mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG), dann nicht, wenn deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang – ggf. auch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen – aufrecht erhalten bleibt. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt.

Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, aaO).

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, d. h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand ist der betroffene lokale Bestand der Art. Im Falle von Arten, die in Metapopulationen organisiert sind, stellt diese, soweit abgrenzbar, die Bezugsebene

dar. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers werden im Untersuchungsraum durch das Vorhaben Lebensräume von streng geschützten Arten nach der FFH-RL bzw. Art. 1 der V-RL in Anspruch genommen.

Das Ergebnis der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung stellt sich für die untersuchten Tier-, Pflanzen- und Vogelarten wie folgt dar:

Aufgrund der Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes und der allgemeinen Verbreitungssituation lassen sich Vorkommen von nach Anhang IV a der FFH-RL streng geschützten Arten von Säugetieren (acht Fledermausarten: Abendsegler, Braunes Langohr, Kleine Bartfledermaus, Nordfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus), Reptilien (Zauneidechse), Amphibien (Wechselkröte) und Insekten (Nachtkerzenschwärmer) nachweisen oder erscheinen potentiell möglich. Vorkommen von nach Anhang IV b der FFH-RL streng geschützten Pflanzenarten sind im Untersuchungsgebiet weder bekannt noch zu erwarten. Ferner wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt 60 Vogelarten nachgewiesen. Davon sind 38 als sichere oder wahrscheinliche und sechs weitere Vogelarten als mögliche Brutvögel einzustufen. Dazu kommen sieben Vogelarten, die im Untersuchungsgebiet nur auf Nahrungssuche erscheinen. Weitere sieben Vogelarten erscheinen lediglich als Durchzügler oder Wintergast.

Die spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung hat ergeben, dass keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Hinsichtlich der betroffenen Arten ist unter Einbeziehung der in den Unterlagen 12.1T und 12.4 festgesetzten Schutz-, Vermeidungs-, und Minimierungsmaßnahmen zu erwarten, dass die jeweiligen lokalen Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen bzw. sich deren aktuelle Erhaltungszustände nicht verschlechtern. Direkte Individuen- oder Lebensraumverluste können durch die getroffenen Maßnahmen ebenso wie relevante Störwirkungen (auch Fernwirkungen) reduziert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Zum Teil stehen den (potentiell) betroffenen Arten entsprechende Ausweichräume wie weitere geeignete Nist- und Brutplätze oder Ruhestätten in räumlicher Nähe zur Verfügung. Dafür dienen auch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen.

Eine Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für die oben nach Anhang IV der FFH-RL bzw. nach V-RL geschützten Arten ist nicht erforderlich. Auf die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung der betroffenen Arten in Unterlage 12.4 wird verwiesen.

3.3.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.4.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 BNatSchG Abs. 1 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 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 (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG 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 (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

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

3.3.5.4.2 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, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1T) und den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen (G 1 - G 6) sowie Schutzmaßnahmen (S 1 - S 5) während der Baudurchführung.

3.3.5.4.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Durch das geplante Vorhaben werden Straßennebenflächen mit Kraut- und Gehölzbewuchs sowie in kleinen Teilen landwirtschaftlich genutzte Flächen überbaut. Flächen, die einen Biotopcharakter aufweisen sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Wie in den Unterlagen 12.1T und 12.2T dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Konfliktbereich K 1 Verlegung der Anschlussstelle an die Kreuzung A 99/M3 und Anschluss der M3 (bis Hintermühlweg) nördlich der Autobahn (BAB-km 29,220 bis BAB-km 30,790): Verlust von Lebensräumen mit geringer bis mittlerer Bedeutung wie Strauch- und Baumhecken, Gehölzstrukturen, Initialgehölz und Stauden und Ruderalflur (4,37 ha), Auswirkungen auf Lebensräume von Tierarten (3,02 ha) durch Verlust, Isolation und Störung von Ackerbrütern (Feldlerche, Wiesenschafstelze), Auswirkungen auf Lebensräume mittlerer Bedeutung mit Ausgleichsfunktion (bestehende Ausgleichsflächen für den Golfpark München Aschheim nördlich der Autobahn, westlich und östlich der M 3 auf Fl. Nrn. 602/2, 607/0 und 607/5, 2,29 ha), Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholung durch den Verlust landschaftsbildprägender Gehölzstrukturen (2,31 ha) und die Verstärkung der technischen Überprägung und Auswirkungen auf die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima durch die Versiegelung von landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen und straßenbegleitenden Grünflächen (2,03 ha)
- Konfliktbereich K 2 Verlegung der Anschlussstelle an die Kreuzung A 99/M3 und Anschluss der M3 (ab Bauanfang) südlich der Autobahn (BAB-km 29,200 bis BAB-km 30,930): Verlust von Lebensräumen mit geringer bis mittlerer Bedeutung wie Großbäume, Strauch- und Baumhecken und Staudenflur (4,37 ha), Auswirkungen auf Lebensräume von Tierarten (5,21 ha) durch Verlust, Isolation und Störung von Ackerbrütern (Feldlerche, Wiesenschafstelze), Auswirkungen auf Lebensräume mittlerer Bedeutung mit Ausgleichsfunktion (bestehende Ausgleichsflächen für den Golfpark München Aschheim südlich der Autobahn, östlich der M 3 auf Fl. Nr. 608/0, 1,17 ha), Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholung durch den Verlust landschaftsbildprägender Gehölzstrukturen (1,59 ha) und die Verstärkung der technischen Überprägung und Auswirkungen auf die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima durch die Versiegelung von landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen und straßenbegleitenden Grünflächen (2,15 ha)
- Konfliktbereich K 3 Umgestaltung des Knotenpunktes B 471/M 3 (Bau-km 1+030 bis Bau-km 1+875): Verlust von Lebensräumen mit geringer bis mittlerer Bedeutung wie Großbäume, Strauch- und Baumhecken und Staudenflur (1,97 ha), Auswirkungen auf Lebensräume von Tierarten (3,1 ha) durch Verlust, Isolation und Störung von Ackerbrütern (Feldlerche, Wiesenschafstelze, Rebhuhn), Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholung durch den Verlust landschaftsbildprägender Gehölzstrukturen (0,58 ha) und die Verstärkung der technischen Überprägung durch die höhenfreie Umgestaltung des Knotenpunktes mit Rampen in Dammlage und links liegender Trompete und Auswirkungen auf die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima durch die Versiegelung von landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen und straßenbegleitenden Grünflächen (2,05 ha)
- Konfliktbereich K 4 Rückbau der bestehenden Anschlussstelle an der Kreuzung A99/B471 (BAB-km 30,790 bis BAB-km 31,720): Verlust von Lebensräumen mit geringer Bedeutung wie Strauch- und Baumhecken (0,08 ha) und Auswirkungen auf die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima durch die Versiegelung von straßenbegleitenden Grünflächen (0,02 ha)
- Konfliktbereich K 5 Seitenentnahme mit Zufahrt und Lagerflächen östlich des Feringasees (BAB-km 28,750 bis BAB-km 29,430): Verlust von Lebensräumen mit geringer Bedeutung wie Strauch- und Baumhecken und Staudenflur (1,56 ha), die Beeinträchtigung des landschaftlichen Funktionsgefüges durch Anschnitt des Grundwasserstroms, Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholung durch den Verlust landschaftsbildprägender Gehölzstrukturen (0,14 ha) und die Veränderung des Landschaftsausschnittes durch Abgrabungsflächen und Auswirkungen auf die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima durch den Verlust von Bodenflächen und -funktionen (3,89 ha Ackerland, Gehölz- und Saumstrukturen) und Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme von Ackerland (1,67 ha)

3.3.5.4.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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).

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

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.

Auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 wurde ein Kompensationsflächenbedarf von 7,13 ha ermittelt. Diesbezüglich wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1T) Bezug genommen. Für die Ermittlung des Kompensationsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01.11.2001, Az.: 4 A 13.99). Zusätzliche Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Insgesamt sind für die durch das Bauvorhaben ausgelösten Eingriffe Kompensationsmaßnahmen mit einer Fläche von insgesamt 7,13 ha erforderlich.

Das Konzept der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen, mit denen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ausgeglichen werden, orientiert sich an den Zielen des Regionalplanes und anderer Fachplanungen (z. B. Landschaftsplan Gemeinde Unterföhring). Hieraus lassen sich auf die Konfliktbereiche der Maßnahme bezogene grundsätzliche Ziele zum Ausgleich der gestörten Funktionen

herleiten (planerisches Leitbild). Wir verweisen insofern auf Unterlage 12.1T der festgestellten Planunterlagen. Das Kompensationskonzept wurde vom Vorhabensträger mit dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, abgestimmt.

Folgende Maßnahmen sind dabei als Kompensation für die durch die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning samt Folgemaßnahmen verursachten Eingriffe vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme A 1 Verbundlebensraum Extensivgrünland, Kleingewässer und Gehölzstrukturen unmittelbar südöstlich der Schutzgebiete (6,51 ha): Umwandlung von Ackerland in Extensivgrünland als Lebensraum für Brutvögel der offenen Kulturlandschaft, Entwicklung eines wärmeliebenden Wildkraut- und Grassaumes auf Sukzessionsstandorten durch Oberbodenabtrag, Anlage von größeren grundwassergespeisten Tümpeln und lehmgedichteten Kleingewässern als Amphibienlebensraum (Vorkommen des Kammmolchs im FFH-Gebiet), Ergänzung und Neuanlage von Hecken und Baumpflanzungen zur Erhöhung der Strukturdiversität durch Pflanzung von standortheimischen Laubbäumen und Sträuchern, Einbringen zusätzlicher Strukturkomponenten in vorhandene und neu anzulegende Gehölzstrukturen (Lesesteinhaufen, Totholz), Einzäunung der Pflanzflächen während der ersten fünf Jahre zum Schutz vor Wildverbiss und Grenzsicherung zu den benachbarten landwirtschaftlichen intensiv genutzten Flächen
- Ausgleichsmaßnahme A 2 Verbundlebensraum Extensivgrünland, Kleingewässer und Gehölzstrukturen (Gesamtgröße 1,07 ha, davon anrechenbar 0,62 ha): Umwandlung von Ackerland in Extensivgrünland als Lebensraum für Brutvögel der offenen Kulturlandschaft, Entwicklung eines wärmeliebenden Wildkraut- und Grassaumes auf Sukzessionsstandorten durch Oberbodenabtrag, Anlage von lehmgedichteten kleineren Tümpeln als Amphibienlebensraum (Wechselkröte), Anlage von mageren, steinigen Standorten auf Teilbereichen der südexponierten Böschung des Walles als mögliche Lebensräume für die Zauneidechse, Ergänzung und Neuanlage von Hecken und Baumpflanzungen zur Erhöhung der Strukturdiversität durch Pflanzung von standortheimischen Laubbäumen und Sträuchern, Einbringen zusätzlicher Strukturkomponenten in vorhandene und neu anzulegende Gehölzstrukturen (Lesesteinhaufen, Totholz), Einzäunung der Pflanzflächen während der ersten fünf Jahre zum Schutz vor Wildverbiss und Grenzsicherung zu den benachbarten landwirtschaftlichen intensiv genutzten Flächen

Die durch das Bauvorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft können durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert werden, so dass eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG entfällt. Die in diesem Beschluss festgestellten Kompensationsmaßnahmen sind im Einzelnen in der Unterlage 12.3T detailliert erläutert.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Auswahl der Flächen und Maßnahmen Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 14.1T und 14.2T) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen, wie z. B. die Verlegung einer Ausgleichsfläche auf eine

naturschutzfachlich gleichwertige Fläche, im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen. Die Kompensationsmaßnahmen sind sinnvoller und fachgerechter Bestandteil des notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichskonzeptes, das in der konkreten Ausgestaltung erforderlich ist, um den Eingriff der Straßenbaumaßnahme in Natur und Landschaft zu kompensieren.

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

3.3.5.4.5 Einwendungen zu Natur und Landschaft

FFH-Verträglichkeitsprüfung

Es wurde eingewandt, dass das Bauvorhaben einen massiven Eingriff in Natur und Landschaft verursache und gegen das europäische Gebietsschutzrecht verstoße. Es wurde daher die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 7736-372 „NSG Südlich der Ismaninger Fischteiche“ und das SPA-Gebiet DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ beantragt. Wir weisen diese Forderung zurück. Die für beide Gebiete durchgeführte FFH-Vorprüfung nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL hat schon zweifelsfrei ergeben, dass sich insgesamt keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, des Schutzgebiets, seiner maßgeblichen Bestandteile oder des gesamten Netzes NATURA 2000 ergeben. Es wird auf unsere Ausführungen unter C.1.3 und die Unterlagen 12.5 - 12.8 verwiesen. Das Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, hat dieses Ergebnis in seiner Stellungnahme vom 16.02.2009 bestätigt. Einwände von anerkannten Umweltvereinen wurden im Anhörungsverfahren ebenfalls nicht erhoben. Auf eine FFH-Verträglichkeitsprüfung für diese beiden Schutzgebiete gemäß § 34 BNatSchG konnte somit verzichtet werden. Der Einwand, es bedürfe aufgrund einer Beeinträchtigung von Anhang-IV-Arten der FFH-RL einer vertieften FFH-Verträglichkeitsprüfung geht fehl, da die artenschutzrechtlichen Belange von Anhang-IV-Arten der FFH-RL nicht in einer FFH-VP zu behandeln sind. Wir haben die betreffenden Arten in diesem Beschluss unter C.3.3.5.3 behandelt und verweisen auf die Unterlage 12.4 zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung.

Artenschutz

Es wurde pauschal eingewandt, dass das Bauvorhaben nicht mit den Vorgaben des europäischen Artenschutzes vereinbar sei. Wir weisen diesen Einwand unter Verweis auf unsere Ausführungen unter C.3.3.5.3 und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 12.4) zurück. Diese hat ergeben, dass durch das Bauvorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 i. V. m. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG erfüllt werden.

Es werden Verluste von teilweise geschützten hochwertigen Biotopen und die Verstärkung von Zerschneidungs- und Trenneffekte für Tierarten bemängelt. Dieser Einwand trifft nicht zu. Das Plangebiet befindet sich in einem durch stark befahrene Straßen ohnehin vorbelasteten Gebiet. Diese Straßen (A 99, B 471, M 3) sind bestehende Zerschneidungsachsen. Laut der Untersuchung des Vorhabensträgers (Unterlagen 12.1T, 12.2T) sind nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope im Plangebiet nicht vorhanden. Die kleinflächigen amtlich kartierten Biotope (meist Hecken) unterliegen nicht dem gesetzlichen Biotopschutz. Durch die Planung überbaute und isolierte vorhandene Ausgleichsflächen werden auf die geplanten Ausgleichsfläche A 1 verlegt. Eine höhere naturschutzfachliche Wertigkeit erhalten Grünland und Acker durch das Vorkommen von geschützten Tierarten (v. a.

Offenlandbrüter). Verluste, Isolation und Störung von Lebensräumen für Ackerbrüter (Feldlerche, Wiesenschafstelze, Rebhuhn) können aber auf den Ausgleichsflächen A 1 und A 2 kompensiert werden. Die Zerschneidungs-/Trennwirkung für Lebensräume und Leitlinien werden durch entsprechende Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen wiederhergestellt. Die Unterführung BW 1/1 südwestlich des Verkehrsknotenpunktes B 471/M3 (Hintermühlweg) sowie die im Rahmen der 1. Tektur vom 28.01.2010 zusätzlich geplante Feldwegunterführung im Zuge der M 3 zwischen der A 99 und dem "Unteren Aschheimer Weg" (BW 0/1, BW-Verz. lfd. Nr. 2.6, Unterlage 7.2T) werden zur weiteren Verbesserung der bodengebundenen Tierwanderung zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung funktionaler Bindungen entsprechend naturschutzfachlich gestaltet (G 3, Unterlage 12.1T und 12.3T).

Es wurde eingewandt, dass durch die Rodung der Altbaumallee an der B 471 eine bedeutende Leitlinie für vorhandene funktionelle Verbindungen einzelner Fledermausarten unterbrochen werde. Es handle sich dabei um einen nicht ersetzbaren Eingriff, der auch nicht aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt werden könne. Wir teilen diese Einschätzung nicht. Nicht ersetzbare Biotope sind durch das Bauvorhaben nach den nachvollziehbaren Ermittlungen des Vorhabensträgers nicht betroffen. Die Altbaumallee an der B 471 besitzt nur eine untergeordnete Bedeutung für jagende Fledermäuse. Eine geringe Nachweisdichte für Jagd und Orientierung an der Altbaumallee der B 471 besteht für die Fledermausarten kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus und Zweifarbfledermaus. Kernlebensräume dieser Fledermausarten sind jedoch nicht betroffen. Der Trenneffekt wird durch die Planung einer Überflughilfe mittels Gehölzpflanzungen auf ein nicht erhebliches Maß reduziert. Dazu sind als neue Leitlinien am Verkehrsknotenpunkt B 471/M 3 in der Böschung Bermen vorgesehen, um große Bäume pflanzen zu können, die schnell die Fahrbahn überragen und eingrünen. Die begleitenden Wege in diesem Bereich werden ebenfalls entsprechend eingegrünt und an der M 3 entlang sind nördlich eine Baumreihe und Gehölzpflanzungen vorgesehen.

Es wurde der Verlust von Kleingewässern, die als Amphibienlebensraum dienen, kritisiert. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Kleingewässer südlich der Kies-Abbaustelle, welche als Amphibienlebensraum geeignet sind, werden im Zuge der Baumaßnahme durch den Vorhabensträger im Zuge der festgesetzten Schutzmaßnahmen neu angelegt (Unterlagen 12.1T und 12.3T). Dies erfolgt schon vor dem Kiesabbau, um eine Zuwanderung von Amphibien in den Baustellenbetrieb zu verhindern (Schutzmaßnahme S 4). Somit ist hier kein vorhabensbedingter Verlust von Kleingewässern zu verzeichnen.

Naturschutzfachliches Ausgleichskonzept

Es wurde eingewandt, dass die geplante Ausgleichskonzeption in der landschaftspflegerischen Begleitplanung mangelhaft und unzureichend sei. Die Konzeption beruhe im Wesentlichen auf den Annahmen, dass Beeinträchtigungen soweit wie möglich vermieden oder gar minimiert worden seien und verkenne, dass der mit dem geplanten Vorhaben verbundene Eingriff in einen zusammenhängenden Landschafts- und Biotopfunktionsraum mit hochwertigen Ackerland- und Grünlandflächen nicht durch Einzelmaßnahmen kompensiert werden könne. Zudem sei fraglich, ob überhaupt ausreichend Ersatzhabitats für die Verluste an Tierhabitats gefunden werden könnten und ob die Tiere die Ersatzhabitats wie vorgesehen "annehmen" würden. Wir weisen diesen Einwand als unbegründet zurück. Wir halten an der Geeignetheit des festgestellten naturschutzfachlichen Kompensationskonzepts fest. Das Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, hat dazu keine grundsätzlichen Bedenken angebracht. Auch haben sich keine anerkannten Vereine negativ dazu geäußert. Die vorgesehenen Ausgleichsflächen A 1 und A 2 werden nach aktuellem wissenschaftlichen Stand aufgewertet. Dabei werden u. a. speziell die Habitatsansprüche der beeinträchtigten europäisch geschützten Arten (hier: Feldlerche, Wiesenschafstelze, Rebhuhn) betrachtet und die Flächen den Ansprüchen der Arten entsprechend einem

möglichen Optimum zugeführt, welches in den betroffenen landwirtschaftlichen Flächen durch an die Landbewirtschaftung angepasste Bearbeitungs- und Bestockungszeiten nicht der Fall ist. Die Fläche A 1 liegt in einem wenig gestörten Bereich nahe der FFH-Gebiete (DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ und DE 7736-372 „NSG südlich der Ismaninger Fischteiche“). Daher kann von einer erhöhten Besiedlung der Flächen durch die verdrängten Arten ausgegangen werden, womit eine gleichartige Kompensation erreicht wird. Auf die Details in den Unterlagen 12.1T und 12.3T wird verwiesen.

Das Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, hat gefordert, dass der Vorhabensträger für die Inanspruchnahme von vier naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen für die Auffahrtsschleifen der neuen Anschlussstelle Aschheim/Ismaning aufgrund der fortgeschrittenen Entwicklung dieser Lebensräume einen höheren Ausgleichsfaktor von 1,5 für eine sachgerechte Kompensation zugrunde zu legen hat. Der Vorhabensträger ist dieser Forderung in der 1. Tektur vom 28.01.2010 nachgekommen und hat einen erhöhten Ausgleich für diese Eingriffe in seinem landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept vorgesehen (Unterlage 12.1T, S. 41 f)

Das Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, hat ferner gefordert, die Hälfte der auf der Fl. Nr. 1452, Gemarkung Aschheim, vorgesehenen Teiche grundwasserabhängig zu erstellen. Dies wird abgelehnt, da im hier festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1T und 12.3T) durch den Vorhabensträger bereits die Herstellung unterschiedlicher Tümpel mit größeren grundwassergespeisten und kleineren lehmgedichteten Tümpeln mit zusätzlicher Feststellung der Grundwasserverhältnisse vorgesehen ist. Die Anlage zusätzlicher grundwasserbeeinflusster Gewässer halten wir für nicht erforderlich. Eine teilweise Dichtung der Senken aus natürlichen Materialien (Ton, Lehm) für einen Teil der zu erstellenden Tümpel haben wir unter A.3.4.9 dieses Beschlusses festgesetzt. Damit wird eine ganzjährige Wasserführung in diesen Teichen auch für andere Amphibienarten gewährleistet.

Das Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, hat außerdem vorgeschlagen, im südlichen Bereich der Ausgleichsfläche A 2 statt extensivem Grünland eine Saumfläche mit Tümpeln vorzusehen. Der Vorhabensträger ist dieser Forderung in der 1. Tektur vom 28.01.2010 (Unterlage 12.3T) nachgekommen.

Das Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, hat als weitere Vermeidungsmaßnahme gefordert, dass der südliche Uferstreifen der für zuwandernde Amphibien vorgesehenen temporären Tümpel an der Südostecke der „Seitenentnahme“ (Kiesentnahmestelle), um 5,0 - 10,0 m verbreitert wird, damit die Funktion der Tümpel längerfristig gewährleistet bleibt. Wir lehnen diese Verbreiterung der südliche Uferstreifen ab. Da die Kiesbeschaffenheit des Vorkommens auf der Entnahmefläche nicht genau bekannt ist und deshalb auch die Menge des entnehmbaren Kiese unklar ist, kann das südliche Ufer nicht weiter zurückgenommen werden. Sofern als Folgenutzung des verbleibenden Sees eine Erholung im o. a. Bereich stattfindet, kann die Erhaltung der angelegten Tümpel nicht gewährleistet werden, da die Tümpel zwischen dem vorhandenen Parkplatz zum Feringasee und der Auskiesungsfläche liegen.

Es wurde von Einwendern bemängelt, dass die Planung des Vorhabensträgers Flächen für Ausgleich und Gestaltung vorsehe, die nicht zwingend erforderlich seien. Wir weisen diesen Einwand zurück. Das planfestgestellte Ausgleichskonzept beruht auf einem sachgerechten naturschutzfachlichen Konzept und stellt sicher, dass die Eingriffe der Bauvorhabens nicht folgenlos verbleiben. Die Größe der Ausgleichsflächen wurde anhand der „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Strassenbauvorhaben“ (Bekanntmachung des BaStMI und BayStMUGV vom 21.06.1993) ermittelt. Es wurde dabei darauf geachtet, die dafür erforderlichen Flächeninanspruchnahmen soweit wie möglich zu minimieren. Insbesondere die angegriffenen Gestaltungsflächen befinden sich zum großen Teil auf Flächen, die schon für den Straßenbau erforderlich sind (z.

B. Böschungen). In begründeten Ausnahmen wird darüber hinaus gegangen. Ein Beispiel findet sich im Bereich der Kreuzung B 471/M 3. Die Gestaltungsflächen dienen hier der Vermeidung der Beeinträchtigung von europäisch streng geschützten Tierarten und daneben auch der landschaftlichen Eingrünung der Straße. Sie sind deshalb erforderlicher und wesentlicher Bestandteil der Baumaßnahme, auf die nicht verzichtet werden kann.

Es wurde von Einwendern ferner bemängelt, dass der in der 1. Tektur vom 28.01.2010 vom Vorhabensträger erforderliche landschaftspflegerische Ausgleichsflächenbedarf offenbar rechnerisch fehlerhaft ermittelt worden sei. Es sei weder eine erfolgte Flächenreduzierung von 3,88 ha auf 3,43 ha noch die dazugehörigen Flächenangaben in der Unterlage 12.1T nachvollziehbar. Der Gesamtbedarf müsste vielmehr 8,84 ha Ausgleichsflächen betragen. Wir weisen diesen Einwand zurück. Die Ermittlung des erforderlichen naturschutzfachlichen Ausgleichsflächenbedarfs ist korrekt und nachvollziehbar erfolgt. Die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs erfolgte auf Basis der „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben 21.06.1993“. Dabei werden entsprechend Grundsatz 9 (Doppelfunktion von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen) die Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und die Eingriffe in die Tierlebensräume auf gleicher Fläche ausgeglichen und nicht nebeneinander. Daraus erfolgt eine Gegenrechnung dieser ermittelten Flächen (nach Unterlage 12.1 T: Abzug von 1,19 ha). Aufgrund der erfolgten Einwendungen zum Bauvorhaben mussten zudem auch noch bei der Berechnung des Kompensationsflächenbedarfs die in den Tekturunterlagen erfolgten Änderungen eine naturschutzfachliche Berücksichtigung finden. Zum einen bedingt die Verbreiterung einiger Wege eine Erhöhung des Ausgleichsflächenbedarfs (Versiegelung in den Konfliktbereichen 2 und 3) um 0,11 ha. Und zum anderen wurde in Abstimmung mit dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, der Ausgleichsfaktor für die überbauten, vorhandenen Ausgleichsflächen erhöht. Dem Entwicklungszustand der vorhandenen Ausgleichsflächen Rechnung tragend sind diese Flächen nun mit einem Faktor von 1,5 bewertet worden, was zu einem Ausgleichsflächenbedarf von 3,70 ha führt. Die Reduzierung der unter Kap. 4.5 in Unterlage 12.1T beschriebenen Beeinträchtigungen ergab sich durch die Korrektur eines Rechenfehlers. Die rechnerisch ermittelte Fläche für die Beeinträchtigung der Lebensräume der Ackerbrüter (Feldlerche, Wiesenschafstelze, Rebhuhn) durch die Baumaßnahme im Konfliktbereich 3 (Bereich des Knotenpunktes B 471/M 3) beträgt keine 5,37 ha, sondern 3,1 ha (vgl. Tabelle in Unterlage 12.1 T, S. 41 f.). Dadurch reduziert sich auch der erforderliche Kompensationsflächenbedarf um 0,45 ha (von 3,88 ha auf 3,43 ha). Der Gesamtkompensationsbedarf beträgt daher 7,13 ha.

Bodenfunktionen

Ferner wurde bemängelt, dass die geplante Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning anlagebedingt eine irreversible Veränderung bzw. Zerstörung der gewachsenen Bodenschichten mit einem nicht unbeträchtlichen Verlust der Bodenfunktionen verursache. Durch Aufschüttungen und Ablagerungen erfolge zudem eine erhebliche Überformung des gewachsenen Bodens und der dort herrschenden natürlichen Standortbedingungen. Der Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung und Abgrabung wird nicht verkannt. Doch ist dieser Eingriff wegen des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Bauvorhabens (vgl. Ausführungen unter C.3.2) nicht vermeidbar. Der Eingriff lässt sich aber entsprechend der „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ (Bekanntmachung des BayStMI und BayStMUGV vom 21.06.1993) durch die Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 naturschutzfachlich ausgleichen. Die reduzierte Versickerungsleistung versiegelter Böden ist in der Berechnung des notwendigen Ausgleichsbedarfs ebenfalls berücksichtigt.

Landschaftsbild

Es wurde außerdem eingewandt, dass die Baumaßnahmen zu einem erheblichen Verlust von Gehölzstrukturen mit Bedeutung für das Landschafts- und Straßenbild (4,64 ha Gehölzflächen, 76 Einzelbäume) führten und die technische Überprägung der Landschaft, insbesondere durch die höhenfreie Anschlussstelle der B 471/M 3 verstärkt werde. Es wird nicht verkannt das ein erheblicher Eingriff in das Landschaftsbild erfolgt. Dieser lässt sich aber nicht weiter reduzieren. Das planfestgestellte Gestaltungskonzept des Vorhabensträgers sieht in den Unterlagen 12.1T und 12.3T eine durchgehende Eingrünung der geplanten Straßenanlage vor. Am Verkehrsknotenpunkt B 471/M 3 sind in der Böschung Bermen vorgesehen, um große Bäume pflanzen zu können, die schnell die Fahrbahn überragen und eingrünen. Die begleitenden Wege in diesem Bereich sind ebenfalls eingegrünt. An der M 3 entlang sind beidseitig Baumreihen und Gehölzpflanzungen vorgesehen. Verbleibende nicht quantifizierbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die technische Überprägung werden durch die Gestaltung auf der Ausgleichsfläche A 1 angemessen ausgeglichen. Damit wird sichergestellt, dass das Landschaftsbild bald landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Ersatzbaumpflanzungen

Das Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, hat gefordert, dass die Pflanzqualität der auf der Anschlussstelle B 471/M 3 vorgesehenen Ersatzbaumpflanzungen mindestens auf Stammumfang STU 25/30 bzw. 30/35 cm festzulegen sei, um die bisherige Orientierungsachse für die Fledermäuse wieder herzustellen und die erhöhten Anforderungen an eine landschaftliche Einbindung der Überführung sicherzustellen. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich die Schwierigkeiten des Anwachsens und des Ausfallrisikos u. a. infolge von Streusalzeinfluss mit zunehmender Pflanzgröße erhöhen, haben wir in diesem Planfeststellungsbeschluss eine Pflanzgröße von Stammumfang bis zu 25/30 cm festgesetzt (A.3.4.8). Dies halten wir in Übereinstimmung mit dem Vorhabensträger für ausreichend, um die Leitfunktionen und die Einbindung in die Landschaft zu gewährleisten.

Klima

Es wurde kritisiert, dass neuversiegelte Flächenanteile zu einem Verlust bewachsener Flächen führten, die Funktionen und Werte des Schutzgutes Klima im Plangebiet negativ beeinflussten. Kleinklimatisch wirke sich die anlagebedingte Neuversiegelung besonders in den Sommermonaten durch die stärkere Aufheizung der befestigten Flächen negativ aus. Wir gehen zusammen mit dem Vorhabensträger davon aus, dass sich das Bauvorhaben infolge der Neuversiegelung nur geringfügig auf das lokale Kleinklima auswirkt. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die festgestellten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen wieder ausgeglichen.

3.3.6 Gewässerschutz/Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Der Vorhabensträger beabsichtigt im Zuge der Baumaßnahme den Abbau von Kies und die Herstellung eines Grundwassersees in einer Größe von ca. 140,0 m x 280,0 m in einem nordöstlich des Feringasees gelegenen Bereich. In einem Zeitraum von ca. zwei Jahren sollen ca. 300000 m³ Kies abgebaut werden. Die beantragte Abbautiefe beträgt 8,0 -10,0 m unter Geländeoberkante und reicht bis zur Tertiäroberkante. Nach Abschluss des Kiesabbaus soll der Grundwassersee als

Landschaftssee genutzt werden. Der maximale Grundwasserstand liegt ca. 1,0 m unter Gelände.

Bei der geplanten Seitenentnahme (Nassauskiesung) handelt es sich um die dauerhafte Herstellung eines neuen Gewässers im Sinne des § 68 WHG und damit um ein nach Wasserrecht planfeststellungspflichtiges Vorhaben, welches von der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses umfasst wird.

Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit durch erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt ist durch den geplanten Kiesabbau mit Herstellung eines Sees laut der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München mit den unter A.3.2 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen nicht zu erwarten.

Durch den Kiesabbau wird die schützende Grundwasserüberdeckung entfernt. Aus der geplanten Folgenutzung als Landschaftssee gehen aber erfahrungsgemäß keine Gefährdungen aus, die die Grundwasserqualität nachhaltig negativ beeinflussen. Der Abbau bleibt auf das oberste Grundwasserstockwerk beschränkt. Die grundwasserstauende Schicht wird nicht abgebaut, so dass die Schutzfunktion für das Tiefengrundwasser erhalten bleibt. Bei einem erwarteten maximalen Flurabstand von 1,0 m sind durch die Ausspiegelung auch keine negativen Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke zu erwarten. Durch die Ausspiegelung der freien Seeoberfläche erfolgt grundwasseroberstromig (südlich) eine Absenkung des Grundwassers und grundwasserunterstromig (nördlich) eine Aufhöhung des Grundwassers. Bei einem Grundwassergefälle von ca. 0,3 % und der vergleichsweise geringen Ausdehnung des Sees in S-N-Richtung von ca. 140 m ergibt sich eine maximale Absenkung bzw. Aufhöhung von ca. 20 cm. Auch durch die Freilegung von Grundwasser wird sich in der Summenwirkung hier keine wesentliche Änderung der Wasserbilanz einstellen, da das Niederschlagswasser nun vollständig in das Grundwasser gelangt, wobei die Wasserfläche einer permanenten Verdunstung ausgesetzt ist. Bei dem geplanten Kiesabbau mit Herstellung eines Sees sind damit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu erwarten.

Gemäß BW-Verz. lfd. Nr. 1.29 (Unterlage 7.2T) liegt der durch den Kiesabbau entstehende See in der Unterhaltlast der Bundesrepublik Deutschland. Der Vorhabensträger hat im Verfahren angekündigt, sich zu bemühen, das Gewässer nach Fertigstellung an den Erholungsflächenverein München abzutreten. Dies bleibt jedoch einer gesonderten Vereinbarung außerhalb der Planfeststellung vorbehalten.

Die vom Wasserwirtschaftsamt München vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen im Interesse des allgemeinen Gewässerschutzes (insbesondere Änderungen der Abbautiefe, Errichtung von Grundwassermessstellen, wasserchemische Untersuchungen) auf Grundlage neuerer Erkenntnisse brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies schon in § 13 WHG gesetzlich geregelt ist bzw. die Forderung nach einem Vorbehalt für weitere Auflagen zu unbestimmt ist und nicht die Anforderungen, die Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG an einen Entscheidungsvorbehalt stellt, erfüllt.

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

3.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das Oberflächenwasser der Straßen kann durch Tausalz, Mineralöl, Schwermetalle und Luftschadstoffe verunreinigt sein. Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in den

Untergrund notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Die Einleitung über Versickerungsanlagen ist 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 A.4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß § 15 Abs. 1 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.2 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§§ 12, 55 Abs. 1, 54 Abs. 1 Satz. 1 Nr. 2, 57 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 14 Abs. 3, 14 Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt München, Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erklärt. Einwände gegen die geplante Straßenentwässerung werden zurückgewiesen. Das Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München in vollem Umfang den wasserwirtschaftlichen Anforderungen.

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht Flächen, die landwirtschaftlich genutzt sind. Für das Straßenbauvorhaben werden u. a. 4,18 ha landwirtschaftlich intensiv genutzte Ackerflächen dauerhaft in Anspruch genommen. Hinzu kommen nochmals 3,42 ha für den Kiesabbau und 7,13 ha für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst. Alle bisherigen Wegebeziehungen bleiben erhalten bzw. werden durch angemessene Ersatzwege wieder hergestellt. Damit wird den Forderungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg, des Bayerischen Bauernverbandes und einzelner Einwander in ausreichender Weise Rechnung getragen. Zu den hierzu im Anhörungsverfahren geltend gemachten Einwendungen verweisen wir auf die Ausführungen zum nachgeordneten Wegenetz bei C.4.3.3.4 dieses Beschlusses.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg hat ferner festgestellt, dass es nicht von Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe durch das Bauvorhaben ausgeht.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg hat im Anhörungsverfahren gefordert, dass nicht mehr benötigte Verkehrsflächen zurückgebaut und soweit wie möglich auch wieder für eine landwirtschaftliche Nutzung verwendet werden. Der Vorhabensträger kommt dieser Forderung schon im Rahmen der festgestellten Planung nach, indem bestehende, nicht mehr benötigte Verkehrsflächen zurückgebaut und zur Vermeidung weiterer neuer Grundstücksinanspruchnahmen für den landschaftspflegerischen Ausgleich verwendet werden. Die rückgebauten Flächen werden zu wärmeliebenden Wildkrautbeständen auf magerem Boden entwickelt. Um die Fläche der rückgebauten Asphaltflächen verringert sich der Kompensationsbedarf und somit

auch die Beanspruchung von landwirtschaftlicher Fläche für das Straßenbauvorhaben. Die vorgesehenen Rückbauflächen befinden sich im Innenbereich der Verkehrsanlage und eignen sich nicht dazu, wieder einer landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt zu werden.

Der Bayerische Bauernverband hat im Anhörungsverfahren gefordert, dass für die Grundwasserpegel Beweissicherungsmaßnahmen für nahe am Bauvorhaben gelegene landwirtschaftliche Gehöfte durchgeführt werden. Wir halten die Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen für nicht erforderlich. In Übereinstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München gehen wir davon aus, dass in Folge der Baumaßnahme mit keinen schädlichen Veränderungen des Grundwasserspiegels zu rechnen ist.

3.3.8 Denkmalschutz

Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege sind derzeit im markierten Planungsbereich zwei Bodendenkmäler bekannt. Es handelt sich zum einen um einen Luftbildbefund mit kreisrunden Strukturen, die von Kreisgräben von Grabhügeln herrühren können (D-1-7836.0315) sowie um eine Straßentrasse unbekannter Zeitstellung, die sich auch durch Bewuchsmerkmale in einem Luftbild abzeichnet (D-1-7836-0310). Nach bisherigen Kenntnis ist nördlich des Abfanggrabens mit einer wesentlich geringeren vor- und frühgeschichtlichen Besiedlung zu rechnen als es südlich des Abfanggrabens der Fall ist.

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen bei dieser Sachlage den Belangen des Denkmalschutzes vor. Wir verweisen auf die unter C.3.2 aufgeführte Begründung für das Bauvorhaben.

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 (A.3.3) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.3 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.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren ferner zugesichert, dass im Bereich der nördlichen Baumaßnahmen, die in der Nähe des Bodendenkmals D-1-7836-0315 liegen, einige Monate vor den Baubeginn durch bauvorgreifende Sondagen in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege überprüft wird, ob archäologische Befunde vorhanden sind. Das Ergebnis dieser vor der Ausführungsplanung durchzuführenden Sondagen solle dann als Grundlage für die Festlegung des Ablaufs und Umfangs der bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen in einer gemeinsamen Vereinbarung dienen.

Eine weitere Abstimmung zwischen Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Auswahl der Ausgleichsflächen zur Einbindung von Bodendenkmälern halten wir für nicht erforderlich. Den Belangen der Denkmalpflege ist durch die vorgesehenen Auflagen dieses Beschlusses schon hinreichend gewährleistet. Auf den Flächen der geplanten Ausgleichsmaßnahmen A 1 (Fl. Nr. 1452, Gemarkung Aschheim) und A 2 (Fl. Nr. 694, Gemarkung Unterföhring) sind zudem keine Bodendenkmäler bekannt.

Die Forderung des Landratsamtes München auf eine Darstellung der Bodendenkmäler in den Planunterlagen wird abgelehnt. Entsprechend der Vorgaben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege werden im Bereich des betroffenen Bodendenkmals bauvorgreifende Sondagen durchgeführt. Die Festlegung des Untersuchungsraumes erfolgt dabei in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege. Folglich ist gewährleistet, dass die Interessen der Denkmalpflege gewahrt bleiben. Die Darstellung der Bodendenkmäler in den Planunterlagen leistet hierzu keinen weiteren Beitrag.

3.3.9 Kommunale Belange

3.3.9.1 Gemeinde Aschheim

Die Gemeinde Aschheim hat die Aufnahme einer Formulierung über den derzeitigen Bau ihrer kommunalen östlichen Entlastungsstraße parallel zur BAB A 99 in die Planunterlagen verlangt. Wir sehen dafür keine Notwendigkeit. Die Maßnahme „Ortsumfahrung Aschheim“ ist in den Planunterlagen nachrichtlich dargestellt und überschneidet sich nicht mit der gegenständlichen Planung. Insofern ist die Aufnahme einer solchen Formulierung für dieses Verfahren unerheblich.

Der Vorhabensträger ist der Forderung nach einer Verbreiterung von Wegen (BW-Verz. lfd. Nr. 1.17, 1.22, 1.23, 1.27, Unterlage 7.2T) und des Brückenbauwerks BW 1/1 (BW-Verz. lfd. Nr. 2.3, Unterlage 7.2T) im Übrigen in der 1. Tektur vom 28.01.2010 nachgekommen. Auf die Ausführungen unter C.3.3.3.4 wird verwiesen.

Ferner hat die Gemeinde Aschheim angeregt, betroffene Versorgungsleitungen unterirdisch und gleichzeitig entsprechend dem heutigen Standard, wie bei der Geothermie, mit Glasfaser zu verlegen. Die Forderung wird abgelehnt. Soweit bekannt, sind von der Baumaßnahme keine oberirdischen Versorgungsleitungen, mit Ausnahme der vorhandenen Hochspannungsleitungen, betroffen. Eine Änderung der Art der Leitungsführung kann daher nicht durch den Vorhabensträger dieser Baumaßnahme bestimmt werden, da es sich nicht um eine zwingende Folge des planfestgestellten Bauvorhabens handelt. Es bleibt der Gemeinde Aschheim dabei unbenommen, mit den betroffenen Leitungsträgern zu verhandeln, so dass diese ihre Leitungen im Zuge der Anpassungsarbeiten unterirdisch verlegen. Der Vorhabensträger hat der Gemeinde Aschheim im Erörterungstermin am 15.12.2009 aber zugesichert, im Rahmen der Bausführungsplanung auf eine eventuelle unterirdische Verlegung von Leerrohren Rücksicht zu nehmen, sofern dies unter Kostenübernahme der Gemeinde Aschheim erfolgt. Dies ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

3.3.9.2 Gemeinde Unterföhring

Die Gemeinde Unterföhring hat die Dimensionierung der Anschlussstelle A 99/M 3 kritisiert. Wir weisen diesen Einwand aus den unter C.3.4.3.3 dargestellten Erwägungen zurück. Der Flächenverbrauch ist auf das notwendige Maß reduziert und durch verschiedene Parameter wie etwa der Bestandsgradiente der Kreisstraße M 3, einer notwendigen Länge der Verflechtungsstreifen und einem Mindeststandard bei den Radien in den Rampenbereichen nach den einschlägigen technischen Richtlinien und Regeln der Baukunst bestimmt.

Die Gemeinde Unterföhring hat im Anhörungsverfahren gefordert, die derzeit beidseitig der Autobahn A 99 bestehenden landwirtschaftlichen Wege (Parallelwege), die den westlichen Bereich Unterföhrings mit dem östlichen Bereich verbinden, nach Möglichkeit weiterhin zu verbinden und unterbrochene Wege zu ersetzen. Der Vorhabensträger stellt mit einer verbesserten Planung in Form der 1. Tektur vom 28.01.2010 sicher, dass das nachgeordnete landwirtschaftliche Wegenetz angemessen ersetzt und die Erreichbarkeit, wenn auch teilweise mit Umwegen, sichergestellt wird. Auf die Ausführungen unter C.3.4.3.4 wird verwiesen.

Die Gemeinde Unterföhring hat ferner angeregt, die Anschlussstelle (Ankündigungstafel, Zeichen 448 zu § 42 StVO) von derzeit Aschheim/Ismaning in Unterföhring/Ismaning umzubenennen. Dieser Forderung können wir nicht nachkommen, da die Benennung der Anschlussstelle nicht zum Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses gehört, sondern bei Erforderlichkeit einer gesonderten noch zu erlassenden verkehrsrechtlichen Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten bleibt.

3.3.9.3 Gemeinde Ismaning

Die Gemeinde Ismaning hat im Anhörungsverfahren gefordert, weitere Verkehrsuntersuchungen zur künftigen Verkehrslärmentwicklung für das Ismaninger Gemeindegebiet und gegebenenfalls eine Kostenbeteiligung an den gebotenen Lärmschutzmaßnahmen durch den Vorhabensträger festzusetzen. Das Bauvorhaben bewirke, dass der Verkehr zukünftig leistungsfähig und ungebremst nach Norden geführt und die Engstellen damit auf das bebaute Gemeindegebiet von Ismaning (Abzweigung B 388 von B 471 und Kreuzung B 471/St 2053) verlagert werde. Die zu erwartenden Rückstauungen und die damit einhergehende zusätzliche Lärmbelastung seien inakzeptabel. Diese Forderungen werden unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1 dieses Beschlusses zurückgewiesen.

Nach dem Verkehrsgutachten ändert sich die Verkehrsbelastung auf der B 471 gegenüber dem Prognose-Nullfall durch das Bauvorhaben nicht. Das für die vorliegende Planung sprechende öffentliche Interesse überwiegt hier eventuelle Beeinträchtigungen, die durch die Lärmauswirkungen an den anderen, vorhandenen Straßen entstehen. Eine über die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen des § 41 BImSchG i. V. m § 2 der 16. BImSchV hinausgehende Gewährung von Lärmschutz ist hier nicht gerechtfertigt. Eine wahrnehmbare Lärmsteigerung wäre überschlägig erst bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens anzunehmen (vgl. BVerwG vom 06.06.2002, 4 A 44/00 – juris, Rn. 19 m.w.N.).

Negative Auswirkungen auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wegen bestehender Engstellen der B 471 in Ismaning sind gegebenenfalls durch den zuständigen Straßenbaulastträger außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu lösen.

3.3.10 Jagd und Wild

Durch die Baumaßnahme wird in das Jagdrevier der Jagdgenossenschaft Unterföhring eingegriffen. Laut der Jagdgenossenschaft Unterföhring und dem Bayerischen Bauernverband sei mit einer Einschränkung der jagdlichen Möglichkeiten zu rechnen, die einer Entschädigung bedürfe.

Wir halten an der für das gewählte Bauvorhaben gewählten Lösung unter den in C.3.2 und C.3.3.2 gewählten Gründen und unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung auch im Hinblick auf eine mögliche Beeinträchtigung des Jagdgebiets fest.

Es darf zudem angemerkt werden, dass eine Wertminderung von Jagdgebieten im Zuge des Baus von Straßen entschädigungsrechtliche Fragestellungen betrifft, die direkt mit der Inanspruchnahme von Flächen von Jagdgenossenschaften zusammenhängt und daher in einem nachfolgenden Enteignungs- und/oder Entschädigungsverfahren zu klären ist. Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten. In diesem Planfeststellungsbeschluss wird deshalb nicht näher auf das Verhältnis des Jagdausübungsrechtes (§§ 8 - 10 BJagdG) zum Grundeigentum und die Konsequenzen für die Annahme einer entschädigungsfähigen Rechtsposition eingegangen. Für die im Anhörungsverfahren beantragten Beweissicherungsmaßnahmen bzw. die Erstellung von Gutachten zur Feststellung und Bemessung von Jagdwertminderungen ist ebenso kein Raum.

3.3.11 Verkehrliche Belange

Das Staatliche Bauamt Freising hat aus Verkehrssicherheitsgründen vorgeschlagen, die Geschwindigkeit im Bereich der sogenannten „Krake“ (Anschluss B 471/M 3) auf 80 km/h zu begrenzen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese bleiben bei Erforderlichkeit einer gesonderten noch zu erlassenden verkehrsrechtlichen Anordnung der Unteren Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

3.3.12 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 unter A.3.1 und A.3.7 bis A.3.14 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Die Stadtwerke München Infrastruktur Region GmbH (SWM) hat im Anhörungsverfahren gefordert, dass die durch das Bauvorhaben betroffene Erdgas-Hochdruckleitung E-3.1.1 (DN 500 PN 67,5) mit Steuerkabel und Fernmeldekabel auf Kosten des Vorhabensträgers im Bereich der geplanten Anschlussstelle auf ca. 750,0 m den neuen Gegebenheiten aufgrund des Bauvorhabens angepasst und umverlegt werden muss. Wir lehnen die Forderung auf Verlegung ab. Der Vorhabensträger hat uns mit dem Gutachten der TÜV SÜD Industrie Service GmbH München (TÜV) vom 09.10.2009, Az. IS-ATA2-MUC/ga nachgewiesen, dass eine kostenintensive Verlegung der Gashochdruckleitung unter Beachtung der unter A.3.11 in diesem Beschluss festgesetzten Sicherungsmaßnahmen bei den mehrfachen Kreuzungen der Leitung nicht erforderlich ist. Im Erörterungstermin vom 15.12.2009 hat die SWM die Ergebnisse des Gutachtens des TÜV noch pauschal in Zweifel gezogen. Die SWM hat das Gutachten der TÜV SÜD Industrie Service GmbH München vom 09.10.2009 inzwischen über den Vorhabensträger zur Prüfung vorgelegt bekommen. Die Möglichkeit einer Beibehaltung der bestehenden Leitungstrasse und der Vorschlag des TÜV für notwendige Sicherungsmaßnahmen wurde inzwischen bei einer Besprechung mit dem Vorhabensträger am 18.01.2010 von der SWM grundsätzlich anerkannt, obwohl eine Verlegung weiterhin bevorzugt wurde. Wir halten die Beibehaltung der Leitung zur Vermeidung von Verlegungskosten und

weiteren Grundinanspruchnahmen unter Beachtung der festgesetzten Sicherungsmaßnahmen (A.3.11) für vertretbar.

Durch das planfeststellungsbedürftige Vorhaben wird die Änderung einer planfestgestellten Betriebsanlage der Eisenbahn des Bundes (EdB) der DB Energie erforderlich, da die Standorte der Masten Nr. 1342 und 1343 für die 110-kV-Bahnstromleitung (Freileitungen) Nr. 521 Abzw. München Ost- Aufkirchen überplant werden. Entsprechend der Forderung des Einwenders hat der Vorhabensträger die Firma SAG GmbH mit der Erstellung eines Konzeptes zur Anpassung der Bahnstromleitung an die gegenständliche Planung beauftragt. In intensiver Abstimmung zwischen der Firma SAG und der DB Energie GmbH hat der Vorhabensträger mit der 1. Tektur vom 28.01.2010 (BW-Verz. lfd. Nr. 5.1, und 17, Unterlage 7.2T) eine Planung erstellt, bei der der Mast Nr. 1342 in östlicher Richtung an den Rand des Flurstücks 602/3, Gemarkung Unterföhring, und der Mast Nr. 1344 in westlicher Richtung an den Böschungsfuß der neu zu bauenden Tangentialrampe Nord-Ost innerhalb der bestehenden Grunderwerbsgrenzen verschoben wird. Der Mast Nr. 1343 entfällt künftig. Der Verlauf der Leitung wird nicht verändert. Der Rückbau der Masten Nr. 1342, 1343 und auch 1344 schließt laut Auskunft des Vorhabensträgers auch den Rückbau der zugehörigen Fundamente mit ein. Für die erforderlichen Mastverlegungen wird kein zusätzlicher Grunderwerb notwendig. Einwendungen gegen diese Planung wurden nicht erhoben.

Die E.ON Bayern AG hat die Aufnahme eines auf der Nordseite der A 99 befindlichen Niederspannungskabels NA2X2Y 4x150 (ca. Bau-km 29,330 bis Bau-km 29,450) in die Planunterlagen gefordert. Wir halten dies nicht für erforderlich, da es wie die übrigen in diesem Bereich liegenden Kabel durch die geringfügige Anpassung des Weges am Fahrbach nicht beeinträchtigt wird. Die Kostentragung für eventuelle Schutzmaßnahmen richten sich wie bei den anderen berührten Anlagen der E.ON Bayern AG ebenfalls nach privatrechtlicher Vereinbarung. Im Übrigen werden durch dieses Kabel nur Anlagen des Vorhabensträgers versorgt. Die Gemeindestraße BW-Verz. lfd. Nr 1.17 (Unterlage 7.2T) wird am Bauende an den Bestand angepasst. Die Straßenbeleuchtungsanlage (Bau-km 1+850 bis Bau-km 1+900) wird hierdurch nicht berührt. Eine Aufnahme in das Bauwerksverzeichnis ist daher ebenfalls nicht erforderlich. Die Leitungstrasse des betroffenen 20-kV-Kabels (BW-Verz. lfd. Nr. 5.4, Unterlage 7.2T) wird im Zuge der Baumaßnahme verlegt. Die neue Leitungsführung ist in den Planunterlagen eingezeichnet. Eine Überpflanzung der neuen Leitungstrasse ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Der Vorhabensträger hat zugesichert, die Bepflanzungsbeschränkungen bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

3.4 Private Einwendungen

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

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 36,85 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

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

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

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

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

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

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann unter Umständen die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen.

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

3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

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

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

Lärmschutzaufgaben sind unter A.3.5 dieses Beschlusses behandelt.

3.4.1.2.1 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustelleneinrichtung, sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren (A.3.6.3). Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

3.4.1.2.2 Verschattung

Der Bayerische Bauernverband und private Einwender haben kritisiert, dass die neue Verkehrsführung auf hohen Straßendämmen geplant ist. Dadurch sei von einer hohen Beschattung der anliegenden landwirtschaftlichen Flächen auszugehen, woraus sich ggf. Mindererträge ergeben werden, die auszugleichen wären. Wir sehen diese Gefahr einer gravierenden Mehrverschattung durch die planfestgestellte Baumaßnahme nicht. Im Bereich des Vollkleeblattes werden die Dammhöhen der A 99, der M 3 sowie der Mühlenstraße nicht bzw. nur geringfügig verändert. Die Verbindungsrampen zwischen der M 3 und der A 99 verlaufen größtenteils in Nord-Südrichtung bzw. liegen nördlich der betroffenen Grundstücke. Insofern ist eine nennenswerte Mehrverschattung dieser Grundstücke nicht zu besorgen. Dies gilt auch für die Grundstücke im Bereich der Nord-West-Rampe. Da die maximale Höhe der Rampe nur ca. 4,5 m beträgt und durch die Böschung sowie den parallel verlaufenden Feldweg und den geplanten Erwerb der Restfläche der Fl. Nr. 602/3, Gemarkung Aschheim, ein Abstand der Böschungsoberkante zur nächsten landwirtschaftlich genutzten Fläche von mindestens 17,0 m eingehalten wird.

Im Bereich der „Krake“ wird das Straßenniveau zwar deutlich angehoben. Aber auch hier verläuft die Straße hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung. Außerdem liegen die parallel zur M 3/B 471 Nord verlaufenden Rampen deutlich niedriger als die durchgehende Fahrbahn. Ferner sind die nächsten landwirtschaftlich genutzten Flächen im Bereich des Hochpunktes der M 3/B 471 Nord mindestens 30,0 m und den übrigen Bereichen mindestens 10,0 m (meist aber deutlich mehr) entfernt. Insofern ist auch hier keine nennenswerte Mehrverschattung zu erwarten.

Da sich nach den Untersuchungen keine wesentlichen Änderungen zur Lichteinfallsdauer gegenüber dem bestehenden Zustand ergeben, sind die verbleibenden Auswirkungen zumutbar.

3.4.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurden die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechterhalten und erhebliche Umwege vermieden.

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

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

Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

3.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Vorhabensträger hat nach A.3.6.4 dieses Beschlusses bei Bepflanzungsmaßnahmen auf angrenzende Grundstücke Rücksicht auf die nachbarlichen Interessen zu nehmen. Durch die Regelung ist sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen bei der Bepflanzung kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

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

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

3.4.1.2.5 Wertminderung

Forderungen auf einen finanziellen Ausgleich dafür, dass Grundstücke, Betriebe oder Gebäude durch die Nähe und Folgen der geplanten langjährigen Straßenbaumaßnahmen einen Wertverlust erleiden, werden zurückgewiesen. Auch wenn man das in gewissem Umfang unterstellt, ändert das nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbaus oder der gewählten Planlösung. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Soweit eine Wertminderung für ein Grundstück geltend gemacht und hierfür einen finanziellen Ausgleich verlangt wird, ist zu sagen, dass Lagenachteile, die, wie hier, eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Nachbarschaft zu einer Straße hat, nicht von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG erfasst werden. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt, auch wenn man eine Wertminderung in gewissem Umfang unterstellt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

3.4.1.2.6 Vernässung von Grundstücken durch Grundwasserstau

Eine Eigentumsgefährdung infolge Vernässungsschäden ist durch das Bauvorhaben aus unserer Sicht nicht zu besorgen. Die Entwässerung des Bauvorhabens erfolgt nach den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik und den einschlägigen wasserwirtschaftlichen Richtlinien. Das Wasserwirtschaftsamt München hat die Planung als Träger öffentlicher Belange überprüft und sein Einverständnis mit den vorgesehenen Entwässerungsanlagen unter Beachtung der in diesem Beschluss unter A.3.3 und A.4.3 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt. Auf die Ausführungen unter C.3.3.6 wird verwiesen.

Ferner haben wir den Vorhabensträger unter A.3.6.1 und A.3.6.7 dieses Beschlusses verpflichtet, für eine ordnungsgemäße Entwässerung zu sorgen und die Funktionsfähigkeit betroffener Drainageanlagen aufrecht zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

Zu den beantragten generellen Entschädigungspflichten können wir den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss nicht verpflichten. Etwaige Schadensregulierungen sind außerhalb der Planfeststellung privatrechtlich abzuwickeln.

3.4.1.2.7 Beweissicherungen

Einige Einwender fordern die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für ihre Anwesen vor Beginn der Bauarbeiten, da sie Schäden durch Grundwasseraufstau befürchten. Wir lehnen diese Forderung ab. Anders als bei vielen Straßenbaumaßnahmen im Nahbereich von Bebauung, wo eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten auch im Interesse des Vorhabensträgers liegt und daher oft zugesagt wird, ist eine Beweissicherung hier problematisch, da die bestehende Wassersituation von jährlichen Schwankungen (trockeneres oder feuchteres Jahr) abhängig ist. Daher ist keine repräsentative Erhebung möglich. Veränderungen können zwar festgestellt werden, nicht aber deren Ursache.

3.4.1.2.8 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Aus diesem Grund können wir den Anträgen von Einwendern nicht entsprechen, den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss durch Auflage zu verpflichten, auf Verlangen des jeweiligen Grundstückseigentümers solche unwirtschaftlichen Restflächen gegen Zahlung einer angemessenen Entschädigung zu erwerben, sowie Bewirtschaftungsschwernisse voll umfänglich zu entschädigen.

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

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

3.4.1.2.9 Ersatzlandbereitstellung

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

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zum Ausdruck gebracht, dass er geeignete Tauschflächen nicht verbindlich zusagen kann, sich aber im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bemüht, Ersatzland zur Verfügung zu stellen, soweit solche Flächen zu angemessenen Bedingungen erworben werden können.

3.4.1.2.10 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß Art. 40 Abs. 2 BayStrWG und Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

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

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

3.4.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Gemeinde Aschheim und der Gemeinde Unterföhring, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur

Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

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

3.4.2.1 Anwaltlich vertretene Einwender

3.4.2.1.1 Rechtsanwälte Labbé & Partner für Einwender Nr. 2001 - 2013

Die Kanzlei Labbé & Partner vertritt die Einwender Nr. 2001 - 2013 und wendet sich allgemein gegen den erheblichen Flächenverbrauch des Bauvorhabens, der auch unter Berücksichtigung der in der Vergangenheit schon wiederholt durch verschiedene Verkehrsmaßnahmen erheblich betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe zu sehen sei. Es fehle an einer umfassenden Darstellung und Abwägung der besonderen Probleme für die Landwirtschaft mit anderen Belangen. Es werden im Einzelnen folgende Grundstücksbetroffenheiten ausgelöst:

Der Einwender Nr. 2001 ist durch den dauerhaften Entzug aus dem Grundstück Fl. Nr. 615 der Gemarkung Unterföhring mit einer Gesamtgröße von 16.950 m² betroffen.

Der Einwender Nr. 2002 ist durch den dauerhaften Entzug von 177 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 405 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1364 der Gemarkung Aschheim betroffen.

Der Einwender Nr. 2003 ist durch den dauerhaften Entzug von 7.124 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 2.189 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1428 der Gemarkung Aschheim betroffen.

Der Einwender Nr. 2004, 2005 ist durch den dauerhaften Entzug von 7.726 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 1.775 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 619 der Gemarkung Unterföhring betroffen.

Der Einwender Nr. 2006 ist durch den dauerhaften Entzug von 4.313 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 846 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 612 der Gemarkung Unterföhring, den dauerhaften Entzug des Grundstücks Fl. Nr. 609 der Gemarkung Unterföhring mit 10.301 m², den dauerhaften Entzug von 140 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 525 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 622 der Gemarkung Unterföhring und den dauerhaften Entzug von 307 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 795 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 620 der Gemarkung Unterföhring betroffen.

Der Einwender Nr. 2007 ist durch den dauerhaften Entzug des Grundstücks Fl. Nr. 616/2 der Gemarkung Unterföhring mit 530 m² und den dauerhaften Entzug von 15.285 m² sowie die vorübergehende Beanspruchung von 2.018 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 617 der Gemarkung Unterföhring betroffen.

Der Einwender Nr. 2008 ist durch den dauerhaften Entzug von 208 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 803 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1363 der Gemarkung Aschheim betroffen.

Der Einwender Nr. 2009 ist durch den dauerhaften Entzug von 9.900 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 843 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 611 der Gemarkung Unterföhring betroffen.

Der Einwender Nr. 2010 ist durch den dauerhaften Entzug von 906 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 628/1, Gemarkung Unterföhring, die vorübergehende Beanspruchung von 121 m² aus der Fl. Nr. 628/2, Gemarkung Unterföhring und die vorübergehende Beanspruchung von 26 m² aus der Fl. Nr. 628 der Gemarkung Unterföhring betroffen.

Der Einwender Nr. 2011 ist durch den dauerhaften Entzug von 76 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 469 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 621 der Gemarkung Unterföhring betroffen.

Der Einwender Nr. 2012 ist durch den dauerhaften Entzug von 2.152 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 3.438 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 613 der Gemarkung Unterföhring, sowie die vorübergehende Beanspruchung von 144 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 623 der Gemarkung Unterföhring betroffen.

Der Einwender Nr. 2013 ist durch den dauerhaften Entzug von 7.965 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 641 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 610 der Gemarkung Unterföhring betroffen.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen der Einwender Nr. 2001 - 2013 kann auch unter Würdigung der Interessen der einzelnen Einwender nicht verzichtet werden, da sie für das im überwiegenden öffentlichen Interesse liegende Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Die Lage und Form der Anschlussstellen haben wir bei C.3.3.2 und C.3.3.3 ausführlich begründet. Andere sich aufdrängende Alternativen für die gewählte Form und Lage der Anschlussstellen der A 99 Aschheim/Ismaning und der M 3/B 471, die einen Eigentumsverlust vermeiden bzw. weiter minimieren, sind nicht gegeben. Die Wahl für den Bau der komplett höhenfreien Anschlussstellen der A 99 Aschheim/Ismaning und der M 3/B 471 ist gerechtfertigt, weil damit das gesetzte Planungsziel (Verbesserung der Verkehrsverbindung über die B 471 und B 388 in den Raum Erding und die Kreisstraße M 3 in Richtung München, sowie Schaffung einer weiteren, höhenfreien und leistungsfähigen Anbindung des Münchener Flughafens an die Landeshauptstadt neben der A 9 bzw. A 92, über den Streckenzug B 471-B 388-B 388a-FS 44) erreicht wird und die bereits bestehenden Verkehrsprobleme nachhaltig und verkehrssicher gelöst werden können. Insbesondere haben wir der Verkehrsknotenvariante „Kraken“ für den Bau der Anschlussstelle M 3/B 471 wegen der besseren Verteilung der Grundstücksbetroffenheiten, den bessere Möglichkeiten zur Neuordnung des untergeordneten Wegenetzes und dem geringeren Flächenverbrauch (ca. 1,0 ha) den Vorzug gegeben. Auf die Variantenuntersuchung in diesem Beschluss unter C.3.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Hierbei wurden neben anderen Belangen auch der Flächenverbrauch und die Wirkungen auf Natur und Landschaft berücksichtigt. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z. B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen und Hochspannungsleitungen) und der vorhandenen Topographie. Eine Änderung der Planung zur weiteren Vermeidung oder Minimierung der Flächeninanspruchnahmen, ungünstiger Zerschneidungen oder Umwegen ist aufgrund dieser Vorgaben in diesem Bereich nicht möglich.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, dass er bemüht sei, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen geeignetes Tauschland bereitzustellen, soweit solche Flächen zu angemessenen Bedingungen erworben werden können.

Es wurde ferner bemängelt, dass die Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke durch die Planung nicht in erforderlicher Weise gesichert sei. Nördlich der Autobahn werde das bisherige landwirtschaftlich nutzbare Wegenetz abgeschnitten und nicht ordnungsgemäß durch den Parallelweg BW-Verz. lfd. Nr. 1.1.3 (Unterlage 7.2T) ersetzt. Südlich der Autobahn A 99 werde ein durchgehender

Wirtschaftsweg unterbrochen, der die Gemarkung Unterföhring im Westen mit der Gemarkung Aschheim im Osten verbindet. Dort befindet sich eine nur einspurig nutzbare Brücke über die M 3 und es fehle die Anbindung des Wirtschaftsweges BW-Verz. lfd. Nr. 1.9 (Unterlage 7.2T) an diese Brücke. Schließlich sei auch die Breite der in der Planung vorgesehenen Feld- und Waldwege mit 3,0 m zu gering.

Das landwirtschaftliche Wegesystem wird, wenn auch teilweise mit der Entstehung von Umwegen verbunden, durch die Planung im angemessenen Umfang neu erstellt. Der Vorhabensträger hat aufgrund der Einwände in seiner 1. Tektur vom 28.01.2010 eine zusätzliche Feldwegunterführung im Zuge der M 3 zwischen der A 99 und dem "Unteren Aschheimer Weg" (BW 0/1, BW-Verz. lfd. Nr. 2.6, Unterlage 7.2T) vorgesehen und ist ferner der Forderung nach einer Verbreiterung von Wegen (BW-Verz. lfd. Nr. 1.17, 1.22, 1.23, 1.27, Unterlage 7.2T) und des Brückenbauwerks BW 1/1 (BW-Verz. lfd. Nr. 2.3, Unterlage 7.2T) nachgekommen. Auf die Ausführungen unter C.3.3.3.4 und C.3.4.1.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4.2.1.2 Rechtsanwälte Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke für Einwender Nr. 3001

Der Einwender betreibt einen landwirtschaftlichen Betrieb in ca. 450 bis 750 m Entfernung zur geplanten Baumaßnahme im Vollerwerb. Die Hofstelle befindet sich auf Fl. Nr. 1388 und das Wohnhaus auf Fl. Nr. 1388/1, jeweils Gemarkung Aschheim. Er wendet sich gegen den dauerhaften Entzug von ca. 3.397 m² und die vorübergehende Beanspruchung von ca. 1.522 m² aus der Fl. Nr. 1378/5, Gemarkung Aschheim (Gesamtgröße 11.091 m², regionalplanerisches Vorranggebiet für Kiesabbau VR 800). Ferner werden aus dem Grundstück Fl. Nr. 1378 der Gemarkung Aschheim mit 14.810 m² dauerhaft ca. 4.331 m² und vorübergehend ca. 1.214 m² beansprucht. Die Fl. Nr. 1429, Gemarkung Aschheim, mit insgesamt 72.272 m² werde dauerhaft mit ca. 39 m² und vorübergehend mit ca. 310 m² beansprucht. Es entstünden erhebliche Wertminderungen des landwirtschaftlichen Anwesens und zukünftig unwirtschaftlich zugeschnittene Restflächen. Ferner werde die landwirtschaftliche Nachfolgenutzung der Fl. Nr. 1378/5 durch den geplanten Biotopsee unmöglich gemacht. Zudem sei das Bauvorhaben mit gravierenden Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsraums verbunden. Es gebe umweltverträglichere Alternativen. Er fordert eine Entschädigung aller entstehenden Nachteile und geeignete Ersatzgrundstücke für die Flächenverluste.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z. B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen und Hochspannungsleitungen) und der vorhandenen Topographie.

Im einzelnen erfolgt die teilweise Inanspruchnahme der Grundstücke Fl. Nr. 1378, 1378/5 und 1429, jeweils Gemarkung Aschheim, für den Bau der neuen Anschlussstelle Aschheim/Ismaning (Parallelfahrbahn Nord und Tangentialrampe Nord-Ost) und die Überbauung durch die Mühlenstraße und einen begleitenden öffentlichen Weg. Für die Anschlussstelle müssen an der A 99 Parallelfahrbahnen sowie Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen angebaut werden. Infolgedessen werden die Straßenböschung, die Lärmschutzwand und die parallel zur A 99 verlaufenden Kommunikationskabel nach außen verschoben. Die Verschiebung ergibt sich aus den einzuhaltenden Abständen und Fahrbahnbreiten sowie den erforderlichen Entwässerungseinrichtungen und kann nicht verringert werden.

Der direkte Anschluss des Weges Fl. Nr. 1432, Gemarkung Aschheim, an die B 471 Nord muss künftig aus Gründen der Verkehrssicherheit entfallen. Zur Schließung des unterbrochenen Wegnetzes muss ein neuer Weg entlang der Nord-Ost-Rampe der Krake zwischen dem Kreisverkehr und dem Weg Fl. Nr. 1432, Gemarkung Aschheim, angelegt werden. Dessen Breite entspricht den örtlichen Erfordernissen. Der Weg

berührt im Bereich des Anschlusses an den Bestand das gegenständliche Grundstück. Eine Verschiebung des Weges aus dem betroffenen Grundstück Fl. Nr. 1429, Gemarkung Aschheim, wäre zu Lasten der Fl. Nr. 1433, Gemarkung Aschheim, zwar grundsätzlich möglich, wird jedoch aus fahrgeometrischen Gründen abgelehnt, da der Kurvenradius hierfür verkleinert werden müsste.

Zudem ist durch eine leistungsfähige Eingrünung dafür Sorge zu tragen, dass die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes soweit möglich gemindert wird. Ein Teil der Flächen wird benötigt, um die entstehende Lärmschutzwand an der A 99 mit Bäumen einzugrünen.

Eine Änderung der Planung zur Vermeidung oder Minimierung der Flächeninanspruchnahmen oder sonstiger Nachteile wie z. B. Zerschneidungen und der Entstehung von Umwegen ist aufgrund dieser Vorgaben in diesem Bereich nicht möglich. Die gewählte Lage und Form der Anschlussstellen der A 99 Aschheim/Ismaning und der M 3/B 471 haben wir bei C.3.3.2 und C.3.3.3 ausführlich begründet. Andere sich aufdrängende Alternativen für die Anschlussstellen der A 99 Aschheim/Ismaning und der M 3/B 471, die einen Eigentumsverlust vermeiden bzw. weiter minimieren, sind nicht gegeben. Auf die Variantenabwägung unter C.3.3.2 wird verwiesen.

Eine Unvereinbarkeit der geplanten Flächeninanspruchnahme aus der Fl. Nr. 1378/5, Gemarkung Aschheim, mit dem Vorranggebiet VR 800 für den Abbau von Kies und Sand (Regionalplan München Ziel B IV 2.8.5.1) sehen wir dadurch nicht. Das Bauvorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Hinsichtlich eines möglichen raumordnerischen Zielwiderspruchs wird auf die Ausführungen unter C.3.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Es wurde bemängelt, dass die Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke durch die Querung des Oberen Aschheimer Weges mit der M 3 aus Verkehrssicherheitsgründen nicht gesichert sei. Auch das nördlich der Autobahn gelegene landwirtschaftlich nutzbare Wegenetz werde zukünftig abgeschnitten und nicht adäquat ersetzt. Schließlich sei auch die Breite der in der Planung vorgesehenen Feld- und Waldwege mit 3,0 m zu gering ausgefallen.

Das landwirtschaftliche Wegesystem wird, wenn auch teilweise mit der Entstehung von Umwegen verbunden, durch die Planung im angemessenen Umfang neu erstellt.

Die Auffassung des bestehenden nördlich der A 99 verlaufenden Parallelwegs ist in Folge der Planung unumgänglich. Die nächste Querungsmöglichkeit der M 3 besteht unmittelbar südlich der „Krake“. Eine weiter südlich gelegene höhenfreie Querung der M 3 ist unter den gegebenen Randbedingungen (Höhenentwicklung der M 3 und Hochspannungsfreileitungen) nicht möglich.

Alle Grundstücke südlich der A 99 und westlich der M 3 sind über den parallel zur M 3 verlaufenden Brumbachweg (Fl. Nr. 641, Gemarkung Unterföhring) erschlossen. Dieser mündet in den Unteren Aschheimer Weg, der die M 3 mittels eines Überführungsbauwerks höhenfrei kreuzt. Im weiteren Verlauf kann die Mühlenstraße entweder über das bestehende in Richtung Osten führende Feldwegenetz (Fl. Nrn. 1332, 1289 und 1385) oder über die neu zu bauenden Parallelwege (BW-Verz. lfd. Nrn. 1.23 und 1.22) erreicht werden. Die Fahrbahnbreite auf der Brücke beträgt 5,0 m und entspricht damit den Anforderungen an zweistreifige Verbindungswege gem. RLW 1999. Der Vorhabensträger hat zusätzlich in seiner 1. Tektur vom 28.01.2010 eine weitere Feldwegunterführung im Zuge der M 3 zwischen der A 99 und dem "Unteren Aschheimer Weg" (BW 0/1, BW-Verz. lfd. Nr. 2.6, Unterlage 7.2T) vorgesehen und ist ferner der Forderung nach einer Verbreiterung von Wegen (BW-Verz. lfd. Nr. 1.17, 1.22, 1.23, 1.27, Unterlage 7.2T) und des Brückenbauwerks BW 1/1 (BW-Verz. lfd. Nr. 2.3, Unterlage 7.2T) nachgekommen. Auf die Ausführungen unter C.3.3.3.4 und C.3.4.1.2.3 wird verwiesen.

Grundsätzlich werden alle Wege, die auch bisher schon asphaltierte Wege ersetzen, nach den planfestgestellten Unterlagen wieder asphaltiert. Die Wege BW-Verz. lfd. Nr. 1.9 und 1.13 (Unterlage 7.2T) sind aber nur wenig frequentiert. Eine Befestigung mittels ungebundener Tragdeckschicht halten wir in Übereinstimmung mit dem Vorhabensträger deshalb für ausreichend. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist die Versiegelung von Flächen nach Möglichkeit zu minimieren.

Zudem kann der Einwender auch nicht darauf vertrauen, dass die Verbindung zwischen seinen landwirtschaftlichen Nutzflächen über öffentliche Feldwege dauerhaft unverändert bleibt. Nach Art. 17 Abs. 1 BayStrWG steht nicht einmal den Anliegern ein Anspruch darauf zu, dass eine Straße (dazu zählen auf öffentliche Feld- und Waldwege) nicht geändert oder eingezogen wird. Dies gilt erst recht für bloße Nutzer eines öffentlichen Feldwegs. Er nutzt im Rahmen seines Betriebskonzepts öffentliche Wege zur Bewirtschaftung seiner landwirtschaftlichen Grundstücke. Die unveränderte Aufrechterhaltung dieser rechtlich nicht abgesicherten Nutzungsmöglichkeiten besitzt keinen Grundrechtsschutz.

Der Einwender befürchtet durch das Bauvorhaben verursachte erhöhte Verkehrslärmimmissionen im Bereich seines betroffenen Anwesens auf Fl. Nr. 1388/1, Gemarkung Aschheim (IO-Nr. Hs. Nr. 7a) und hat die vorgenommenen Lärmberechnungen aufgrund eines Vergleichs mit dem benachbarten Anwesen Mühlenstraße 6 a/b (IO-Nr. D002) bezweifelt. Wir halten die Lärmschutzberechnung für korrekt. Das Ergebnis der Lärmschutzberechnung wird durch die Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Umwelt bestätigt. Bedenken wurden dabei nicht vorgebracht. Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen (z. B. Lärmschutzwand/-wand) wegen einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV sind für das Anwesen IO-Nr. Hs-Nr. 7a nicht gegeben. Dementsprechende Anträge werden zurückgewiesen. Die Lärmberechnung hat am Anwesen im Prognosefall einen Tagwert von maximal 62 dB(A) und einen Nachtwert von maximal 57 dB(A) ergeben. Am Anwesen kommt es zu einer leichten Lärmabnahme von bis zu 1, 0 dB(A) (EG, NW). Im Vergleich zum Prognose-Nullfall ergibt sich, dass der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm damit nicht um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Ergebnisse zeigen, dass die Lärmimmissionen am gegenständlichen Anwesen deutlich die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unterschreiten. Die Verkehrsbelastungen auf den für das Anwesen maßgeblichen Straßen (A 99 und B 471 Süd) ändern sich durch die Verlegung der Anschlussstelle nicht. Es finden lediglich Verkehrsverschiebungen statt. Teilweise werden an dem Gebäude sogar die maßgebenden Grenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass auch am benachbarten Anwesen Mühlenstraße 6 a/b (IO-Nr. D002) kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 bzw. C.3.3.4.2 verwiesen. Details sind in den Unterlagen zur Planfeststellung unter Unterlage 11.1 und 11.2 enthalten.

Die Forderung des Einwenders, dass der Vorhabensträger eine Zusicherung abgebe, sich bei einer etwaigen Überschreitung des prognostizierten Verkehrslärms bei der Geltendmachung nachträglicher Schutzauflagen gemäß Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG nicht auf die Vorhersehbarkeit dieser Entwicklung, d. h. auf die erkennbare Fehlerhaftigkeit der Prognose zu berufen, lehnen wir ab. Die Voraussetzungen für eine Anordnung nachträglicher Schutzauflagen ergibt sich aus den gesetzlichen Regelungen und den hierzu ergangenen Entscheidungen der Gerichte. Für eine darüber hinausgehende Zusicherung sehen wir keine Veranlassung. Sollten wider Erwarten nach Abschluss der Bauarbeiten erhebliche nachteilige Wirkungen auftreten, ist der Einwender ausreichend über Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG geschützt. Diese Vorschrift ermöglicht in Fällen, in denen die nachteiligen Auswirkungen eines Vorhabens nicht vorhersehbar waren, die Durchführung eines nachträglichen Verfahrens, in denen Abhilfemaßnahmen oder Entschädigungen angeordnet werden können. Ein entsprechender Antrag wäre

schriftlich innerhalb von drei Jahren ab dem Zeitpunkt, in dem der Betroffene von der nachteiligen Wirkung Kenntnis erlangt hat, bei der Planfeststellungsbehörde zu stellen. Der Anspruch ist dabei ausgeschlossen, wenn seit der Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustandes 30 Jahre verstrichen sind. Zudem ergibt sich aus der Lärmberechnung, dass für das gegenständliche Anwesen aus der Verlegung der Anschlussstelle keine Pegelerhöhung entsteht. Somit kann sich unabhängig vom absoluten Immissionspegel auch keine wesentliche Änderung gem. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ergeben.

Fragen der Entschädigung, insbesondere die Entschädigung mittels Ersatzland, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären solche in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen. Auf die Ausführungen unter C.3.4.1 wird verwiesen.

Bezüglich der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen in diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

3.4.2.2 Einwender ohne Rechtsanwalt

3.4.2.2.1 Einwender Nr. 1000

Der Einwender betreibt einen Marktfruchtbaubetrieb mit überwiegend Kartoffel- und Getreideanbau sowie Bullenmast im Vollerwerb. Der Einwender wendet sich gegen den dauerhaften Entzug von 4.585 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 1.446 m² aus der Fl. Nr. 598, Gemarkung Unterföhring, den dauerhaften Entzug von 229 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 381 m² aus der Fl. Nr. 601, Gemarkung Unterföhring, den dauerhaften Entzug von 1.050 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 1.108 m² aus der Fl. Nr. 1337, Gemarkung Aschheim, den dauerhaften Entzug von 98 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 44 m² aus der Fl. Nr. 1335/1, Gemarkung Aschheim, und den dauerhaften Entzug von 14.018 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 3.857 m² aus der Fl. Nr. 1344, Gemarkung Aschheim. Der Einwender befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs und hat deshalb Ersatzland gefordert.

Der Vorhabensträger hat aufgrund der mitgeteilten Betriebsdaten des Einwenders eine Abschätzung zur Existenzgefährdung vorgenommen. Nach den Angaben des Einwenders verfügt der Betrieb über 45,31 ha landwirtschaftliche Eigentumsflächen und 13,56 ha Pachtflächen. Daneben bestehen rd. 0,58 ha Forstflächen. Von den Pachtflächen sind jedoch nur 2,38 ha langfristig zugepachtet. Die nur kurzfristig angepachteten Flächen wurden bei der gutachterlichen Bewertung nicht berücksichtigt, da der Einwender bezüglich der genannten Flächen keine Rechtsposition besitzt, auf die er langfristig eine landwirtschaftliche Existenz gründen kann. Allein der Vertragsablauf oder die Kündigung der Pachtverträge würden diese Flächen seinem Betrieb entziehen. Das Bauvorhaben verändert an dieser Sachlage nichts. Es wurde daher von einer anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche in einem Umfang von 47,39 ha vor dem erforderlichen Flächenentzug durch das Bauvorhaben ausgegangen. Nach den gutachterlichen Erhebungen des Vorhabensträgers tritt durch das Bauvorhaben zur Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning keine Existenzgefährdung des Betriebs des Einwenders ein. Von den landwirtschaftlich genutzten Eigentumsflächen werden rd. 1,9882 ha für das Bauvorhaben benötigt. Der vorhabensbedingte Flächenverlust beläuft sich damit auf rd. 4,20 % der landwirtschaftlichen Eigentumsflächen und unterschreitet damit die von der Rechtsprechung wiederholt anerkannte Grenze, unterhalb der nicht von der Gefährdung der Existenz eines gesunden Vollerwerbsbetriebs auszugehen ist.

Auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders auf Erhalt und Nutzung seines Grundstückes kann auf die Flächeninanspruchnahme nicht verzichtet werden, da es für das Bauvorhaben erforderlich und die Flächeninanspruchnahme nicht weiter minimierbar ist. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Flächeninanspruchnahmen, ungünstiger Zerschneidungen oder Umwegen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen unter C.3.2 und C.3.3.3 wird verwiesen.

Die Lage der Verbindungsrampen der Anschlussstelle der A 99/M 3 ist durch die örtlichen Zwangspunkte (380- und 110 KV Hochspannungsfreileitungen) sowie die einzuhaltenden Trassierungsparameter (Mindestradien und Länge der Verflechtungsstrecken an der M 3 und A 99) fixiert. Die Fahrbahnbreiten entsprechen den Vorgaben der technischen Richtlinien. Eine Verkleinerung des Rampensystems ist auf Grund der vorgenannten Zwänge nicht möglich. Der parallel verlaufende Feldweg ist zur Schließung des durch die Maßnahme unterbrochenen Wegenetzes zwingend erforderlich. Dessen Breite entspricht den örtlichen Erfordernissen.

Für die Anschlussstelle der A 99/M 3 müssen zudem an der M 3 Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen angebaut werden. Infolgedessen werden die Straßenböschung und der begleitende Feldweg nach außen verschoben. Die Breite der zusätzlichen Fahrstreifen beträgt richtliniengemäß 3,50 m und kann nicht verringert werden.

Die bestehende M 3 wird künftig mit der bestehenden B 471 Nord mittels einem Kraken (Verbindungsrampe Süd-West) verbunden. Der hierfür gewählte Radius ($R = 400$ m) wurde entsprechend den einschlägigen technischen Richtlinien so gewählt, dass keine die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Unstetigkeiten im Streckenverlauf auftreten. Eine Verkleinerung des Radius ist auf Grund dieses Gesichtspunkts nicht möglich. Die Lage der Krake ist auf Grund der Entwicklungslänge der zugehörigen Verbindungsrampen, sowie dem erforderlichen Abstand zur Anschlussstelle M 3/B 471 Nord und zu den am nördlichen Bauende bestehenden Zwangspunkten (Hochspannungsleitung, Bebauung Teichgut Birkenhof) fixiert. Eine Verschiebung ist somit nicht möglich. Eine Verkürzung der Entwicklungslänge ist auf Grund der im Lage- und Höhenplan einzuhaltenden Trassierungsparameter nicht möglich. Die Breite der Krake wird im Wesentlichen durch die Lage der Parallelrampen bestimmt. Die Trassierungsparameter wurden entsprechend den einschlägigen technischen Richtlinien an der unteren Grenze gewählt. Eine Verringerung der Breite ist daher nicht möglich. Der parallel verlaufende Weg ist zur Schließung des durch die Maßnahme unterbrochenen Wegenetzes zwingend erforderlich. Dessen Breite entspricht den örtlichen Erfordernissen.

Ein Teil der benötigten Fläche aus Fl. Nr. 1344, Gemarkung Aschheim (ca. 1.491 m²) dient ausschließlich als Überflughilfe und Leitstruktur sowie der Eingrünung. Die bestehende Altbaumallee an der B 471 besitzt Bedeutung für jagende Fledermäuse (kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus und Zweifarbfledermaus). Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wird der Trenneffekt durch die Planung einer Überflughilfe mittels Gehölzpflanzungen auf ein nicht erhebliches Maß reduziert. Zu diesem Konzept gehört im Bereich des Knotenpunktes B 471/M 3 die Pflanzung von großen Bäumen und dichten Gehölzflächen. Da den Baumreihen gerade als Anflugorientierung für Fledermäuse (Anhang IV - Arten) in das Speicherseegebiet große Bedeutung zukommt, ist durch die Pflanzung möglichst großer Bäume dafür Sorge zu tragen, dass diese Orientierung möglichst rasch wieder ansatzweise hergestellt werden kann. Die begleitenden Wege in diesem Bereich müssen ebenfalls entsprechend eingegrünt werden. Vom Grundstück wird dadurch zusätzlich zur Verkehrsfläche eine später landwirtschaftlich schlecht nutzbare Zwickelfläche von 2.343 m² benötigt. Für die Entwicklung der Leitlinie und zur Verhinderung von signifikant erhöhten Kollisionen vor allem der Fledermäuse mit Fahrzeugen sind diese Maßnahmen erforderlich. Die technische Überprägung der Landschaft wird durch die Verlegung der Anschlussstelle mit Anpassung der M 3 und

die höhenfreie Umgestaltung des Knotenpunktes B 471/M 3 mit Führung der M 3 in Dammlage verstärkt. Die oben genannten Pflanzungen sind gleichfalls zur Minimierung des Eingriffs in das Landschaftsbild erforderlich und wurden vom Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, nachdrücklich gefordert.

Der Einwender hat eine angemessene befestigte Anbindung der Hofstelle mit einer Mindestbreite von 5,50 m an das öffentliche Verkehrsnetz aufgrund der zahlreichen landwirtschaftlichen Transport- und Feldfahrten sowie dem ständigen Lieferverkehr von und zu seinem Betriebsgelände unter Vermeidung von Umwegen sowie künstlich durch Aufböschung geschaffener Steigungen gefordert. Das Anwesen Mühlenstraße 12 ist derzeit direkt an die Kreisstraße M 3 angebunden. Künftig muss diese Anbindung auf Grund der in diesem Bereich geplanten Vierstreifigkeit am verkehrsknoten M 3/B 471 Nord entfallen. Zur Erschließung der Hofstelle des Einwenders an das öffentliche Verkehrsnetz wird zum Ersatz der parallel zur M 3/B 471 Nord verlaufende Verbindungsweg (Gemeindestraße) an den Kreisverkehr am Knoten M 3/B 471 angeschlossen. Somit ist das Anwesen künftig deutlich leistungsfähiger und verkehrssicherer an das übergeordnete Straßennetz angebunden, da entgegen der bisherigen Situation Linksabbiege- und Linkseinbiegevorgänge vollständig entfallen. Die daraus entstehenden Umwege von maximal 1000 m in Richtung Unterföhring halten wir für vertretbar.

Der Vorhabensträger ist der Forderung nach einer Verbreiterung von Wegen (BW-Verz. lfd. Nr. 1.17, 1.22, 1.23, 1.27, Unterlage 7.2T) und des Brückenbauwerks BW 1/1 (BW-Verz. lfd. Nr. 2.3, Unterlage 7.2T) im Übrigen in der 1. Tektur vom 28.01.2010 nachgekommen. Auf die Ausführungen unter C.3.3.3.4 wird verwiesen.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, die Erschließung der Hofstelle auch während der Bauzeit sicherzustellen. Der Einwender kann darüber hinaus nicht darauf vertrauen, dass die Verbindung zwischen seinen landwirtschaftlichen Nutzflächen über öffentliche Feldwege dauerhaft unverändert bleibt. Nach Art. 17 Abs. 1 BayStrWG steht nicht einmal den Anliegern ein Anspruch darauf zu, dass eine Straße (dazu zählen auf öffentliche Feld- und Waldwege) nicht geändert oder eingezogen wird. Dies gilt erst recht für bloße Nutzer eines öffentlichen Feldwegs. Er nutzt im Rahmen seines Betriebskonzepts öffentliche Wege zur Bewirtschaftung seiner landwirtschaftlichen Grundstücke. Die unveränderte Aufrechterhaltung dieser rechtlich nicht abgesicherten Nutzungsmöglichkeiten besitzt keinen Grundrechtsschutz. Bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück muss der Eigentümer damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Das Gesetz räumt ihm hiergegen einen Vertrauensschutz nicht ein. Auf die Ausführungen unter C.3.4.1.2.3 wird verwiesen.

Ferner ist eine beidseitige Bepflanzung an der Zufahrt zur Hintermühle grundsätzlich nicht vorgesehen. Nur im im Kreuzungsbereich von M 3 und B 471 (Bau-km 1+500) befindet sich ein kurzes Stück mit beidseitiger Bepflanzung, welches als Schutzmaßnahme (Überflughilfe) und Einbindung der baulichen Anlage in das Landschaftsbild erforderlich ist. Die Pflanzabstände zu den Fahrbahnen werden an die Fahrgeschwindigkeit angepasst und Sichtdreiecke eingehalten, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Der Einwender hat gefordert, dass die Verkehrssicherungspflicht (Unterhalt, Schnee räumen usw.) auf den neu entstehenden Zufahrtsstraßen durch den zuständigen öffentlichen Baulastträger gewährleistet wird. Die öffentlich-rechtliche Straßenbaulast entsteht infolge der in diesem Planfeststellungsbeschluss ausgesprochenen straßenrechtlichen Widmung der Straßen. Die Erfüllung der Straßenbaulast besteht lediglich im Interesse der Allgemeinheit und private Dritte haben darauf keinen Anspruch. Zu diesen Aufgaben gehört ausdrücklich nicht der Winterdienst (§ 3 Abs. 3 Satz 1 FStrG bzw. Art. 9 Abs. 3 Satz 1 BayStrWG). Die Nicht- oder Schlechtleistung eines Straßenbaulastträgers, insbesondere beim Winterdienst, kann sich aber als schuldhaftes Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht darstellen. Als rein zivilrechtliche Haftungsfrage ist dies nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Die Lärmimmissionen wurden für das Anwesen IO-Nr. M004 überprüft. Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen wegen einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV sind nicht gegeben. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat am Anwesen IO-Nr. M004 einen Tagwert von maximal 61 dB(A) und einen Nachtwert von 55 dB(A) im Planungsfall ergeben. Das Anwesen ist keiner Lärmzunahme ausgesetzt. Der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm wird damit nicht um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Danach besteht kein Anspruch auf Lärmschutz in Form von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere den geforderten Einbau von lärmminderndem Asphalt, oder eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h zwischen der B 471 (alt) und der neuen Anschlussstelle der A 99 Ost. Ungeachtet dessen hätte der Einbau eines Lärmschutzasphalts auf der M 3 auch keine wahrnehmbare Wirkung hinsichtlich einer Lärmreduzierung, da die A 99 auf Grund der ca. viermal so hohen Verkehrsbelastung und des wesentlich höheren LKW-Anteils die dominierende Lärmquelle darstellt. Zurzeit werden laut Auskunft des Vorhabensträgers jedoch die Planfeststellungsunterlagen für den achtstreifigen Ausbau der A 99 zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning (alt) erstellt. Im Zuge dieser Planung ist es vorgesehen, im gegenständlichen Bereich einen Lärmschutzbelag (DStrO = - 5 dB(A)) einzubauen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist daher, unabhängig von der Frage, dass sie nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und somit einer gesonderten verkehrsrechtlichen Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde vorbehalten bleiben muss, nicht erforderlich.

Die Schadstoffsituation an den Gebäuden (vgl. IO-M004) wird sich durch die Verlegung der Anschlussstelle zwar etwas erhöhen, jedoch bleiben die prognostizierten Konzentrationen deutlich unter den maßgebenden Grenzwerten der 22. BImSchV. Es waren somit auch keine weiteren Maßnahmen zur Luftreinhaltung in diesem Beschluss festzusetzen.

Auf die bisherigen Ausführungen zu der Verkehrslärm- und Luftschadstoffimmissionen und den daraus resultierenden Schutzauflagen in diesem Beschluss unter C.3.4.1 bzw. C.3.4.2 wird hiermit verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 zur Planfeststellung enthalten.

Eine vom Einwender befürchtete erhebliche Verschattung der landwirtschaftlichen Nutzflächen ist durch die in der Planung vorgesehenen Straßendämme und die geplante Straßenbepflanzung nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter C.3.4.1.2.2 und C.3.4.1.2.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Bepflanzungen sind Bestandteil der Straße. Die Bepflanzung der Straßennebenflächen ist wesentlicher Bestandteil des naturschutzfachlichen Gestaltungskonzepts, so dass darauf nicht verzichtet werden kann (vgl. C.3.3.5.4). Durch die Regelung in A.3.6.4 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Straßenbepflanzung unter Rücksichtnahme auf die nachbarlichen Interessen herzustellen ist. Zudem befindet sich zwischen der geplanten Bepflanzung und den landwirtschaftlichen Flächen meist ein Weg, so dass direkte Beeinflussungen ausgeschlossen werden können. Nach den Angaben des Vorhabensträgers wird sogar der Grenzabstand von 4,0 m nach Art. 48 AGBGB, auch in den Fällen von direkt angrenzender Bepflanzung, eingehalten werden. Erhebliche Nachteile durch Laubfall und Beschattung sind daher nicht zu befürchten.

Die vom Einwender erhobenen Bedenken hinsichtlich einer Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels durch den Eingriff in den Boden- und Wasserhaushalt weisen wir zurück. Das Wasserwirtschaftsamt München geht in seiner Stellungnahme davon aus, dass in Folge der Baumaßnahme mit keinen schädlichen Veränderungen des Grundwasserspiegels zu rechnen ist. Beweissicherungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.3.3.6.1 und C.3.4.1.2.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Einwender hat verlangt, dass bei den im Zusammenhang mit der Baumaßnahme auszuweisenden naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen landwirtschaftliche Nutzfläche nicht in Anspruch genommen wird oder eine landwirtschaftliche Nutzung auf diesen Flächen weiterhin möglich bleibt bzw. ein Ausgleich in Geld seitens des Vorhabensträgers anstelle der Ausweisung von Ausgleichsflächen erfolgt. Ferner sollten diese Flächen nicht dauerhaft für eine landwirtschaftliche Nutzung unbrauchbar gemacht werden (z. B. Abtragung der Humusschicht, künstliche Vernässung etc.). Diesen Forderungen kann nicht nachgekommen werden. Die Ausgleichsfläche ist so anzulegen, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes wiederhergestellt sind. Die Ausgleichsfläche bleibt so lange bestehen wie der Eingriff Bestand hat. Eine spätere landwirtschaftliche Nutzung ist in dem vorliegenden Fall nicht vorgesehen. Der Zweck und der Umfang der naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen ist begründet und läßt sich nicht weiter minimieren. Nach § 15 Abs. 2 und Abs. 6 BNatSchG sind Eingriffe vorrangig auszugleichen oder zu ersetzen. Dies bedeutet, dass Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen kraft Gesetzes einer Ersatzzahlung des Vorhabensträgers vorgehen. Auf die Ausführungen unter C.3.3.5.4 wird verwiesen.

Zu den Forderungen des Einwenders auf angemessene Entschädigung für eintretende Wertminderungen, Pachtaufhebungen, Mehr- und Umwegen zu den wichtigsten Geschäfts- und Handelspartnern, An- und Durchschneidungen von Grundstücken, für den Verlust von Kiesabbaumöglichkeiten, sonstige Bewirtschaftungerschwernisse und der Übernahme von unwirtschaftlichen Restflächen wird auf C.3.4.1 verwiesen. Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auch das Entstehen von unwirtschaftlichen Restflächen ist erst eine Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen. Das Entstehen solcher Restflächen wird aber in der Abwägung berücksichtigt. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären solche in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen.

Der Einwender hat ferner eine neue digitale Erschließung seiner Hofstelle zur besseren Erreichbarkeit (z. B. Rettungsdienste) gefordert. Wir weisen diese Forderung zurück. Der neue Straßenbestand wird nach Fertigstellung der Baumaßnahme dem Bayerischen Landesvermessungsamt zur weiteren Verwendung übergeben. Darüber hinaus ist es nicht Aufgabe des Vorhabensträgers oder des Planfeststellungsverfahrens Straßenkarten oder sonstiges Navigationsmaterial zu erstellen, um die Erreichbarkeit eines Privaten zu verbessern. Der Vorhabensträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesichert, das Interesse des Einwenders im Rahmen der Beschilderung des Knotenpunkts B 471/M 3 zu berücksichtigen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen verwiesen.

3.4.2.2.2 Einwender Nr. 1001

Der Einwender wendet sich gegen die geplante Anbindung der Kreisstraße M3 an die BAB A 99 und den dauerhaften Entzug von 380 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 461 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1384, Gemarkung Aschheim, den dauerhaften Entzug von 5.753 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 3.276 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1426, Gemarkung Aschheim, den dauerhaften Entzug von 19.602 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 1.740 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1365, Gemarkung Aschheim, und den dauerhaften Entzug von 6.730 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1365/2, Gemarkung Aschheim. Er macht eine Existenzgefährdung geltend. Der landwirtschaftliche Betrieb sei seit Jahrzehnten immer wieder massiv von Straßenbaumaßnahmen betroffen. Weitere Investitionen zur Errichtung einer bereits baurechtlich genehmigten neuen Lagerhalle für Kartoffeln würden entwertet. Er

kritisiert entstehende erhebliche Bewirtschaftungserschwerisse durch immer kleiner werdende Restflächen oder Anschnitte, erhöhte Anfahrts- und Wendezeiten, größere Umwege durch den Abbruch der bestehenden Mühlen-Straßen-Brücke als Hauptverbindung und Mindererträge durch verhältnismäßig größere Böschungen und Anpflanzungen. Durch den immer geringeren Abstand der Autobahn zu seiner Hofstelle werde eine Erweiterung für die Zukunft aus baurechtlicher Sicht immer schwieriger. Ferner wendet er sich gegen die durch die Baumaßnahme verursachte Lärmzunahme durch das Entfernen der Lärmschutzwand, welche auch als Schutz bei Verkehrsunfällen diene, und der Bepflanzung während der Baumaßnahme und die massiven Eingriffe in die Natur. Insbesondere würden die Bauarbeiten bei jeder Witterung ohne Rücksicht auf Bodenverdichtungen erfolgen und die geplante Seitenentnahme von ca. 300.000 m³ Kies führe zu erheblichem LKW-Verkehr.

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Der Betrieb des Einwenders ist ein reiner Ackerbaubetrieb. Der Einwender bewirtschaftet insgesamt rd. 52,72 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Davon entfallen 28,92 ha auf Eigentumsflächen und 23,90 ha auf Pachtflächen. Von diesen Pachtflächen sind nur 3,1074 ha langfristig zugepachtet. Die übrigen nur kurzfristig angepachteten Flächen wurden bei der gutachterlichen Bewertung nicht berücksichtigt, da der Einwender bezüglich der genannten Flächen keine Rechtsposition besitzt, auf die er langfristig eine landwirtschaftliche Existenz gründen kann. Allein der Vertragsablauf oder die Kündigung der Pachtverträge würden diese Flächen seinem Betrieb entziehen. Das Bauvorhaben verändert an dieser Sachlage nichts. Es wurde daher von einer anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche in einem Umfang von 31,9274 ha vor dem erforderlichen Flächenentzug durch das Bauvorhaben ausgegangen. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 3,2465 ha aus seinen Eigentumsflächen. Nach dem Flächenentzug verbleiben dem Betrieb des Einwenders 28,82 ha Eigentumsfläche. Der Flächenentzug entspricht rd. 6,16 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche und 10,17 % der anrechenbaren Nutzfläche des Betriebs. Der für das Bauvorhaben zur Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning erforderliche Flächenverlust macht damit schon deutlich mehr als der Entzug von 5 % der betrieblichen Flächen aus, die nach der Rechtsprechung in der Regel von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb verkraftet werden können.

Die Anfragen des Vorhabensträgers an den Einwender vom 11.12.2009, aktuelle Betriebsdaten zur Verfügung zu stellen, um eine nähere betriebswirtschaftliche Bewertung vornehmen zu können, wurden vom Einwender mit Schreiben vom 14.01.2010 ausdrücklich abgelehnt. Betriebsdaten der zuständigen Landwirtschaftsverwaltung konnten aus Gründen des Datenschutzes nicht eingeholt werden. Für die Beurteilung der Existenzgefährdung wurde daher vom Vorhabensträger auf die vom Einwender gemachten Angaben im betrieblichen Erhebungsbogen vom 10.07.2009 und der Agrarstatistik „Buchführungsergebnisse des Wirtschaftsjahres 2007/2008“ der Bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft zurückgegriffen. Nach den überschlägigen Abschätzungen des Vorhabensträgers zu den Auswirkungen des Flächenentzugs auf die Existenzfähigkeit des Betriebs ist auf der Grundlage der mitgeteilten Daten nicht mit einer existenziellen Gefährdung des Betriebs zu rechnen. Die hierzu eingeholten gutachtlichen Erhebungen des Vorhabensträgers weisen für den Betrieb schon bereits vor dem Bauvorhaben zur Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning eine deutlich negative Eigenkapitalbildung aus. Aufgrund der geringen Flächenausstattung kann bereits vor der Verlegung der A 99 Anschlussstelle Aschheim/Ismaning nicht genügend Eigenkapital erwirtschaftet werden, um langfristig die Lebenshaltungskosten des Betriebsleiters und seiner Familie zu erzielen sowie notwendige Rücklagen für Betriebsinvestitionen zu bilden. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach nicht dazu, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet wird.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Flächeninanspruchnahmen, ungünstiger Zerschneidungen oder Umwegen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen unter C.3.2 und C.3.3.3 wird verwiesen. Das öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwiegt das private Interesse des Einwenders am Erhalt seiner Flächen.

Im einzelnen werden die Fl. Nr. 1365/2, Gemarkung Aschheim, und eine Teilfläche aus der Fl. Nr. 1365, Gemarkung Aschheim, für den Bau der Anschlussstelle M 3/B 471 Nord, die Krake (Kreisverkehr und Verbindungsrampen Süd-Ost, Süd-West und Nord-West), einen begleitenden öffentlichen Weg und zur Anlage einer Überflughilfe und Leitstruktur für Fledermäuse benötigt. Diese Bepflanzung dient gleichzeitig der Einbindung der Maßnahme in die Landschaft. Die bestehende M 3 wird künftig mit der bestehenden B 471 Nord verbunden. Der hierfür gewählte Radius ($R = 400 \text{ m}$) wurde entsprechend den einschlägigen technischen Richtlinien so gewählt, dass keine die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Unstetigkeiten im Streckenverlauf auftreten. Eine Verkleinerung des Radius ist auf Grund dieses Gesichtspunkts nicht möglich. Die Lage der Krake ist auf Grund der Entwicklungslänge der zugehörigen Verbindungsrampen sowie dem erforderlichen Abstand zur Anschlussstelle und zu den am nördlichen Bauende bestehenden Zwangspunkten (Hochspannungsleitung, Bebauung Teichgut Birkenhof) fixiert. Verschiebung ist somit nicht möglich. Eine Verkürzung der Entwicklungslänge ist auf Grund der im Lage- und Höhenplan einzuhaltenden Trassierungsparameter nicht möglich. Die Breite der Krake wird im Wesentlichen durch die Lage der Parallelrampen bestimmt. Die zugehörigen Trassierungsparameter wurden entsprechend den einschlägigen technischen Richtlinien an der unteren Grenze gewählt. Eine Verringerung der Breite ist daher nicht möglich. Ungeachtet dessen würde eine Verkleinerung der Anlage auf Grund der zentralen Lage des Grundstücks zu keiner geringeren Inanspruchnahme desselben führen. Der parallel verlaufende Weg ist zur Schließung des durch die Maßnahme unterbrochenen Wegenetzes zwingend erforderlich. Dessen Breite entspricht den örtlichen Erfordernissen.

Die bestehende Altbaumallee an der B 471 besitzt Bedeutung für jagende Fledermäuse (kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus und Zweifarbfledermaus). Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wird der Trenneffekt durch die Planung einer Überflughilfe mittels Gehölzpflanzungen auf ein nicht erhebliches Maß reduziert. Zu diesem Konzept gehört im Bereich des Knotenpunktes B 471/M 3 die Pflanzung von großen Bäumen und dichten Gehölzflächen. Da den Baumreihen gerade als Anflugorientierung für Fledermäuse (Anhang IV - Arten) in das Speicherseegebiet große Bedeutung zukommt, ist durch die Pflanzung möglichst großer Bäume dafür Sorge zu tragen, dass diese Orientierung möglichst rasch wieder ansatzweise hergestellt werden kann. Die begleitenden Wege in diesem Bereich müssen ebenfalls entsprechend eingegrünt werden. Vom Grundstück wird dadurch zusätzlich zur Verkehrsfläche eine später landwirtschaftlich schlecht nutzbare Zwickelfläche von 2.343 m^2 benötigt. Für die Entwicklung der Leitlinie und zur Verhinderung von signifikant erhöhten Kollisionen vor allem der Fledermäuse mit Fahrzeugen sind diese Maßnahmen erforderlich. Die technische Überprägung der Landschaft wird durch die Verlegung der Anschlussstelle mit Anpassung der M 3 und die höhenfreie Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes B 471/M 3 mit Führung der M 3 in Dammlage verstärkt. Die oben genannten Pflanzungen sind gleichfalls zur Minimierung des Eingriffs in das Landschaftsbild erforderlich und wurden vom Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, nachdrücklich gefordert.

Die Teilfläche aus der Fl. Nr. 1384, Gemarkung Aschheim, wird zur Anlage einer Baumreihe zur Einbindung der Maßnahme in die Landschaft benötigt. Die Eingrünung dient ebenfalls dazu, dass die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes soweit wie möglich in diesem technisch vorbelasteten Raum gemindert wird. Die

benötigte Fläche wird als Gestaltungsfläche mit Bäumen bepflanzt, um die entstehende Rampe der Mühlenstraße einzugrünen.

Die Teilfläche aus der Fl. Nr. 1426, Gemarkung Aschheim, wird für die B 471 Süd überbaut. Zur Anbindung der B 471 Süd an die „Krake“ muss diese auf einer Länge von ca. 400 m verschwenkt werden. Die Trassierungsparameter wurden dabei so gewählt, dass keine die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Unstetigkeiten im Streckenverlauf auftreten. Eine Verkleinerung der Radien ist auf Grund dieses Gesichtspunkts nicht möglich. Ein Teil der benötigten Fläche (ca. 647 m²) dient ausschließlich als Überflughilfe und Leitstruktur für Fledermäuse sowie ebenfalls der Einbindung der Maßnahme in die Landschaft. Diese Gestaltungsfläche stellt ebenfalls eine später landwirtschaftlich schlecht nutzbare Restfläche dar.

Der angegriffene Transport der Schüttmassen sowie sonstige Maschinenbewegungen erfolgen nur auf den öffentlichen Wegen sowie im Bereich des Baufeldes und sind zur Verwirklichung des Bauvorhabens erforderlich und nicht weiter reduzierbar.

Die fachgerechte Rekultivierung nur vorübergehend beanspruchter Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme haben wir dem Vorhabensträger unter A.3.6.3 dieses Beschlusses auferlegt. Auf die Ausführungen unter C.3.4.1.4.1 wird verwiesen.

Der Einwender kann auch nicht darauf vertrauen, dass die Verbindung zwischen seinen landwirtschaftlichen Nutzflächen über öffentliche Feldwege dauerhaft unverändert bleibt. Nach Art. 17 Abs. 1 BayStrWG steht nicht einmal den Anliegern ein Anspruch darauf zu, dass eine Straße (dazu zählen auf öffentliche Feld- und Waldwege) nicht geändert oder eingezogen wird. Dies gilt erst recht für bloße Nutzer eines öffentlichen Feldwegs. Er nutzt im Rahmen seines Betriebskonzepts öffentliche Wege zur Bewirtschaftung seiner landwirtschaftlichen Grundstücke. Die unveränderte Aufrechterhaltung dieser rechtlich nicht abgesicherten Nutzungsmöglichkeiten besitzt keinen Grundrechtsschutz. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nur konkrete subjektive Rechtspositionen, die einem Rechtsträger bereits zustehen, nicht dagegen Chancen und Aussichten, auf deren Verwirklichung kein rechtlich gesicherter Anspruch besteht. Bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück muss der Eigentümer damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Das Gesetz räumt ihm hiergegen einen Vertrauensschutz nicht ein. Es kommt zwar zum Abbruch der bestehenden Überführung der Mühlenstraße über die A 99, die laut Angabe des Einwenders die Hauptverbindung zu seinen landwirtschaftlichen Betriebsflächen ist, doch wird die Erschließung durch einen ca. 30 m weiter entfernten Neubau der Brücke bei Bau-km 30+310 (Unterlage 7.2T, BW 30/2, BW-Verz. lfd. Nr. 2.2) ausreichend sichergestellt.

Die Lärmimmissionen wurden für das Anwesen IO-Nr. D001 überprüft. Am Anwesen kommt es durch die Baumaßnahme zu einer Erhöhung vorhandener Beurteilungspegel größer als 60 dB(A) in der Nacht. Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Vorhabensträger wegen einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV sind daher gegeben. Der erforderliche Lärmschutz wird in der Planung durch eine Kombination aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 bzw. C.3.3.4.2 verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 zur Planfeststellung enthalten.

Der Vorhabensträger ist der Forderung des Einwenders zur Schließung einer Lärmschutzlücke im Bereich der B 471 durch Änderung des Verlaufs der Lärmschutzwand in seiner Tektur vom 28.01.2010 (BW-Verz. lfd. Nr. 4.1, Unterlage 7.2T) nachgekommen. Zur Verbesserung des Lärmschutzes für das Anwesen Wendelmühle wird die Lärmschutzwand künftig nicht mehr unter dem BW 30/4 hindurchgeführt, sondern auf der Westseite der B 471 parallel zu dieser bis zum südlichen Ende des Brückenbauwerks geführt. Hierfür ist eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme in ein Grundstück der Gemeinde Aschheim (Fl. Nr. 1415/9,

Gemarkung Aschheim) erforderlich. Die Gemeinde Aschheim hat dieser Planänderung mit Schreiben vom 19.02.2010 und 22.12.2009 zugestimmt.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, den Zeitraum zwischen der Öffnung der bestehenden und der Errichtung der neuen Lärmschutzanlage im Rahmen der Bausführung möglichst gering zu halten. Nach Möglichkeit soll der Abriss der bestehenden Lärmschutzwand erst nach Fertigstellung der neuen Lärmschutzwand erfolgen, um keine Beeinträchtigungen während der Bauzeit entstehen zu lassen. Damit ist dem Einwand Rechnung getragen. Die Bepflanzung der Lärmschutzwand hat aus unserer Sicht keinerlei lärmindernde Wirkung und dient der Einbindung des Bauwerks in die Landschaft.

Die vom Einwender geforderten Schutzmaßnahmen gegen Fahrzeuge, die von der Autobahn abkommen könnten, halten wir in Übereinstimmung mit dem Vorhabensträger für nicht erforderlich. Eine Gefährdung des in ca. 20 m zur A 99 Entfernung liegenden Anwesens durch abkommende Fahrzeuge halten wir durch die bestehenden passiven Schutzeinrichtungen gegen abkommende Fahrzeuge auf der A 99 soweit wie möglich reduziert.

Die vom Einwender kritisierten Arbeiten an Telefonmasten in unmittelbarer Nähe des Bauvorhabens sind nicht vom Vorhabensträger veranlasst und stehen auch in keinem Zusammenhang mit dieser planfestgestellten Baumaßnahme.

Fragen der Entschädigung, z. B. für An- und Durchschneidungen und Umwege, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären solche in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen. Auf die Ausführungen unter C.3.4.1 wird verwiesen.

Ferner wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen in diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

3.4.2.2.3 Einwender Nr. 1002

Der Einwender wendet sich gegen den dauerhaften Entzug von 94 m² sowie gegen die vorübergehende Beanspruchung von 392 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1376, Gemarkung Aschheim. Auf dieser Grundstücksfläche stehe derzeit eine dichte Hecke, die eine wichtige und dringend erforderliche Lärmschutzmaßnahme für sein dahinterliegendes Einfamilienhaus darstelle und infolge der Baumaßnahme beseitigt werden müsse. Er fordert stattdessen, den Neubau der Mühlenstraße bereits ab dem Kreuzungspunkt Mühlenstraße/Hintermühlenweg in einem größeren Radius über die Fl. Nr. 1336, Gemarkung Aschheim (unbebautes Wiesengrundstück), zu verlegen und bei Fl. Nr. 1377, Gemarkung Aschheim, in die geplante gerade Straßenführung überzugehen. Ebenfalls bestünde die Möglichkeit die Straße erst zu einem späteren Zeitpunkt ansteigen zu lassen. Dadurch würde der Flächenbedarf für die seitliche Dammböschungen im Bereich seines Grundstückes Fl. Nr. 1376 entfallen.

Dem alternativen Vorschlag des Einwenders braucht nicht nachgekommen zu werden. Der Vorhabensträger hat nach einer Überprüfung des Einwands erklärt, auf eine dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstückes Fl. Nr. 1368 für die östliche Dammböschung zu verzichten. Da der Bau in diesem Bereich vom bestehenden Straßenkörper aus durchgeführt werden kann, braucht das Grundstück auch nicht vorübergehend beansprucht werden. Die bestehende Bepflanzung mit einer Hecke an der Flurstücksgrenze wird folglich nicht beeinträchtigt. Der Vorhabensträger hat seine Planung mit 1. Tektur vom 28.01.2010 entsprechend geändert (Unterlagen 7.1T, Bl. 2, und 14.2T). Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren ferner zugesichert, die bestehende Bepflanzung gleichwertig zu ersetzen, falls es unerwartet zu einer Beschädigung im Zuge der Baumaßnahmen kommt. Die verbleibende vorübergehende Beanspruchung von ca. 60 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1376, Gemarkung Aschheim, lässt sich aber nicht vermeiden.

Ferner befürchtet der Einwender auf seinem Anwesen eine wesentlich höhere Lärm-belästigung. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 bzw. C.3.3.4.2 verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 zur Planfest-stellung enthalten. Die Lärmimmissionen wurden für das Wohngebäude überprüft. Danach besteht kein Anspruch auf Lärmschutz in Form von weiteren Lärmschutz-maßnahmen wie der geforderten Weiterführung des verlängerten Lärmschutzwalles von der A 99 (5,5 m Dammhöhe) bis zum Übergang in die Kreisstraße M 3 auf Höhe des Hintermühlweges, die Errichtung einer 2,5 m hohe Lärmschutzwand, die an der Einschleifung der M 3 in den Kreisverkehr beginnt und bis einschließlich der Brücke an der B 471 (Beginn der neuen Straßenführung) führt, und die Bepflanzung der Fl. Nr. 1334/5 (Ausgleichsfläche), Fl. Nr. 1336 und 1337/5, jeweils Gemarkung Asch-heim, mit einem dichten Mischwaldbestand. Das Wohngrundstück wird nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen wegen einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BlmschV sind nicht gegeben. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat am Anwesen IO-Nr. M003 einen prognostizierten berechneten Tagwert von maximal 63 dB(A) tags und einen Nachtwert von 57 dB(A) im Planungsfall ergeben. Am An-wesen kommt es zu einer Lärmabnahme von bis zu 1,8 dB(A) am Tag und von bis zu 1,9 dB(A) in der Nacht. Es kommt damit zu keiner Erhöhung des von dem zu än-dernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A). Durch das Bauvorhaben werden auch die Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts weder im Prognose-Nullfall noch im Prognose-Planfall erreicht bzw. überschritten. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Daher können wir den Vorhabensträger nicht zu den geforderten weiteren aktiven Lärmschutzma-ßnahmen verpflichten. Ungeachtet dessen hätten Lärmschutzeinrichtungen entlang der B 471/M 3 Nord keine wahrnehmbare Wirkung hinsichtlich einer Lärmreduzie-rung, da die A 99 auf Grund der ca. viermal so hohen Verkehrsbelastung und des wesentlich höheren LKW-Anteils die dominierende Lärmquelle darstellt. Laut Aus-kunft des Vorhabensträgers werden zurzeit jedoch die Planfeststellungsunterlagen für den achtstreifigen Ausbau der A 99 zwischen dem AK München-Nord und der AS Aschheim/Ismaning (alt) erstellt. Im Zuge dieser Planung ist es vorgesehen, im ge-genständlichen Bereich einen Lärmschutzbelag (DStrO = - 5 dB(A)) einzubauen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Bepflanzungen haben nur eine untergeordnete Wirkung als Lärmschutz. Die sehr kleinen Grundstücke Fl. Nr. 1334/5 und 1337/5 sind teilweise mit Fahrbahnen überplant und können nicht be-pflanzt werden. Die Gestaltungsfläche auf dem Grundstück Fl. Nr. 1336 kann auf ei-nem Teilstück (Richtung Mühlenstraße) aber dem freien Aufwuchs von Gehölzen überlassen werden.

Der Einwender fordert, die gesamte Mühlenstraße bis zum Anschluss an den geplanten Kreisverkehr auf eine Breite von 5,50 m statt der gemäß ländlichem Wegebau vorgesehenen 3,0 m auszubauen, da diese Breite für ein bestehendes Mischgebiet vollkommen unzureichend sei. Der Vorhabensträger ist der Forderung nach einer Verbreiterung von Wegen (BW-Verz. lfd. Nr. 1.17, 1.22, 1.23, 1.27, Unterlage 7.2T) und des Brückenbauwerks BW 1/1 (BW-Verz. lfd. Nr. 2.3, Unterlage 7.2T) in der 1. Tektur vom 28. 01.2010 nachgekommen. Auf die Ausführungen unter C.3.3.3.4 wird verwiesen.

3.4.2.2.4 Einwender Nr. 1003

Der Einwender wendet sich gegen den dauerhaften Entzug von 55 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 250 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1368 der Gemarkung Aschheim. Auf dieser Grundstücksfläche stünden derzeit große Laubbäume und eine dichte Hecke, die eine wichtige und dringend erforderliche Lärmschutzmaßnahme für sein dahinterliegendes Einfamilienhaus darstellten und infolge der Baumaßnahme beseitigt werden müssten. Er fordert stattdessen, den Neubau der Mühlenstraße bereits ab dem Kreuzungspunkt Mühlenstraße/Hintermühlenweg in einem größeren Radius über die Fl. Nr. 1336,

Gemarkung Aschheim (unbebautes Wiesengrundstück), zu verlegen und bei Fl. Nr. 1377, Gemarkung Aschheim, in die geplante gerade Straßenführung überzugehen. Ferner befürchtet der Einwender auf seinem Anwesen eine wesentlich höhere Lärmbelastigung.

Dem Vorschlag wird nicht nachgekommen. Der Vorhabensträger hat nach einer Überprüfung des Einwands erklärt, auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl. Nr. 1368 für die östliche Dammböschung zu verzichten. Da der Bau in diesem Bereich vom bestehenden Straßenkörper durchgeführt werden kann, braucht das Grundstück auch nicht vorübergehend beansprucht werden. Die an den Flurstücksgrenzen bestehende Bepflanzung mit einer Hecke wird folglich nicht beeinträchtigt. Der Vorhabensträger hat seine Planung daher mit 1. Tektur vom 28.01.2010 geändert (Unterlagen 7.1T, Bl. 2, und 14.2T). Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren ferner zugesichert, die bestehende Bepflanzung gleichwertig zu ersetzen, falls es unerwartet zu einer Beschädigung im Zuge der Baumaßnahmen kommt.

Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 bzw. C.3.3.4.2 verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 zur Planfeststellung enthalten. Die Lärmimmissionen wurden für das Wohngebäude überprüft. Danach besteht kein Anspruch auf Lärmschutz in Form von weiteren Lärmschutzmaßnahmen wie der geforderten Weiterführung des verlängerten Lärmschutzwalles von der A 99 (5,5 m Dammhöhe) bis zum Übergang in die Kreisstraße M 3 auf Höhe des Hintermühlweges, die Errichtung einer 2,5 m hohe Lärmschutzwand, die an der Einschleifung der M 3 in den Kreisverkehr beginnt und bis einschließlich der Brücke an der B 471 (Beginn der neuen Straßenführung) führt, und die Bepflanzung der Fl. Nr. 1334/5 (Ausgleichsfläche), Fl. Nr. 1336 und 1337/5, jeweils Gemarkung Aschheim, mit einem dichten Mischwaldbestand. Das Wohngrundstück wird nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen wegen einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV sind nicht gegeben. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat am Anwesen IO-Nr. M002 einen Tagwert von maximal 61 dB(A) und einen Nachtwert von 55 dB(A) im Planungsfall ergeben. Am Anwesen erfolgt nur eine leichte Lärmerhöhung von bis zu 0,3 dB(A) am Tag und von bis zu 0,6 dB(A) in der Nacht (EG). Es kommt damit zu keiner Erhöhung des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A). Auch werden die Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts weder im Prognose-Nullfall noch im Prognose-Planfall erreicht bzw. überschritten. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Daher können wir den Vorhabensträger nicht zu den geforderten weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen verpflichten.

Bezüglich der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen zu C.3.4.2.2.4 verwiesen.

3.4.2.2.5 Einwender Nr. 1004

Der Einwender wendet sich gegen den dauerhaften Entzug von 987 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 1340 der Gemarkung Aschheim. Durch die erneute Flächenreduzierung um über 13 % und den Wegfall der Erschließung bedingt durch die geplante Auffassung des westlich verlaufenden Anliegerweges sei eine wirtschaftliche Bearbeitung des Grundstücks nicht mehr gegeben. Der Einwender fordert ein geeignetes Ersatzgrundstück und verlangt, den westlich verlaufenden Anliegerweg zur Erschließung der Teilfläche der Fl.Nr. 1340 aufrechtzuerhalten.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie zur Verwirklichung des Bauvorhabens erforderlich und nicht weiter minimierbar sind. Es wird auf die Ausführungen unter C.3.2 und C.3.3.3 verwiesen.

Der Einwender wendet sich ferner gegen die neue Straßenführung, weil sich dadurch der Weg von seinem Betrieb zu dem Pachtgrundstück Fl. Nr. 596, Gemarkung Unterföhring, um ca. 3 - 4 km verlängere und eine auszugleichende erhebliche wirtschaftliche Beeinträchtigung darstelle. Eine Verschlechterung der Verkehrsanbindung - sofern sie nach der letzten Planänderung überhaupt noch besteht - ist hinzunehmen. Für Straßenanlieger besteht kein Anspruch, dass die Straße nicht verändert wird (Art. 17 Abs. 1 BayStrWG). Es ist ausreichend, dass der für die funktionsgerechte Nutzung des Grundstücks erforderliche Zugang zum öffentlichen Straßennetz erhalten bleibt. Erst recht besteht kein Anspruch, dass das umliegende Straßennetz unverändert und eine bisherige günstige Erreichbarkeit aufrechterhalten bleibt. Es liegt lediglich eine objektiv günstige Situation vor, auf deren unveränderten Fortbestand nicht vertraut werden kann. Im Fall des Einwenders wird sich die Fahrstrecke entsprechend den Ermittlungen des Vorhabensträgers lediglich um ca. 650 m von 3,85 km auf 4,5 km erhöhen. Diesen Umweg halten wir für zumutbar. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.2 wird verwiesen.

Der westlich verlaufenden Anliegerweg zur Erschließung der Teilfläche der Fl. Nr. 1340, Gemarkung Aschheim, entfällt nicht und kann weiterhin als Zufahrt zu den anliegenden Flurstücken genutzt werden. Der Hintermühlweg zwischen der Mühlenstraße und der M 3 verliert durch den Entfall des Anschlusses an die M 3 seine Funktion als Verbindungsweg. Er wird deshalb künftig voraussichtlich nur noch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden. Eine Asphaltbefestigung ist deshalb nicht mehr erforderlich. Insofern ist daher eine Entsiegelung des Weges aus wasserwirtschaftlicher Sicht geboten.

Zu den Forderungen zur Unwirtschaftlichkeit der Restfläche und einer angemessenen Entschädigung in Form von geeignetem Ersatzland wird auf C.3.5.1.2.1 verwiesen. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen. Das Entstehen solcher Restflächen wird aber in der Abwägung berücksichtigt. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, geeignetes Ersatzland bereitzustellen, sofern solche Flächen zu angemessenen Bedingungen erworben werden können.

3.4.2.2.6 Einwender Nr. 1005

Der Einwender wendet sich gegen das Bauvorhaben, weil es in großem Umfang landwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehme, die ihm bisher als Ausreitgelände zur Verfügung standen. Es gebe zudem für Reiter keine verkehrssicheren Überquerungsmöglichkeiten über die B 471 in Richtung Aschheim mehr. Die Brücke Mühlenstraße sei die einzige gefahrlose Verbindung um Richtung Aschheim zu reiten. Die Brücke an der B 471 sei für die Überquerung gefährlich schmal. Die zweite Gefahrenstelle sei die Überquerung der B 471 beim Birkenhof, deren Ampelschaltung in Zukunft entfalle.

Diese Einwendungen weisen wir zurück. Auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Grundstücke Dritter und die Beschränkungen des Reitsports kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für die Verwirklichung des Bauvorhabens erforderlich und nicht weiter reduzierbar sind. Auf die Ausführungen unter C.3.2, C.3.3.2 und C.3.3.3.3 wird verwiesen.

Die bestehenden Standortfaktoren wie die verhältnismäßig ruhige Lage und die schöne Umgebung gehören nicht zum geschützten Bestand. Der Einwender hat keinen Anspruch auf unveränderten Fortbestand der für seine Reiterei förderlichen Rahmenbedingungen wie etwa des öffentlichen Wegsystems. Zudem wird das Brückenbauwerk A 99/Mühlenstraße im Zuge der Baumaßnahme nicht dauerhaft beseitigt, sondern lediglich in verschobener Lage neu errichtet. Dabei wird die Fahrbahn auf dem Bauwerk auf 6,50 m statt bisher 5,0 m verbreitert. Eine Querung

der Autobahn im Zuge der Mühlenstraße ist demnach auch künftig möglich. Zeitweilige Sperrungen der Mühlenstraße während der Bauzeit sind allerdings nicht zu vermeiden. Einfache bauliche Maßnahmen, wie z. B. die Anordnung von Kreisverkehrsplätzen an den bestehenden Knotenpunkten sind nicht geeignet, die bestehenden Verkehrsprobleme nachhaltig zu lösen.

Ferner fordert der Einwender eine Verbreiterung der Geh- und Radwege, um diese reitbar zu machen, und die Errichtung einer Bedarfsampel am Birkenhof.

Der Vorhabensträger ist der Forderung nach einer Verbreiterung von Wegen (BW-Verz. lfd. Nr. 1.17, 1.22, 1.23, 1.27, Unterlage 7.2T) und des Brückenbauwerks BW 1/1 (BW-Verz. lfd. Nr. 2.3, Unterlage 7.2T) in der 1. Tektur vom 28.01.2010 nachgekommen. Auf die Ausführungen unter C.3.3.3.4 wird verwiesen.

Die Forderung nach einer Bedarfsampel auf Höhe des Birkenhofs lehnen wir dagegen ab. Bisher bestehen an der M 3 höhengleiche Querungsmöglichkeiten am Hintermühlweg sowie am Verkehrsknoten B 471/M 3. Diese gehen zwar im Zuge der Baumaßnahme verloren, werden jedoch durch das neu geplante Bauwerk BW 1/1 ersetzt. Hierdurch ist künftig eine völlig gefahrlose Querung der M 3 möglich. Die Querung der B 471 erfolgt auch nach Abschluss der Baumaßnahme, wie bisher, über das Unterführungsbauwerk im Zuge der B 471 Süd. Die bestehende Situation wird demnach nicht verschlechtert, sondern sogar verbessert. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass auch bisher keine offizielle Querungsmöglichkeit der B 471 auf Höhe des Birkenhofs besteht, entstehen durch die geplante Neuordnung des untergeordneten Wegenetzes nur geringfügige und zumutbare Umwege. Eine vollständige Sicherheit vor Unfällen bei der Querung von Straßen, insbesondere mit Pferden, wird aber nicht herzustellen sein. Das gehört zum allgemeinen Lebensrisiko und ist einer Regelung im Planfeststellungsbeschluss nicht zugänglich. Die Anordnung einer Bedarfsampel ist im übrigen Sache der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Optische Beeinträchtigungen werden durch die in der Unterlage 12.2T genannten Gestaltungsmaßnahmen auf ein vertretbares Maß minimiert. Verbleibende Beeinträchtigungen sind aufgrund der unter C.3.2 begründeten Notwendigkeit der Maßnahme hinzunehmen.

Der Einwender hat im Verfahren weitere Lärm- und Luftschutzmaßnahmen in Form einer Aufforstung eines beidseitigen Waldstreifens entlang des Bauvorhabens beantragt. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 verwiesen. Es ist nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger keine speziellen Lärmschutzmaßnahmen für den zum Reiten nutzbaren Bereich vorgesehen hat, weil die zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen heranzuziehende 16. BImSchV für die Flächen, die der Einwender zum Ausreiten benutzt, keine einzuhaltenden Grenzwerte als schutzbedürftige Gebiete vorschreibt. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, auf welcher die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, welcher gelegentlich Flächen zur Erholung oder der Sportausübung, z. B. wie dem Reiten, aufsucht, ist nicht bestimmt genug, um unter den Begriff "Nachbarschaft" zu fallen. Auch die Anforderungen an die Luftreinhaltung werden durch die Planung erfüllt (C.3.4.2). Insofern ist auch die geforderte Anlage eines Waldstreifens nicht geboten, zumal nicht erläutert wurde, welche Bereiche damit geschützt werden sollten und außerdem durch diesen weitere Grundbetroffenheiten ausgelöst würden. Ferner ist mit der Anlage eines schmalen Gehölzstreifens auch nicht mit einer nennenswerten Reduzierung der Immissionen zu rechnen.

3.4.2.2.7 Jagdgenossenschaft Unterföhring

Die Jagdgenossenschaft Unterföhring wendet sich gegen das Bauvorhaben, weil sie eine erhebliche Beeinträchtigung der Schussrichtung zahlreicher jagdlicher Einrichtungen und bei Bewegungsjagden durch die neue Verkehrsführung befürchtet. Des weiteren müssten im Baubereich traditionell durchgeführte Treib-, Drück- und Suchjagden komplett unterbleiben. Außerdem sei mit einer Jagdverminderung durch Abwanderung von Schalenwild während und nach der Bauzeit, insbesondere durch die vorgesehene Seitenentnahme (BW-Verz. lfd. Nr. 1.29), zu rechnen. Es wird gefordert, mittels Beweissicherungsmaßnahmen und gegebenenfalls durch ein Gutachten die Jagdwertminderung zu dokumentieren und zu entschädigen. Den Einwand weisen wir zurück. Mögliche Erschwernisse bei der Jagdausübung und eventuelle Wertminderungen, die durch den Bau der Straße wegen der Lärmbeeinträchtigungen, möglichen Tierverlusten und durch Verringerung der Austauschbeziehungen außerhalb des Jagdreviers hervorgerufen werden könnten, sind jedenfalls nicht so gewichtig, dass sich dadurch eine Variante zur Verlegung der Anschlussstelle aufdrängen würde, die einen größeren Abstand zu dem Jagdrevier hält oder gar den Verzicht auf den Straßenbau erzwingen könnte. Zur Begründung der gewählten Planung verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.2, C.3.3.2 und C.3.3.3 dieses Beschlusses. Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu klären. Wir verweisen im Übrigen auf die Ausführungen bei C.3.3.10.

3.4.2.2.8 Einwender Nr. 1007

Der Einwender hat vom Vorhabensträger gefordert, Maßnahmen zum Ausgleich für die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in das im Regionalplan München festgelegte Vorranggebiet VR 800 zum Abbau von Kies und Sand (RP 14 B IV 2.8.4.2) zu ergreifen, um die Zukunft der dort tätigen Abbaufirma weiterhin zu sichern. Es wäre auch an eine Kompensation des Flächenverlustes im Vorranggebiet durch Entschädigung bzw. eine weitere Ausweisung von Flächen zu denken.

Wir halten dies für nicht notwendig. Das Bauvorhaben beansprucht keine Flächen des Einwenders. Das Bauvorhaben entspricht auch den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Hinsichtlich eines möglichen raumordnerischen Zielwiderspruchs wird auf die Ausführungen unter C.3.3.1 dieses Beschlusses verwiesen. Zudem hat der Vorhabensträger keine Kompetenz zur Ausweisung von Vorrangflächen.

Der Einwender forderte ferner eine Verlegung der derzeitigen Anbindung der Werkszufahrt an die geplante Umkehrschleife für Betrieb und Unterhaltung (BW-Verz. lfd. Nr. 1.4, Unterlage 7.2T) mit einer Zufahrtsstraße entlang der Gemarkungsgrenze Aschheim - Unterföhring. Dies führe langfristig zu einem reibungslosen und sicheren Verkehrsfluss und verhindere eine verbotene Mitbenutzung der Werksanbindung und der dazugehörigen Privatstraße zwischen den Werksgeländen durch viele Autofahrer als Abkürzung. Die jetzige Zufahrtstraße zum Werksgelände und zum festgelegten Vorranggebiet VR 800 zum Abbau von Kies und Sand könne dann aufgelöst werden. Wir lehnen diese Forderung ab, da es sich nicht um eine Folge des planfestgestellten Bauvorhabens handelt. Die Werkszufahrt zum Kieswerk liegt etwa 500 m südlich vom Bauende des geplanten Bauvorhabens entfernt. Sie wird durch das planfestgestellte Bauvorhaben nicht berührt. Etwaige erforderliche Änderungen zur Verbesserung der Erschließungssituation an dieser Anbindung liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers der Kreisstraße M 3 und betreffen nicht den Vorhabensträger. Dies ist daher in einem gesonderten Verfahren außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses zu regeln. Zudem wäre eine Zufahrt zur M 3 im Bereich des Unteren Aschheimer Weges aus Gründen der Verkehrssicherheit als äußerst bedenklich anzusehen, da auf Grund der Nähe zur Anschlussstelle viele Verkehrsteilnehmer durch das Lesen der Beschilderung und die damit verbundene Orientierung ein- bzw. abbiegende LKWs übersehen könnten. Eine Einbuße der

Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle B 471/M 3 durch einen weiteren Anschlussast halten wir aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auch nicht für gerechtfertigt.

Entschädigungsfragen für einen eventuellen Verlust von Abbaumöglichkeiten von Sand und Kies im Vorranggebiet VR 800 sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu klären. Dabei wird aber zu berücksichtigen sein, dass das Bauvorhaben keine Flächeninanspruchnahmen bei dem Einwender selbst, sondern bei anderen Grundstücksbetroffenen verursacht.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning auf der BAB A 99 Autobahnring München, Ostabschnitt, von der B 471 zur Kreisstraße M 3 mit Folgemaßnahmen 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.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, beruht die Widmung der neu erstellten Teile der Bundesfernstraßen auf § 2 Abs. 6 FStrG.

Das vom Vorhabensträger mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegte Umstufungskonzept im Zuge des Bauvorhabens wird gem. § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt, so dass die Statusverfügungen mit der Verkehrsfreigabe (bzw. Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck) wirksam werden. Der Vorentwurf für das planfestgestellte Bauvorhaben wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung genehmigt.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der Kreisstraße M 3, der Gemeindestraße „Mühlenstraße“ und sonstiger öffentliche Straßen folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Das Staatliche Bauamt Freising hat angeregt, dass die in der Unterlage 7.3, Blatt 1, dargestellte Widmungsdarstellung noch an den fortgeschrittenen Planungsstand der „Ostumfahrung Aschheim“ der Gemeinde Aschheim als nördlicher Teil der geplanten „A 99-Autobahnparallele“ angepasst wird. Wir lehnen dies ab. Die Maßnahme „Ortsumfahrung Aschheim“ überschneidet sich nicht mit der gegenständlichen Planfeststellung. Insofern ist die nachrichtliche Darstellung der Widmungen in diesem Bereich für dieses Verfahren unerheblich. Außerdem ändern sich die Widmungen frühestens mit der Verkehrsfreigabe der Ortsumfahrung Aschheim. Diese ist erst für Herbst 2010 vorgesehen. Insofern ist die Darstellung in den Planfeststellungsunterlagen noch richtig und aktuell.

4. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig (Postanschrift: Bundesverwaltungsgericht, Postfach 10 08 54, 04008 Leipzig), Klage erhoben werden. Die Klageerhebung muss schriftlich erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

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

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

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes als Bevollmächtigten vertreten lassen. Die Vollmacht ist schriftlich zu erteilen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts oder Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit der Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen 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 Rechtsbehelfe durch E-Mail ist nicht zulässig.

Hinweis zur Auslegung des Plans

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

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung.oberbayern.bayern.de abgerufen werden.

München, 23.06.2010

Deindl
Oberregierungsrat