

Aktenzeichen: 32-4354.1-A93-009



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**A 93 Rosenheim - Kiefersfelden
Umbau der Tankstelle Inntal Ost (alt)
zu einer PWC-Anlage
mit Umbau der AS Brannenburg (bei km 9,500)**

München, 25.06.2012

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	7
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	8
3.4 Landwirtschaft	9
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	9
4.1 Gegenstand / Zweck	9
4.2 Plan	10
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	10
4.3.1 Versickermulden	10
4.3.2 Absetz-/Abscheideanlage	10
4.3.3 Betrieb und Unterhaltung	10
4.3.4 Anzeigepflichten	10
5. Straßenrechtliche Verfügungen	11
6. Entscheidungen über Einwendungen	11
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	11
6.2 Zurückweisungen	11
7. Kostenentscheidung	11
B Sachverhalt	12
1. Beschreibung des Vorhabens	12
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	12
C Entscheidungsgründe	15

1. Verfahrensrechtliche Bewertung	15
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	15
1.2 Entbehrlichkeit einer UVP	15
1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG	16
2. Materiell-rechtliche Würdigung	17
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	17
2.2 Planrechtfertigung	17
2.2.1 Derzeitige und künftige Verkehrs- und Parkplatzsituation	17
2.2.2 Einwendungen	19
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	22
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung	22
2.3.2 Planungsvarianten	23
2.3.2.1 Untersuchte Varianten	23
2.3.2.2 Abstände zu benachbarten Nebenbetrieben und bestehenden PWC-Anlagen	24
2.3.2.3 Abstände zu benachbarten Anschlussstellen	24
2.3.2.4 Flächenbedarf und Versiegelung des Bodens	25
2.3.2.5 Wasser- und Abwasseranschluss	25
2.3.2.6 Umweltverträglichkeit	26
2.3.2.7 Zusammenfassung	26
2.3.2.8 Einwendungen	27
2.3.3 Technische Gestaltung	28
2.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz	32
2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege	36
2.3.6 Gewässerschutz	46
2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	52
2.3.8 Träger von Versorgungsleitungen	53
2.4 Private Einwendungen	53
2.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	53
2.4.2 Einzelne Einwender	56
2.5 Gesamtergebnis	59
2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	59
3. Kostenentscheidung	59

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
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
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
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-A93-009

**Vollzug des FStrG;
A 93 Rosenheim - Kiefersfelden
Umbau der Tankstelle Inntal Ost (alt)
zu einer PWC-Anlage
mit Umbau der AS Brannenburg**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Umbau der Tankstelle Inntal Ost (alt) zu einer PWC-Anlage mit Umbau der AS Brannenburg mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht mit Anlage 1	
3	Übersichtslageplan (Luftbild)	1:5.000
6	Regelquerschnitte	1:50
7.0	Lagepläne	1:1.000
7.1	Lagepläne zum Bauwerksverzeichnis	1:500

7.2	Bauwerksverzeichnis	
8	Höhenpläne	1:1.000/100
10	WC-Gebäude, Grundriss und Ansichten	1:100
11	Schalltechnische Berechnung, Emissions-, Immissionspegel und Lageplan	1:1000
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil mit Anlagen 1-3	
12.2.1	Übersichtslageplan	1:5.000
12.2.2	Bestands- und Konfliktplan	1:1.000
12.3	Maßnahmenplan	1:1.000
13	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	
14.1	Grunderwerbsplan	1:1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	
17.1	Angaben zur FFH-Vorprüfung DE 8238-371	
17.2	Lageplan zur FFH-Vorprüfung DE 8238-371	1:25.000

Die Übersichtskarte 1:25.000 (Unterlage 2) und die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 16) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

Geringfügige Änderungen der 1. Tektur vom 26.09.2011 im Text sind mit Roteintrag und Streichung überholter Passagen gekennzeichnet, die betreffenden Blätter sind mit einem T gekennzeichnet. Überholte Unterlagen tragen den roten Stempel „Ersetzt durch 1. Tektur vom 26.09.2011“.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

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

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

- 3.1.2 Der Wendelsteinbahn GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.3 Der Gemeinde Flintsbach, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.4 Dem Abwasserzweckverband Brannenburg/Flintsbach, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

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

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

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

- 3.2.1 Vor Baubeginn hat die Autobahndirektion Südbayern zusammen mit der Gemeinde Flintsbach eine Beweissicherung der als Baustellenzufahrt dienenden Ortsstraße Auweg und des weiteren als Baustellenzufahrt vorgesehenen Feld- und Waldwegs (Fl.Nr. 370/1 der Gemarkung Flintsbach) vorzunehmen.

- 3.2.2 Die als Baustellenzufahrt dienende Ortsstraße Auweg und der als Baustellenzufahrt vorgesehene Feld- und Waldweg (Fl.Nr. 370/1 der Gemarkung Flintsbach) sind nach Abschluss der Baumaßnahme vom Vorhabensträger wieder in Stand zu setzen.
- 3.2.3 Vor Baubeginn ist die Tragfähigkeit des Rohrdurchlasses (Betonrohr DN 400) auf Fl.Nr. 370/1 der Gemarkung Flintsbach über den Entwässerungsgraben östlich des Auwegs in Bezug auf den zu erwartenden Fahrzeugverkehr zu prüfen. Während der Bauarbeiten ist die Funktionsfähigkeit des Durchlasses zu gewährleisten. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist die Lage und der Zustand des Durchlasses zu prüfen und dieser ggf. zu erneuern.
- 3.2.4 Die Erreichbarkeit der Anwesen Auweg 42 und 44 der Einwender 1000 ist während der Bauzeit durchgängig zu gewährleisten.
- 3.2.5 Die Aufstellung bzw. der Standort des auf der Anlage vorgesehenen Oberflurhydranten ist mit der Gemeinde Flintsbach a. Inn abzustimmen. Der Hydrant ist an die neu zu verlegende Wasseranschlussleitung für die Toilettenanlage anzuschließen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Sämtliche erforderlichen Beseitigungen von Hecken, Feldgehölzen o. ä. sind in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar durchzuführen. Dabei ist auf die Fauna Rücksicht zu nehmen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
- 3.3.2 Die in der Planunterlage 12.3 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.
- 3.3.3 Das Abschieben von Oberboden auf der Maßnahmenfläche A1a ist auf schon durch Geländeänderungen überformte Bereiche zu beschränken. In den südlich angrenzenden schwach akzentuierten Wölbäckern sind keine Eingriffe in die gewachsene Bodenstruktur im Rahmen der Ersatzmaßnahme zulässig.
- 3.3.4 Ansaaten auf der Maßnahmenfläche A1a dürfen nur mit regionaltypischem Saatgut erfolgen.
- 3.3.5 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.

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

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

3.4 Landwirtschaft

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

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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

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

- 3.4.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

- 3.4.5 Die PWC-Anlage ist zum Schutz umliegender landwirtschaftlicher Nutzflächen vor Verunreinigung durch Abfälle und Fäkalien tierischer und menschlicher Herkunft einzuzäunen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Vorhabensträger wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der PWC-Anlage Inntal Ost über Mulden mit Erdschwellen, ein Abscheide- und Absetzbecken in das Grundwasser sowie über die Notüberlaufeinrichtung in den östlich des Auwegs (außerhalb der PWC-Anlage) verlaufenden Entwässerungsgraben erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Versickermulden

Die Versickermulden sind so zu errichten, dass die Versickerung über eine 30 cm mächtige belebte Oberbodenschicht erfolgt.

Die Versickerungsmulden sind auf eine Überschreitungshäufigkeit $n = 1 \frac{1}{a}$ zu bemessen.

4.3.2 Absetz-/Abscheideanlage

Die Absetz-/Abscheideanlage ist auf eine undurchlässige Fläche von 0,9166 ha zu bemessen.

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

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

4.3.4 Anzeigepflichten

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

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

5. Straßenrechtliche Verfügungen

Die Widmung der neuen bzw. die Einziehung der nicht mehr benötigten Bundesfernstraßenteile richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

6.1.1 Die Autobahndirektion Südbayern hat bis zum Neubau des Absetzbeckens BWV-Nr. 8 das bestehende Versickerbecken der ehemaligen Tankstelle Inntal Ost im Rahmen ihrer Unterhaltspflicht vom abgelagerten Müll zu reinigen und in ordnungsgemäßem Zustand zu erhalten.

6.1.2 Die Erreichbarkeit des Anwesens der Einwender 1000 mit Fahrzeugen ist während der gesamten Bauzeit zu gewährleisten.

6.2 Zurückweisungen

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

7. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das vorliegende Bauvorhaben umfasst den ostseitigen Umbau der Anschlussstellenrampe der AS Brannenburg und den Umbau der Tankstelle Inntal Ost (alt) an der BAB A 93, Rosenheim – Kiefersfelden, zu einer unbewirtschafteten Rastanlage mit WC (PWC Anlage) bei km 9,5. Die Auflassung der bestehenden Tankstelle Inntal Ost bei km 9,5 ist durch den Neubau der Tank- und Rastanlage (TR Anlage) Kiefersfelden Ost ausgelöst worden, die nur rd. 15 km entfernt, im Frühjahr 2007 fertig gestellt worden ist. Somit war ein wirtschaftlicher Betrieb für die Tankstelle Inntal nicht mehr gewährleistet. Der Betreiber der Anlage, die Tank und Rast GmbH, hat daher den Betreibervertrag gekündigt.

Als notwendige Folgemaßnahme des Umbaus der Tankstelle zu einer PWC-Anlage wird ein Umbau der Anschlussstelle Brannenburg erforderlich, da sich die Verflechtungsstrecke zwischen dem Ausfahrpunkt aus der PWC Anlage und dem Ausfahrpunkt zur Tangentenrampe der AS Brannenburg soweit verringert, dass die auftretenden Verflechtungsvorgänge auf der verbleibenden Strecke nicht mehr verkehrssicher abgewickelt werden können.

Auf der bisherigen Anlage waren 31 Stellplätze für Pkw vorhanden. Lkw-Stellplätze wurden nicht angeboten. Die neue PWC-Anlage ist gegliedert in einen Stellplatzbereich für Lkw und Bus, einen Stellplatzbereich für Pkw und einen dazwischen liegenden Aufenthalts- und WC-Bereich. Die Anzahl der Parkstände beträgt 31 für Pkw, 23 für Lkw und 4 für Busse, also insgesamt 58.

Die Einzelheiten der Baumaßnahme sind in den genehmigten Unterlagen (Unterlage 1) beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird Bezug genommen.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 28.05.2009 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für den Umbau der Tankstelle Inntal Ost (alt) zu einer PWC-Anlage mit Umbau der AS Brannenburg das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 30.06.2009 bis 29.07.2009 bei der Gemeinde Flintsbach am Inn nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen

Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Flintsbach am Inn oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 12.08.2009 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Flintsbach
- Landratsamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Amt für ländliche Entwicklung, Oberbayern
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Rosenheim
- Abwasserzweckverband Brannenburg/Flintsbach
- Wendelsteinbahn GmbH

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend. Es gingen Einwendungen insbesondere der betroffenen Grundstückseigentümer und der Gemeinde Flintsbach am Inn ein.

Aufgrund der erhobenen Einwendungen beantragte die Autobahndirektion Südbayern mit Schreiben vom 26.09.2011, das Verfahren mit den geänderten Unterlagen der 1. Tektur vom 26.09.2011 fortzusetzen.

Die Planänderungen beinhalten im Wesentlichen einen Sichtschutzwall zwischen der Autobahn und der PWC-Anlage sowie einen äußeren Sichtschutzwall um die PWC-Anlage, ein geändertes Entwässerungssystem und eine ausführliche Begründung der gewählten Variante im Erläuterungsbericht (Unterlage 1). Zudem wurde das Kompensationskonzept geändert und eine neue Kompensationsfläche A1a in die Planung aufgenommen.

Da es sich bei der 1. Tektur um Änderungen mit einem begrenzten Umgriff handelte und die privaten Betroffenen bekannt waren, wurden die Unterlagen nicht erneut öffentlich ausgelegt, sondern mit Schreiben vom 21.10.2011 den Betroffenen

zugeschickt. Zudem wurden die Gemeinde Flintsbach, das Landratsamt Rosenheim, das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim, das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Rosenheim und das Bayerische Landesamt für Umwelt zu den Planänderungen erneut beteiligt. Neu um Stellungnahme gebeten wurden wegen der Lage der Ausgleichsfläche A1a die Gemeinde Irschenberg und das Landratsamt Miesbach. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen der 1. Tektur bei der jeweiligen Gemeinde oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 21.11.2011 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben und verspätete Einwendungen ausgeschlossen sind. Es gingen erneut Einwendungen gegen die Planung ein.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 27.02.2012 in Flintsbach erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach § 17 Abs. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Die PWC-Anlage ist gem. § 1 Abs. 3 Nr. 5 i.V.m. § 15 Abs. 1 FStrG als Nebenanlage Teil der Bundesautobahn BAB A 93.

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

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

Die obligatorische UVP-Pflicht gemäß § 3b Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG ist in diesem Fall nicht einschlägig, weil sie nur für den Bau von Bundesautobahnen gilt, nicht jedoch für deren Änderung. Für die mit diesem Beschluss genehmigten Maßnahmen an der BAB A 93 war gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2

i. V .m. § 3c Abs. 1 Satz 1 und 3 UVPG mittels einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles festzustellen, ob eine UVP erforderlich ist.

Die Autobahndirektion Südbayern hat mit Schreiben vom 20.05.2008 bei der Regierung von Oberbayern die Durchführung dieser allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles beantragt. Unter Beteiligung der Höheren Naturschutzbehörde und des Sachgebiets Wasserwirtschaft ist die Regierung zu dem Ergebnis gekommen, dass das genehmigte Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zur Folge haben wird und somit keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (vgl. Aktenvermerk vom 15.07.2008, Az.: 32-4354.0-231). Die vorgesehenen Baumaßnahmen nehmen nur in geringem Umfang Naturgüter wie Boden, Wasser und Natur und Landschaft in Anspruch. Nationale Schutzgebiete und Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung sind nicht betroffen. Diese Feststellung wurde gemäß § 3a Satz 2 UVPG im Oberbayerischen Amtsblatt vom 25.07.2008 öffentlich bekannt gemacht.

1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG

Unabhängig von der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist zu prüfen, ob eine sog. FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Ausgangspunkt für die Frage einer Verträglichkeitsuntersuchung in diesem Verfahren ist § 33 Abs. 1 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 schutzzweckmaßgeblichen Bestandteilen führen kann. Abweichend davon kann ein Projekt nur nach § 34 Abs. 3 BNatSchG unter den dort genannten Voraussetzungen zugelassen werden.

Im Eingriffs- und Wirkungsbereich des Bauvorhabens befindet sich kein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein europäisches Vogelschutzgebiet. Das nächste FFH-Gebiet DE 8238-371 „Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf“ ist ca. 500 m entfernt. Nach der in den Unterlagen 17.1 und 17.2 enthaltenen FFH-Verträglichkeitsabschätzung können erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des FFH-Gebiets DE 8238-371 schon aufgrund der Entfernung mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Daher war im Verfahren eine gesonderte Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens nach § 34 Abs. 1 BNatSchG nicht erforderlich.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2 Planrechtfertigung

Eine hoheitliche Planung findet ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sie ist vielmehr für die konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig. Für die Planrechtfertigung ist jedoch nur zu verlangen, dass das fragliche Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweiligen zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes, objektiv vernünftigerweise geboten ist; unausweichlich erforderlich muss es dagegen nicht sein. Ein Vorhaben scheitert an der mangelnden Planrechtfertigung als einer Planungsschranke nur dann, wenn es sinnvoll und zweckmäßig unterbleiben kann. Grundsätzlich ist damit im Rahmen der Planrechtfertigung zu klären, ob die für das Bauvorhaben streitenden öffentlichen Belange generell geeignet sind, eine Enteignung zu rechtfertigen.

Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind die Bundesfernstraßen im einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei sind auch insbesondere die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG).

2.2.1 Derzeitige und künftige Verkehrs- und Parkplatzsituation

Die BAB A 93, Rosenheim – Kiefersfelden, ist ein bedeutender Straßenverkehrsweg für den Wirtschafts- und Reiseverkehr von Deutschland nach Österreich und Italien. Hinzu kommt ein ausgeprägter Ausflugsverkehr aus dem Ballungsraum München in das nahe gelegene Alpengebiet. Insbesondere in den Reisemonaten ist die Verkehrsbelastung sehr hoch. Sie liegt im Februar 20 Prozent und im August 30 Prozent über dem Jahresdurchschnitt. Der Wochenendverkehr bringt die höchsten

Belastungen. Zudem ist die Autobahnverbindung über die deutschen Bundesautobahnen A 8 und A 93 Süd die günstigste Straßenverbindung zwischen den österreichischen Bundesländern Salzburg und Tirol. Seit der Aufhebung der Grenzübergänge hat sich der innerösterreichische Ost-West-Verkehr, dabei besonders der Lkw-Verkehr auf diese Autobahnen verlagert. Zwischen den amtlichen Zählungen der Jahre 2000 und 2005 nahmen der Gesamtverkehr um 11 Prozent und der Schwerverkehr um 18 Prozent zu. Bei der letzten amtlichen Straßenverkehrszählung im Jahr 2005 betrug der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV2005) zwischen den Anschlussstellen Reischenhart und Brannenburg 48.216 Kfz/24h und zwischen den Anschlussstellen Brannenburg und Oberaudorf 46.655 Kfz/24h. Der Lkw-Anteil lag dabei auf dem Streckenabschnitt nördlich der AS Brannenburg bei 14,1 Prozent am Tag und 26,9 Prozent in der Nacht. Südlich der AS Brannenburg wurde tags ein Lkw-Anteil von 14,5 Prozent und nachts ein Lkw-Anteil von 27,6 Prozent ermittelt. Für das Jahr 2025 wird für den nördlichen Streckenabschnitt ein Verkehrsaufkommen (DTV2025) von 53.000 Kfz/24h und für den südlichen Streckenabschnitt von 51.300 Kfz/24h prognostiziert. Dies entspricht bezogen auf das Jahr 2005 einer Zunahme von fast 10 Prozent.

Die Auflassung der bisherigen Tankstelle Inntal Ost zu einer PWC-Anlage ist eine Folge des Neubaus der nur rd. 15 km entfernten Tank- und Rastanlage Kiefersfelden Ost, die im Frühjahr 2007 eröffnet wurde. Damit war ein wirtschaftlicher Betrieb für die Tankstelle Inntal Ost nicht mehr gewährleistet. Der Konzessionsnehmer, die Autobahn Tank und Rast GmbH hat daher den Betreibervertrag gekündigt.

Die Notwendigkeit einer PWC-Anlage ergibt sich vor allem aus dem gestiegenen Bedarf an Parkmöglichkeiten für den Lkw-Verkehr. Gerade aufgrund des Lkw-Nachtfahrverbotes im österreichischen Teil der Inntal- und Brennerautobahn bedarf es dringend der Vermehrung von Parkmöglichkeiten für den Lkw-Verkehr, um die vorgeschriebenen Ruhezeiten der Lkw-Fahrer zu gewährleisten. Die bei der beantragten Maßnahme vorgesehene Schaffung von 28 Parkständen für Lkw und 6 Parkständen für Busse zusätzlich zu den vorgesehenen 32 Pkw-Parkständen entspricht diesem Ziel.

Der Umbau der AS Brannenburg ist erforderlich, weil schon die Minimalabstände nach den einschlägigen Planungsrichtlinien zwischen der PWC-Anlage und der Anschlussstelle sonst nicht eingehalten werden könnten. Durch den Umbau der Tankstelle zu einer PWC Anlage verringert sich die – bereits bisher zu knappe - Verflechtungsstrecke zwischen dem Ausfahrpunkt aus der PWC Anlage und dem

Ausfahrpunkt zur Tangentenrampe der AS Brannenburg weiter, so dass die auftretenden Verflechtungsvorgänge auf der verbleibenden Strecke nicht mehr verkehrssicher abgewickelt werden können. Eine Verschiebung der gesamten Anlage in Richtung Süden bei entsprechender Verlagerung des Ausfahrpunktes aus der PWC Anlage in Richtung Süden mit dem Ziel, die Verflechtungsstrecke zu verlängern, ist wegen der topographischen Verhältnisse auszuschließen. Der Umbau der AS Brannenburg ist somit aus Verkehrssicherheitsgründen eine erforderliche Folgemaßnahme.

2.2.2 Einwendungen

Generelle Erforderlichkeit einer PWC-Anlage

Die Einwender 1000 und 1003 bestreiten die Erforderlichkeit der Maßnahme. Diese werde nur auf Druck einer starken Lobby der Privatwirtschaft realisiert, ohne dass künftige Auswirkungen wie der Brenner-Basistunnel berücksichtigt seien. Ein Bedarf an zusätzlichen Parkmöglichkeiten an der nun geplanten Stelle bzw. im Inntal ergebe sich nachweislich nicht. Der im Moment zur Verfügung stehende Parkplatz (ebenso wie der nachfolgende auf Höhe Reischenhart) werde von Lkw kaum genutzt. Am Sonntag, den 20.11.2011 hätten beispielsweise nur 3 Lkw während des Tages auf der verfügbaren Parkfläche gestanden. Dies sei darin begründet, dass sich z.B. die Parkanlage am Irschenberg immer mehr zu einem „Magnet“ entwickle, z.B. durch mehrere Tankstellen (auch speziell für Lkw) und „abwechslungsreiche“ Verpflegungsmöglichkeiten.

Im Erläuterungsbericht sei nicht berücksichtigt, dass durch das sektorale Fahrverbot bzw. weitere Beschränkungen des Schwerlastverkehrs dieser oftmals schon in Italien bzw. in Österreich zum Stehen komme und daher der Bedarf an der A 93 in Richtung Rosenheim einer gesonderten Betrachtung bedürfe.

Die Maßnahme ist demgegenüber unserer Ansicht nach vernünftigerweise geboten, um durch zusätzliche Bereitstellung von Lkw-Parkplätzen die Einhaltung der Ruhezeiten durch die Fahrer besser zu ermöglichen und aufgetretene Verkehrssicherheitsprobleme durch falsch abgestellte Lkw zu vermeiden. Eine zwingende verkehrliche Notwendigkeit oder der Nachweis, dass die jeweilige Maßnahme die einzige denkbare Lösungsmöglichkeit für eine Verkehrsproblematik ist, ist für die Bejahung der Planrechtfertigung nicht erforderlich. Stattdessen liegt eine ausreichende Planrechtfertigung nach langjährig gefestigter Rechtsprechung (z.B. BVerwG, Urt. v. 11.07.2001; BVerwGE 114,364 und BVerwG; Urt. v.

22.03.1985, BVerwGE 71,166), wenn die Maßnahme zum Erreichen der jeweiligen Planungsziele vernünftigerweise geboten ist.

Die Notwendigkeit der Maßnahme ergibt sich aus einer im März 2008 durchgeführten Erhebung der bundesweiten Lkw-Parkstandsituation auf allen Rastanlagen, Autohöfen und sonstigen Anlagen mit Parkmöglichkeiten (z.B. Grenzzollanlagen) durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Das von der BASt erarbeitete bundeseinheitliche Erhebungskonzept sah zur Absicherung der Erhebungsergebnisse vor, dass für jeden Erhebungsstandort mindestens drei Zählwerte aus dem relevanten Zeitraum, in dem die maximale Belastung erwartet wurde, erfasst werden sollten. Die maximale Belastung wurde nach Auswertungen von Dauermessstellen auf den Bundesautobahnen sowie zurückliegenden Untersuchungen einzelner Rastanlagen in den Nächten von Dienstag auf Mittwoch sowie von Mittwoch auf Donnerstag zwischen 22 und 3 Uhr berechnet. Insgesamt wurde an 2.186 Erhebungsstandorten die Anzahl der in den drei Nächten abgestellten Lkw erhoben.

Die Auswertung der Parkstandsituation entlang der Bundesautobahn (BAB) A 93 Süd zeigte in dieser Untersuchung ein Defizit von ca. 145 Lkw-Stellplätzen in Fahrtrichtung Kiefersfelden und von ca. 65 Lkw-Stellplätzen in Richtung Rosenheim. Die Kapazität der bestehenden Rastanlagen ist damit in beiden Richtungen um ein Vielfaches überschritten.

Mit einem Vollausbau des Brenner-Basis-Tunnel inklusive der erforderlichen Zulaufstrecken ist aktuell nicht vor dem Jahr 2025 zu rechnen. Derzeitige Verkehrsprognosen erstrecken sich maximal auf das Jahr 2025. Weiter reichende Prognosen sind aufgrund von wirtschaftlichen, demographischen und politischen Einflussfaktoren nicht sinnvoll. Aus diesem Grund ist eine mögliche Entlastung der BAB A 93 Süd infolge des Brenner-Basis-Tunnels nicht abschätzbar und hängt zudem auch maßgeblich von den Nutzungsbedingungen (z.B. Transportkosten) ab.

Jedenfalls besteht gegenwärtig das aufgeführte Defizit an Lkw-Stellplätzen entlang der Inntalautobahn. Eine Verbesserung der Stellplatzsituation ohne zielgerichtete Maßnahmen ist in den nächsten Jahren nicht zu erwarten.

Verkehrszahlen

Bei der zur Begründung herangezogenen „amtlichen“ Verkehrszählung aus dem Jahr 2005 handele es sich nach Meinung der Einwender 1000 um eine fehlerhafte Abwägungsgrundlage. Sie fordern eine aktuelle Prognose und Bedarfsberechnung

für die A 93 in Richtung Rosenheim bzw. eine Datenerhebung unter den aktuellen Gegebenheiten. Völlig unverständlich sei, dass sich der Bedarf an Lkw-Stellflächen seit 2009 trotz der Auswirkungen der Wirtschaftskrise noch weiter erhöht haben soll.

In Tirol sei die Verkehrsbelastung permanent im Rahmen einer automatischen Zählung erhoben worden. Am Abschnitt Anschlussstelle Kufstein Nord - Anschlussstelle Kufstein Süd, also am nördlichsten Punkt der A 12 (Inntal Autobahn) bestehe nach den Zahlen des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ein jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr von insgesamt 39.587/24 h Fahrzeugen, davon 31.737 Pkw.

Nach den Angaben des Erläuterungsberichts seien im Jahr 2005 durchschnittlich zwischen den Anschlussstellen Brannenburg und Oberaudorf dagegen 46.655 Kfz am Tag gezählt worden. Es fehle jedoch jegliche Angabe über Dauer, Zeitpunkt und Umfang der Zählung. Eine derartige hohe Abweichung der gezählten Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen sei nicht erklärbar. Auch die Abschätzung des prozentualen Lkw-Anteils sei aus den überlassenen Unterlagen nicht nachvollziehbar. Es sei auch nicht nachvollziehbar, auf welche Fahrtrichtung sich das Verkehrsaufkommen beziehe, ebenso wenig wie das vermeintlich erhöhte Verkehrsaufkommen um 20% im Februar und 30% im August. Weiterhin bleibe unklar, wie die Beurteilung von Transit- bzw. Ziel- und Quellverkehr und der damit ggf. nicht gegebenen Notwendigkeit für PWC Anlagen in die Bedarfsermittlung eingegangen sei und in welcher Weise Unterschiede zwischen Transportaufkommen (Tonnen) und Transportleistung (Tonnenkilometer) in die Prognoserechnung und die Ermittlung eines vermeintlichen Bedarfs an Parkmöglichkeiten einbezogen worden seien.

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Verkehrszahlen halten wir für nachvollziehbar und ausreichend für die Beurteilung des geplanten Bauvorhabens.

Zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung und zur Ermittlung der Verkehrsstärken auf dem qualifizierten Straßennetz finden bundesweite Straßenverkehrszählungen (SVZ) im Fünfjahres-Turnus statt. Diese erfolgen durch manuelle Zählungen in Verbindung mit fest installierten, automatischen Dauerzählstellen. An Bundesautobahnen erfolgt die manuelle Zählung jeweils an zwei Werktagen, Freitagen, Sonntagen und Urlaubstagen je drei Stunden nachmittags, zudem an den Werktagen auch zwei Stunden vormittags. Dies ergibt insgesamt Zählzeiten von 28 Stunden. Die erhobenen Daten geben eine zeitliche Stichprobe wieder. Die manuell erhobenen Stundenwerte werden mithilfe von Hochrechnungsfaktoren zu DTV-

Werten und anderen Kenngrößen hochgerechnet. Grundlage für die Hochrechnungsfaktoren bilden die Langzeitdaten der automatischen Dauerzählstellen, die parallel dazu während des ganzen Jahres erfasst werden. Damit liefern die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung umfassende und repräsentative Aussagen zur Verkehrsbelastung auf dem qualifizierten Straßennetz.

Die Abweichungen zwischen den in Österreich ermittelten Verkehrsmengen zu den im Bereich südlich der Anschlussstelle Brannenburg ermittelten Verkehrsmengen beruht auf unterschiedlichen Zu- und Abströmen zur BAB A 93 Süd in den verschiedenen Streckenabschnitten. Zudem ist von Süden nach Norden auf der BAB A 93 Süd bzw. von Ost nach West auf der BAB A 8 Ost eine stetige Zunahme der Verkehrsmengen erkennbar, welche sich durch die zunehmende Nähe zum Ballungsraum München und seinem großen Einzugsgebiet erklären lässt.

Der angegebene prozentuale Anteil an Lkws wird durch das Verhältnis der Anzahl an Fahrzeugen des Schwerverkehrs pro 24 Stunden zur Gesamtanzahl an Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden ermittelt. Die angegebenen Verkehrsmengen beziehen sich auf beide Fahrrichtungen innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden.

Die BAB A 93 Süd ist aufgrund ihrer Verbindungsfunktion ein bedeutender Straßenverkehrsweg für den Wirtschafts- und Reiseverkehr von Deutschland nach Österreich und Italien. Hinzu kommt ein ausgeprägter Ausflugsverkehr aus dem Ballungsraum München. Sie ist somit von starkem Wochenendverkehr und Ferien- bzw. Urlaubsverkehr (sog. saisonalem Verkehr) geprägt. In den Monaten Februar und August liegen die Winter- bzw. Sommerferien von Bayern und vieler weiterer deutscher Bundesländer. Daher kommt es in diesen beiden Monaten zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der BAB A 93 Süd.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

Die Nutzung der teilweise bereits versiegelten Flächen der ehemaligen Tankstelle Inntal Ost trägt den Zielen und Grundsätzen im Landesentwicklungsprogramm Bayern in der Fortschreibung 2006 (LEP B V 1.1.6) und im Regionalplan für die Region Südostoberbayern (RP 18 B VII 1 G) für einen flächensparenden Verkehrsausbau Rechnung.

2.3.2 Planungsvarianten

Die Regierung war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445).

2.3.2.1 Untersuchte Varianten

Die Autobahndirektion Südbayern hat bereits im Jahr 1994 entlang der Richtungsfahrbahn Kiefersfelden – Rosenheim für den eventuellen Bau einer Rastanlage folgende sechs Standorte untersucht:

- Standort 1: „Reischenhart“ bei km 4,1
- Standort 2: „Schwaig“ bei km 8,3
- Standort 3: „Flintsbach Nord“ bei km 9,5 (gewählter Standort für PWC-Anlage)
- Standort 4: „Flintsbach Mitte“ bei km 10,2
- Standort 5: „Flintsbach Süd“ bei km 10,9
- Standort 6: „Oberaudorf“ bei km 21,1

Bei den Standorten 1, 2, 4, 5, 6 handelt es sich um neue Standorte, Standort 3 entspricht dem Standort der ehemaligen Tankstelle Inntal Ost.

Weitere Standorte kommen aufgrund zahlreicher Zwangspunkte nicht in Frage. Zwischen km 13,8 und km 18,7 verläuft die A 93 Süd in unmittelbarer Nähe zum Inn, so dass eine Standortwahl in diesem Bereich ausgeschlossen ist. An anderen Streckenabschnitten wird darüber hinaus eine freie Standortwahl durch umweltfachliche Aspekte (erheblicher Waldeingriff) verhindert. Aus diesen Gründen scheidet die bestehenden Parkplätze Nickelheim Ost (bei km 3,5) und Kranzhorn (bei km 15,6) als mögliche Standortvarianten für eine PWC-Anlage schon im Rahmen einer Grobanalyse aus.

Die Lage der untersuchten Standorte sowie der umweltfachlichen Restriktionen sind in den Abbildungen 1 und 2 (S. 11T und 12T) der Unterlage 1 dargestellt.

Die o. .g. Varianten wurden anhand der folgenden Kriterien miteinander verglichen:

2.3.2.2 Abstände zu benachbarten Nebenbetrieben und bestehenden PWC-Anlagen

Im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit sind Rastanlagen an Bundesautobahnen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Nach den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen“ (VHRR 1999) soll der Regelabstand zwischen einer bewirtschafteten und einer unbewirtschafteten Rastanlage sowie zwischen zwei unmittelbar aufeinanderfolgenden unbewirtschafteten Rastanlagen 15 km bis 20 km betragen.

Die genauen Abstände sind der Tabelle in Unterlage 1 Kap. 3.3.2 (S. 13 T) zu entnehmen.

Der Standort Oberaudorf ist zur Vervollständigung des Netzes mit Rastanlagen aufgrund der zu kleinen bzw. zu großen Abstände zur nächsten Rastanlage nicht geeignet. Der Standort Reischenhart ist aus den gleichen Gründen nur bedingt geeignet.

Die Standorte Schwaig sowie Flintsbach Nord (Planfeststellungsvariante), Mitte und Süd liegen im einschlägigen Regelabstand von 15 km bis 20 km zur nächsten Rastanlage und scheiden bei diesem Kriterium damit deutlich besser ab als die Standorte Oberaudorf und Reischenhart.

2.3.2.3 Abstände zu benachbarten Anschlussstellen

Rastanlagen sollen gemäß den einschlägigen Richtlinien von Knotenpunkten (Autobahnkreuze und Anschlussstellen) so weit entfernt liegen, dass die wegweisende Beschilderung u. a. begreifbar, leicht verständlich und eindeutig ist sowie einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf gewährleistet.

Der Regelabstand für Rastanlagen, die hinter dem Knotenpunkt liegen, beträgt 1.100 m zum entsprechenden Knotenpunkt. Liegt die Rastanlage vor dem Knotenpunkt, so beträgt der Abstand zur Ausfahrt bei Autobahnkreuzen 2.100 m und bei Anschlussstellen 1.100 m. Bei Unterschreitung des Regelabstandes ist gemäß den Richtlinien auch eine Doppelankündigung zweier Ausfahrten zulässig. In diesem Fall sollte jedoch ein Abstand von mindestens 600 m nicht unterschritten werden. Unterhalb des Mindestabstandes sind Aus- bzw. Einfahrt der Rastanlage und Ein- bzw. Ausfahrt des Knotenpunktes z. B. zu einem Verflechtungsfahrbahnenstreifen ausreichender Länge an der durchgehenden Fahrbahn zusammenzufassen.

An den Standorten Schwaig und Flintsbach Nord (Planfeststellungsvariante) sind die Maßgaben für einen Verflechtungsfahrestreifen gegeben, weil Aus- bzw. Einfahrt der Rastanlage und Ein- bzw. Ausfahrt nicht dem geforderten Mindestabstand für eine Doppelwegweisung genügen.

An den übrigen untersuchten Standorten wird der Mindestabstand oder sogar der Regelabstand zum benachbarten Knotenpunkt eingehalten, so dass an diesen Standorten Aus- bzw. Einfahrt der Rastanlage und Ein- bzw. Ausfahrt des Knotenpunktes voneinander isoliert angeordnet werden können.

Die Standorte Schwaig und Flintsbach Nord haben daher insoweit leichte Nachteile bei diesem Kriterium, können aber mittels eines Verflechtungsfahrestreifens dennoch richtlinienkonform realisiert werden.

2.3.2.4 Flächenbedarf und Versiegelung des Bodens

Alle untersuchten Standortvarianten haben die gleiche Anlage in Art und Umfang zur Grundlage, so dass der Flächenbedarf an den sechs untersuchten Standorten in etwa identisch wäre.

Differenzen infolge von Geländeeingriffen und -anpassungen sind geringfügig, da die Gradienten der Inntalautobahn praktisch im gesamten Inntal geländenah verläuft.

Erforderlicher Grunderwerb privater Eigentumsflächen und Neuversiegelung des Bodens sind beim Ausbau bestehender (bzw. aufgelassener) Standorte wesentlich geringer als bei einem Neubau. Aufgrund der Vorbelastung des beantragten Standortes Flintsbach Nord durch die ehemalige Tankstelle Inntal Ost sind an diesem Standort der erforderliche Grunderwerb und die Neuversiegelung des Bodens erheblich geringer als an allen anderen Standorten. Die Planfeststellungsvariante hat insoweit deutliche Vorteile gegenüber allen geprüften Alternativen, auch wenn sie nicht ohne Eingriff in privates Eigentum realisiert werden kann.

2.3.2.5 Wasser- und Abwasseranschluss

Der Standort Flintsbach Nord ist infolge der aufgelassenen Tankstelle Inntal Ost als einziger Standort bereits mit allen erforderlichen Anschlussleitungen versehen. Daher ist die Versorgung der Anlage mit Frischwasser und Strom sowie die Entsorgung von Abwasser ohne weiteres möglich. Alle anderen Standorte müssten aufwendig neu erschlossen werden, was weitere Eingriffe nach sich zieht.

Die Planfeststellungsvariante hat hier also deutliche Vorteile gegenüber allen anderen untersuchten Standorten.

2.3.2.6 Umweltverträglichkeit

In der Tabelle auf Blatt 16T der Unterlage 1 sind die Auswirkungen (Konfliktintensität: keine bis hoch) der projektierten PWC-Anlage auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG für die sechs untersuchten Standorte zusammengefasst. Mit Abstand am schlechtesten schneidet im Vergleich aller möglichen Standorte der Standort Oberaudorf hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit ab. Die Standorte Reischenhart, Schwaig, Flintsbach Süd befinden sich nach der Bewertung möglicher Umweltbeeinträchtigungen im Mittelfeld einer sich ergebenden Variantenreihung. An den Standorten Flintsbach Nord und Flintsbach Mitte sind die negativen Effekte der projektierten Anlage auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG am geringsten.

2.3.2.7 Zusammenfassung

Die Untersuchung ergab, dass der beantragte Standort (Flintsbach Nord) die besten Voraussetzungen für den Bau einer neuen unbewirtschafteten Rastanlage bietet und keine hindernden Gründe gegen diesen Standort sprechen.

An diesem Standort werden einschlägige Abstände zu benachbarten Nebenbetrieben und PWC-Anlagen eingehalten. Bei einer Überlagerung des Einfahrstreifens aus der PWC-Anlage und dem Ausfahrstreifen der AS Brannenburg, wie es bereits im Bestand der Fall ist, werden alle erforderlichen Ansprüche an Knotenpunkte eingehalten. Der Standort erfüllt damit alle Anforderungen im Fernstraßennetz und hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

Der Verlust landwirtschaftlicher Flächen und die Beeinträchtigungen des Bodens kann durch die Einbeziehung der ehemaligen Tankstelle mit Parkplatz am geringsten gehalten werden. Darüber hinaus werden der Bedarf privater Eigentumsflächen und die Neuversiegelung insgesamt minimiert.

Die Versorgung der Anlage mit Frischwasser und Strom sowie die Entsorgung von Abwasser ist problemlos möglich, da an diesem Ort alle Sparten bereits vorhanden sind. Der Bau der PWC-Anlage an einem anderen Standort würde weitere Eingriffe in privates Eigentum und weitere Umweltauswirkungen nach sich ziehen. Bei dem geplanten Umbau der ehemaligen Tankstelle in eine PWC-Anlage sind im Vergleich mit anderen Standortalternativen die geringsten Umweltauswirkungen zu erwarten. Insgesamt wird das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen der

Umweltgüter zur Folge haben. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind am vorhandenen Standort bestmöglich minimierbar.

Nach Abwägung der verkehrlichen, privatrechtlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Argumente drängt sich kein alternativer Standort auf. Insbesondere die bereits vorhandene Erschließung des Standortes, als auch der minimierte Bedarf an Eigentumsflächen spricht für den Umbau der ehemaligen Tankstelle Inntal Ost.

2.3.2.8 Einwendungen

Die Einwender 1000 sind der Auffassung, dass die Alternativen nicht hinreichend geprüft worden seien. So sei z.B. bei der Standortvariante 6 „Oberaudorf“ als Nachteil ausgeführt, dass sich dort der Inntalradweg befinde. Diesen gebe es aber auch in Flintsbach (Nord), parallel zum „Mozartradweg“; denn beide Radwege würden am Inn geführt. Außerdem werde der Inndamm selbstverständlich auch in Flintsbach von Spaziergängern, Radfahrern etc. genutzt.

Auch ergebe sich bei der Standortalternative 2 „Schwaig“ anders als in den Unterlagen dargestellt auch kein Waldeingriff.

Die Einwender 1003 weisen darauf hin, dass Flintsbach sich an der engsten Stelle des Inntals befinde und bisher durch eine Autobahn, eine Bundesstraße, eine Eisenbahn mit einer eventuellen Erweiterung wegen des Brenner-Basis-Tunnels, eine Starkstromleitung, eine Gasleitung, eine Erdölleitung und die schon bestehenden PWC-Anlage Inntal West bereits über Gebühr belastet sei. Weitere Anlagen seien nicht mehr trag- und duldbar. Es bestehe ohne Weiteres die Möglichkeit, die PWC-Anlage an anderem Ort, mit ausreichender Entfernung zur Besiedlung zu errichten und nicht in einem engen Tal.

Die Kritik an der Variantenuntersuchung weisen wir zurück. Sie ist z.T. schon in der Sache nicht zutreffend und zudem führen die genannten Details in der Gesamtschau nicht dazu, dass sich ein anderer Standort aufdrängt.

Die Nähe zum Inntalradweg spricht durchaus gegen die untersuchte Standortvariante 6 „Oberaudorf“ bei km 21,1. Dort würde die Errichtung einer PWC-Anlage von gleicher Art und gleichem Umfang in unmittelbare Nähe (< 10 m) an den bestehenden Inntalradweg heranreichen bzw. wäre in Teilbereichen unter Umständen sogar eine Verlegung des Radweges erforderlich. Daher ergibt sich eine erhebliche Beeinträchtigung dieses Radweges. Der beantragte Standort für die PWC-Anlage

(Flintsbach-Nord) befindet sich rund 350 m vom Innrادweg entfernt. Daher wird dieser durch die geplante Anlage nicht erheblich beeinträchtigt.

Erhebliche Waldeingriffe bestehen nur als gravierender Nachteil bei den bestehenden Parkplätzen Nickelheim Ost bei km 3,5 und Kranzhorn bei km 15,3, die sich deshalb als mögliche Standortalternativen für eine PWC-Anlage nicht aufdrängen.

Nach Abwägung der verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Argumente sowie der Auswirkungen auf privates Grundeigentum drängt sich kein alternativer Standort zur PWC-Anlage Inntal Ost auf. Insbesondere die bereits vorhandene Erschließung des Standorts, als auch die in größerem Umfang vorhandenen Eigentumsflächen der Straßenbauverwaltung sprechen massiv für den Umbau der ehemaligen Tankstelle zu einer PWC-Anlage. Daran ändert auch die durch die Tallage bedingte Häufung von Infrastrukturanlagen im Inntal nichts.

2.3.3 Technische Gestaltung

2.3.3.1 PWC-Anlage

Die PWC-Anlage wird entsprechend den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen“ (VHRR 1999) gestaltet. Die Parkbereiche werden über unterschiedliche Fahrgassen erschlossen, Parkplatzsucher werden durch entsprechende Beschilderung geleitet. Die Anordnung der Parkstände erfolgt gestaffelt zwischen autobahnparallelen Fahrgassen. Die Pkw- und Bus-Parkstände sowie bis auf wenige Ausnahmen auch die Lkw-Parkstände sind in Schrägaufstellung angeordnet. Die Neigungswinkel betragen 50 gon.

Zwischen den 9 ersten Lkw-Schrägparkständen und den nachfolgenden 18 Lkw-Schrägparkständen wird eine 7,50 m breite Insel mit längsseitig je 0,75 m breiten Gehwegstreifen angeordnet, auf der neben Baumpflanzungen Müllbehälter aufgestellt werden.

Neben der Lkw-Zufahrtsgasse wird autobahnseitig ein 4,50 m breiter Parallelparkstreifen angelegt, auf dem 5 Schwertransporter aufgestellt werden können. Auf der Stellfläche für die Schwertransporter können bedarfsweise Polizeikontrollen durchgeführt werden.

Das WC-Gebäude ist zentral zwischen dem Lkw- und Pkw-Stellplatzbereichen angeordnet. In unmittelbarer Nähe des WC-Gebäudes sind innerhalb der Pkw-Stellfläche zwei Behindertenparkplätze vorgesehen. Im Umfeld des WC-Gebäudes werden Gehweg- und Aufenthaltsflächen angelegt, woran sich nordseitig der Bus-Stellplatzbereich anschließt.

Die Höhenlage der neuen Verkehrsanlage passt sich den vorhandenen Verhältnissen an.

Zur Autobahn hin wird die neue Anlage durch einen ca. 2,1 m hohen Sichtschutzwall abgeschirmt. Der Wall ist autobahnseitig 1:1,5 geneigt, innerhalb der Anlage erhält er einen Sockel aus Betonmauerscheiben.

Anliegerseitig ist ein Sichtschutzwall bis ca. 2,6 m über Stellplatzgelände bzw. ca. 4 m über dem abfallenden Außengelände vorgesehen, der die PWC-Anlage umschließt und abschirmt. Zur Minimierung des Flächenbedarfs entlang der Nord-Südachse des Sichtschutzwalls wird auf der Seite der PWC-Anlage eine Wand aus Steinkörben (Gabionen) bis zur genannten Abschirmhöhe errichtet. Die Gabionenwand wird anliegerseitig angeschüttet. Die Erdböschungen werden in der Regel 1:1,5 geneigt und begrünt.

Zwischen der PWC-Anlage und dem anliegerseitigen Sichtschutzwall werden Entwässerungsmulden modelliert.

Bzgl. der Einzelheiten verweisen wir auf die festgestellte Unterlage 1 (Kap. 4) der Planfeststellungsunterlagen.

2.3.3.2 Anschlussstelle Brannenburg

Der nach den Richtlinien erforderliche Mindestabstand von 600 m für die Ankündigung eines nachfolgenden Knotenpunktes ist bereits zwischen der ehemaligen Tankstelle und der AS Brannenburg nicht eingehalten. Deshalb sind in diesem Bereich der Verzögerungstreifen der AS Brannenburg und der Beschleunigungstreifen aus der Verkehrsanlage überlagert.

Da sich – wie oben unter C.2.3.2 gezeigt – keine Standortalternative für die PWC-Anlage aufdrängt, kann auch nach dem Umbau der an sich geforderte Mindestabstand nicht eingehalten werden.

Durch die Vergrößerung der Anlage würde sich die Verflechtungstrecke zwischen der Ausfahrt aus der geplanten PWC Anlage und der Ausfahrt der AS Brannenburg

gegenüber dem Bestand verkürzen. Die verbleibende Verflechtungslänge würde dadurch die nach den Richtlinien zulässige Verflechtungslänge von 250 m deutlich unterschreiten, so dass die Verkehrssicherheit in diesem Bereich nicht mehr gewährleistet wäre.

Aus diesem Grund wird zur Einhaltung der erforderlichen Verflechtungsstrecke zwischen der Ausfahrt aus der PWC Anlage und der Ausfahrt der AS Brannenburg dieser Bereich umgeplant. Die Ein- und Ausfahrrampe der Anschlussstelle Brannenburg wird in Richtung Norden verschoben, so dass die Verflechtungsstrecke die in den Richtlinien geforderten 250 m beträgt und sich gegenüber dem Bestand verlängert.

Die Verlegung der Rampen löst darüber hinaus die Verschiebung des Beschleunigungsstreifens der Autobahnzufahrt um rd. 80 m in Richtung Rosenheim aus.

Die neu gestaltete Rampe Ost der AS Brannenburg entspricht den Ergänzungen zu den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte“ (RAL-K-2) und ist als zweistreifige Gegenverkehrsfahrbahn mit einer Breite von 8,50 m vorgesehen. Für diese Rampe wurde nach RAL-K-2 eine Entwurfsgeschwindigkeit von $v_e = 40$ km/h und ein Kurveninnenradius von $R = 50$ m für die Schleifenrampe bzw. 60 m für die Tangentenrampe gewählt. Der Anschluss an die Staatsstraße St 2359 wird geringfügig angepasst.

2.3.3.3 Änderungen im Wegenetz

Südlich der neuen Anlage schließt der nicht öffentlich gewidmete Weg auf Fl.Nr. 370/1 an die bisherige Tankstellenanlage an. Der Anschluss wird durch den geplanten Wall unterbrochen. Der verbleibende Wegabschnitt dient weiter der Erschließung der angrenzenden Fluren bzw. als Zufahrtsmöglichkeit für Unterhaltungs- und Gehölzpflegearbeiten am geplanten Sichtschutzwall.

2.3.3.4 Einwendungen

2.3.3.4.1 Fahrgassen

Die Einwender 1000 bitten um Erläuterung, warum in den überarbeiteten Unterlagen die Breite der Fahrgassen für PKW nun mit 5,50 m bzw. 6,50 m vorgesehen ist. Dies verursache zusätzlichen Grundbedarf.

Die östlichste Fahrgasse wurde von 5,50 m auf 6,50 m verbreitert, da in den geänderten Planunterlagen diese neben Pkws auch von ausparkenden Bussen genutzt wird. Zudem soll in Zeiten hoher Lkw-Parkstandnachfrage die Option bestehen, die vorhandenen Pkw-Parkplätze auch für Lkws als Längsparker zu nutzen. Die Breite der Zufahrt zu dieser Fahrgasse wurde von 4,50 m auf 5,50 m erhöht, um parkplatzsuchenden Lkws in diesem Fall die Befahrbarkeit der östlichen Fahrgasse ohne erhebliche Beschädigung der Zufahrt zu ermöglichen.

2.3.3.4.2 Zuwegung

Die Einwender 1000 kritisieren, dass der Verlauf des Auweg in den Planungsunterlagen - in nahezu allen Unterlagen - falsch dargestellt sei. Er verlaufe nicht direkt neben dem sog. Vorfluter, sondern einige Meter östlich davon. Auch der Hinweis auf einen öffentlichen Feld und Waldweg sei absolut irreführend. Der Auweg sei nur entlang des Flurstücks 374 der Gemarkung Flintsbach asphaltiert; er biege dann – nicht asphaltiert - in westliche Richtung (in Richtung Autobahn), ab und verlaufe dann in südliche Richtung wieder entlang des Vorfluters auf das Wohnhaus von der Einwenderin zu und ende am Wohnhaus ihrer Tochter. Es handele sich also nicht um einen Feld- und Waldweg.

Die Einwender 1000 fordern hilfsweise für den Fall der Planfeststellung die Auflassung der Zufahrt zur Autobahn, die im Moment das Flurstück 370 der Gemarkung Flintsbach durchschneidet.

Die Bezeichnung der heutigen Zuwegung zur ehemaligen Tankstelle auf der Flurnummer 370/1 der Gemarkung Flintsbach als öffentlicher Feld- und Waldweg in Kap. 4.3 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) ist tatsächlich unzutreffend, da keine entsprechende Widmung besteht.

Der an die Flurnummer 377 der Gemarkung Flintsbach anschließende Teil des Weges soll für Unterhaltungs- und Gehölzpflegearbeiten am geplanten Sichtschutzwall erhalten bleiben. Ein Verbleib der nicht für das Vorhaben benötigten Teilflächen der Fl.Nr. 370/1 im Eigentum des Vorhabensträgers ist nicht zwingend erforderlich. Die Aufrechterhaltung des Wegerechts kann aus Sicht der Autobahndirektion Südbayern ggf. auch durch eine Eintragung der entsprechenden Dienstbarkeit in das Grundbuch erfolgen. Diese Grunderwerbsfragen sind außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

2.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar.

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

2.3.4.1.1 Einstufung nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV

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

Bei der vorliegenden Baumaßnahme handelt es sich um den Umbau einer ehemaligen Tankstelle zu einer PWC Anlage. Die Umbaumaßnahme ist weder ein Neubau noch eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV, da sich durch diese Maßnahme die Verkehrsbelastung der A 93, Rosenheim – Kiefersfelden, nicht erhöht. Die Autobahn wird nicht um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg wird nicht eingegriffen.

Somit war lediglich zu prüfen, ob ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt, durch den der bisherige Beurteilungspegel am jeweiligen Immissionsort um mindestens 3 dB(A) erhöht wird, auf mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder von mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht wird. Die diesbezügliche Berechnung wurde auf der Grundlage des Prognosehorizonts 2025 (DTV = 51.300 Kfz/24h) unter Einbeziehung der von der Autobahn ausgehenden Emissionen durchgeführt. Der Schwerverkehrsanteil wurde gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS 90) mit 25 Prozent am Tag und 45 Prozent in der Nacht angesetzt. Im Prognosefall ist zu berücksichtigen, dass auch die Fahrbahn B in Richtung Rosenheim einen lärm mindernden Belag erhalten hat.

In der Unterlage 11 sind die beurteilten Immissionspunkte der nächstgelegenen Wohngebäude mit Berechnungsergebnissen dargestellt. Demnach ergibt sich durch den Umbau der Tankstelle Inntal Ost zu einer PWC Anlage keine Erhöhung um 3

dB(A), keine Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht und keine Erhöhung auf über 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht hinaus.

Die bauliche Änderung der bisher bestehenden Anlage ist damit nicht wesentlich und löst somit keinen Anspruch auf Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV aus. Diese Beurteilung teilt ausdrücklich auch das Bayerische Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme vom 13.07.2009.

2.3.4.1.2 Einwendungen

Zusätzliche Lärmbelästigung

Der Einwand der Gemeinde Flintsbach und der Einwender 1000, dass weitere Lärmbelästigungen für die unmittelbar angrenzende Bevölkerung nicht mehr zumutbar seien, da die Lärmbelästigung für die Bewohner an der Inntalautobahn das erträgliche Maß bei weitem überschritten habe und auch der neu geplante Sichtschutzwall hier keine befriedigende Entlastung für die Anwohner bieten könne, geht daher sowohl rechtlich als auch tatsächlich fehl. Es kommt durch den Umbau der bisherigen Tankstelle zu einer PWC-Anlage weder zu weiteren Lärmbelastungen für die Anwohner noch besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV.

Die Errichtung des ca. 2,5 m (über Anlage) hohen Sichtschutzes zwischen der geplanten PWC Anlage und der benachbarten Wohnbebauung wird jedoch zu geringfügigen Verbesserungen gegenüber den in der Unterlage 11 Blatt 4 dargestellten Immissionswerten führen.

Berechnung der Immissionswerte

Die Einwender 1000 verlangen eine Neuberechnung der zu erwartenden Schallemission aus diesem Vorhaben, auch unter Einbeziehungen der örtlichen Gegebenheiten (z. B. Wind, verschiedene Lärmquellen, bestehende Lärmschutzwände etc.).

In den Berechnungsunterlagen (Unterlage 11) sei beispielsweise bei der notwendigen Korrektur für die zulässige Höchstgeschwindigkeit unzutreffenderweise von einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h für Pkw bzw. 80 km/h für Lkw ausgegangen. Dies sei nur bedingt zutreffend, da in der Gegenrichtung keine Geschwindigkeitsbegrenzung gegeben sei. Ferner sei nicht berücksichtigt worden, dass bei einem Rechenverfahren auf der sog. „sicheren“ Seite bei der Ermittlung des längenbezogenen Schalleistungspegels aus dem Zu- und Abfahrtsbereich ein

Zuschlag zu berücksichtigen sei. Unklar sei auf welche Weise die Tatsache Berücksichtigung gefunden habe, dass sowohl die Zu- und Abfahrt als auch der Parkplatz selbst über dem Gelände der Wohngebäude der Einwender liegt.

Im übrigen verweisen die Einwender auf die Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, das bei Messungen von Einzelereignissen im Jahr 2005 zu deutlich über 72 dB(A) liegenden mittleren Maximalpegeln gekommen sei.

Die geforderte Neuberechnung ist nicht erforderlich. Die Korrektheit der in den Planunterlagen enthaltenen Berechnung hat das Bayerische Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme vom 13.07.2009 bestätigt.

In der schalltechnischen Berechnung für den Umbau der Tankstelle Inntal Ost zu einer PWC-Anlage wurden die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. In das Berechnungsverfahren fließen unter anderem Randbedingungen wie Topographie und Gebäudehöhe ein. Des Weiteren wird der Berechnung die Windrichtung für den ungünstigsten Fall zugrunde gelegt. Pflanzenbewuchs, der unter bestimmten Randbedingungen eine leicht lärmindernde Wirkung aufweisen kann, wird bei den Berechnungen nicht angesetzt.

Nach den RLS-90, deren Anwendung gesetzlich vorgeschrieben ist, kann die Geschwindigkeit für die schalltechnische Berechnung mit maximal 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt werden. In diesem Fall ist daher die der Berechnung zu Grunde liegende Geschwindigkeit des Verkehrs in beide Fahrtrichtungen gleich, obwohl nur in Fahrtrichtung Rosenheim eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h für Pkw besteht.

Die Zu- und Abfahrten der Lkws werden in den RLS-90 bei der Berechnung des Emissionspegels für Parkplätze in der Anzahl an Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde berücksichtigt.

In der Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU), 6. überarbeitete Auflage, wird ein mittlerer Maximalpegel, welcher in 7,5 m Entfernung von einem einzelnen Fahrzeug und bei unterschiedlichen Ereignissen (z.B. beschleunigte Anfahrt, Druckluftgeräusche beim Bremsen) gemessen wurde, unter anderem mit über 80 dB(A) angegeben (vgl. Parkplatzlärmstudie, Seite 55). Die Aussage in den Planfeststellungsunterlagen, dass sich durch den Umbau der Tankstelle keine Erhöhung auf 60 dB(A) und über 60 dB(A) hinaus ergibt, bezieht sich jedoch auf den Beurteilungspegel an allen untersuchten Immissionsorten. Immissionsschutzrechtlich ist gemäß der 16. BImSchV der Beurteilungspegel an den

jeweiligen Immissionsorten und kein Maximalpegel zu bewerten. Der Beurteilungspegel ist das zeitliche energetische Mittel aus auftretenden Lärmimmissionen und zwischenzeitlichen Ruhephasen. Damit ist ein Beurteilungspegel immer kleiner als ein vorübergehender Maximalpegel. Beurteilungspegel müssen gemäß den RLS-90 berechnet und dürfen nicht gemessen werden.

Auswirkungen der Nachfolgenutzung des ehemaligen Pionierübungsplatzes Nußdorf am Inn

Die Einwander 1000 kritisieren, dass sich am Innufer kein ehemals militärisch genutztes Gelände mit Hafen und Gebäude mehr befinde. Mittlerweile habe sich hier eine Spedition angesiedelt, die die massive Erweiterung des Gewerbebetriebes plane, was der Regierung von Oberbayern bekannt sein müsse. Insoweit ergebe sich in absehbarer Zeit eine weitere Lärmquelle, die auf ihre Anwesen Einfluss nehmen werde.

Das Gelände, auf dem sich die Spedition befindet, war ursprünglich Teil des Pionierübungsplatzes Nußdorf am Inn. Es wurde zum Zeitpunkt des Planungsbeginns für das Bauvorhaben noch militärisch genutzt, wie bei Geländebegehungen und Kartierungen festgestellt wurde.

Immissionsschutzrechtlich ist die Erweiterung des Gewerbebetriebes in den Lärmberechnungen zum Umbau der Tankstelle Inntal Ost zu einer PWC-Anlage nicht zu berücksichtigen. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) unterscheidet unter anderem zwischen gewerblichen Anlagen und Verkehrsanlagen. Der Beurteilungspegel einer gewerblichen Anlage ist nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) zu ermitteln, der Beurteilungspegel einer Verkehrsanlage nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Eine Überlagerung dieser Lärmquellen ist nicht vorgesehen. Jeder Vorhabensträger ist entsprechend den jeweiligen Rechtsgrundlagen nur für das von ihm geplante Bauvorhaben und seine unmittelbaren Folgen zuständig. Summenpegel sind nur dann zu berücksichtigen, wenn sie zu gesundheitsgefährdenden Werten führen. Davon ist aufgrund der erheblichen Entfernung zum von der Spedition genutzten Gelände nicht auszugehen.

2.3.4.2 Schadstoffbelastung / Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes zu vereinbaren.

Da sich durch den Umbau der ehemaligen Tankstelle Inntal Ost zu einer PWC Anlage die Verkehrsbelastung der A 93, Rosenheim – Kiefersfelden, nicht erhöht, verursacht die Maßnahme keine über die Vorbelastung durch die bestehende Autobahn hinausgehenden Schadstoffbelastungen für die Luft und den Boden.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote/Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen. Auf die Ausführungen zu Schutzgebieten/geschützte Flächen unter C.2.3.5.2 und Artenschutz unter C.2.3.5.3 wird verwiesen.

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen 1 und 12.2.2 beschrieben. Das Vorhaben, das im Vergleich zur vorher bestehenden Tankstelle – abgesehen von der Neuversiegelung von ca. 0,56 ha und der Erweiterung in der Talau des Inn auf ca. 0,98 ha - kaum zusätzliche Belastungen für den Naturhaushalt verursacht, muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für den Umbau sprechenden Belange überwiegen.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch

das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in Unterlagen 1 und 12.1 sowie im Maßnahmenplan (Unterlage 12.3) beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.3.5.2 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne der FFH-RL oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet nach der V-RL liegen im Einflussbereich des Bauvorhabens nicht vor. Wie unter C.1.4 ausgeführt, können erhebliche Auswirkungen auf Erhaltungsziele des nächstgelegenen FFH-Gebiets DE 8238-371 „Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf“ mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Eine Entscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Das Bauvorhaben liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Inntal Süd“. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen wird gemäß § 7 der Landschaftsschutzgebietsverordnung in Verbindung mit § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses die erforderliche Erteilung einer Befreiung von den Verboten nach § 4 der Landschaftsschutzgebietsverordnung ersetzt. Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten als die relativ geringfügigen Eingriffe in Strukturen dieses Landschaftsschutzgebiets. Dies ergibt sich aus den Darstellungen zur Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.2.2) unter Berücksichtigung der festgesetzten Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen. Maßgeblich in die Abwägung eingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff in Natur und Landschaft angemessen ausgeglichen werden kann.

Für die Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen Hecken, Feldgehölzen und -gebüsch im Sinne von § 30 Abs. 2 BNatSchG und Art. 16 BayNatSchG wird aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls und mangels Alternativen eine Ausnahme gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3

BayNatSchG zugelassen. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

Aus diesem Grund greift auch der Einwand der Gemeinde Flintsbach nicht durch, mit der Baumaßnahme werde die Fläche des Schutzgebietes reduziert und das Orts- und Landschaftsbild sowie die Naherholungsfunktion dieses Bereiches beeinträchtigt.

Durch den geplanten Sichtschutzwall, der mit Gehölzen begrünt wird, wird die geplante PWC-Anlage in die umgebende Landschaft eingebunden und optisch gegenüber dem Landschaftsschutzgebiet abgeschirmt. Die Naherholungsfunktion im Bereich des Vorhabens ist durch die große Lärmvorbelastung bereits stark beeinträchtigt. Weiterhin sind Erholungseinrichtungen im näheren Umfeld des Vorhabens nicht vorhanden.

2.3.5.3 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen dem geplanten Vorhaben nicht entgegen. Die spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung (Anlage 3 zur Unterlage 12.1) hat ergeben, dass hinsichtlich streng geschützter Arten nach der FFH-RL bzw. Art. 1 der V-RL keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 3 i. V. m. Abs. 4 und 5 BNatSchG erfüllt werden. Hinsichtlich der betroffenen Arten ist unter Einbeziehung der in den Unterlagen 12.3 festgesetzten Schutzmaßnahmen zu erwarten, dass die jeweiligen lokalen Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen bzw. sich deren aktuelle Erhaltungszustände nicht verschlechtern. Spezielle Ausgleichs- oder CEF-Maßnahmen sind aus Sicht des Artenschutzes somit nicht notwendig. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos für geschützte Arten durch den Umbau der Tankstelle zu einer PWC-Anlage ist angesichts der Vorbelastung nicht zu erwarten. Die vorhabensbedingte Entfernung von Gehölzen erfüllt keinen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, da sie durch die Auflage A3.3.1 auf Zeiten außerhalb der Brutsaison beschränkt ist. Es kommt daher zu keiner Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. von Eiern. Eine Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für die 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 Anlage 3 zur Unterlage 12.1 und der Ergänzung zur Anlage 3 wird verwiesen.

2.3.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.4.1 Eingriffsregelung

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

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

2.3.5.4.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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), ist striktes Recht. 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.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Der Vorhabensträger hat verschiedene vorübergehende und dauerhafte Maßnahmen (S1 - S3) vorgesehen. Wir verweisen auf die vorgesehenen Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 1, 12.1 und 12.3).

2.3.5.4.3 Kompensationsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Unter Verweis auf die Unterlagen 1, 12.1 und 12.2.2 verbleiben im Wesentlichen folgende Eingriffe, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Konfliktbereich 1 bei km 9,230 - 9,630 Tankstelle Inntal Ost (alt)

- Neuversiegelung von 0,56 ha (geplante Versiegelung 1,03 ha abzüglich bestehende Versiegelung 0,47 ha) mit Beeinträchtigungen von anthropogen überprägten Böden und der Grundwasserneubildung.
- Erweiterung/Vergrößerung des Autobahnparkplatzes um 0,98 ha in der Talaue des Inns mit Beeinträchtigung des Landschaftsbilds in der weiträumigen Talaue
- Verlust von 21 Einzelbäumen mit einem Stammdurchmesser > 20 cm und Bedeutung für die Innendurchgrünung und das Landschaftsbild.

Die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen betreffen ausschließlich Lebensräume von geringer Bedeutung (Grünland, Altgrasflur) sowie vorbelastete Einzelbäume im Bereich der bestehenden Verkehrsanlage. Sie werden durch das Gestaltungskonzept kompensiert. Biotope sind nicht betroffen. Mittelbare Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

Konfliktbereich 2 bei km 8,650 - 9,230 Anschlussstelle Brannenburg

- Die Entsiegelung der langgezogenen bestehenden Ausfahrtsstrecke (rd. 0,26 ha) ist etwas größer als die geplante Neuversiegelung der dann steileren Anschlussstelle einschließlich der Verbreiterung der bestehenden Standspur zur Beschleunigungsspur (rd. 0,25 ha). Eine zusätzliche Neuversiegelung ist daher nicht gegeben.
- Verlust kleinerer Gehölzgruppen des Straßenbegleitgrüns. Da die landschaftsprägenden Gehölzstrukturen erhalten bleiben, und die neue Anschlussstelle wieder durch Begrünungsmaßnahmen in das Landschaftsbild eingebunden wird, sind keine relevanten nachteiligen Auswirkungen gegeben.

Die Eingriffswirkung des Vorhabens ist insgesamt gering, da die Eingriffsflächen der PWC-Anlage bisher etwa zur Hälfte als Tankstelle und Parkplatz und zur anderen Hälfte als Intensivgrünland und Weide benutzt wurden. Die Verlegung der AS Brannenburg erfolgt fast ausschließlich auf Flächen des Straßenbegleitgrüns der bestehenden Anschlussstelle.

Der ökologische Ausgleichsbedarf für die Versiegelung von Grünflächen beträgt rd. 0,17 ha. Durch die erforderlichen Maßnahmen zum Ausgleich von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erhöht sich der Ausgleichsbedarf auf insgesamt rd. 0,52 ha.

Die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und Landschaftsbilds werden durch die Ersatzmaßnahme A1a und zusätzlich für das Landschaftsbild durch die Gestaltungsmaßnahme G8 kompensiert.

Die Ersatzmaßnahme A1a dient zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Vorgesehen ist die Anlage eines heckenartigen Gehölzbiotops mit Baum- und Straucharten sowie mit einem vorgelagerten Saum aus extensiv gepflegten Gras- und Krautfluren auf nährstoffarmen Rohbodenstandorten auf einer bislang als landwirtschaftliches Grünland intensiv genutzten Fläche (Teilfläche von Fl.-Nr. 682 Gemarkung Irschenberg mit rd. 2.200 m²). Sie ist in den Maßnahmenblättern der Unterlage 1 Blatt 38T bzw. in Unterlage 12.1, Anlage 2, Seite 3T beschrieben und in der Unterlage 12.3 (Blatt 3) dargestellt.

Der im Vergleich zum Eingriff relativ große Ausgleichsbedarf entsteht zusätzlich zur Versiegelung durch die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds im Landschaftsschutzgebiet. Mit Umsetzung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme A1a und der Gestaltungsmaßnahme G8 (Geländewall mit Gehölzhecke) kann der Eingriff aus naturschutzrechtlicher Sicht kompensiert werden.

Die Verluste von 21 Einzelbäumen werden durch die geplante Neupflanzung von 85 Bäumen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen kompensiert.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds im Bereich der zu verlegenden AS Brannenburg ist von vorübergehender Art. Sie wird durch landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbilds (G3, G5 und G6) kompensiert.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen unter Beachtung der unter A3.3 dieses Bescheids getroffenen Nebenbestimmungen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sein werden, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

2.3.5.5 Einwendungen

Verwendung des Grundstücks der Maßnahme A1a für Zwecke der Gemeinde Irschenberg

Die Gemeinde Irschenberg wendet sich gegen die Verwirklichung der Ersatzmaßnahme A1a auf der Fl.Nr. 682 der Gemarkung Irschenberg. Statt eine Teilfläche dieses Grundstücks zum Ausgleich für eine Baumaßnahme bei Brannenburg zu verwenden, müsse es nach Ansicht der Gemeinde zum Ausgleich des für Irschenberg viel vordringlicheren Lärmschutzwalls verwendet werden. Durch die Belegung als Ausgleichfläche stehe die Fl.Nr. 682 zudem nicht mehr als Tauschland für den notwendigen Grunderwerb für den Lärmschuttwall zur Verfügung. Dieser Umstand sei für die Lärmschutzplanung in der Gemeinde Irschenberg sehr negativ. Stattdessen solle eine Fläche in der Nähe der Baumaßnahme erkundet und festgesetzt werden.

Zudem wolle die Gemeinde Irschenberg die derzeitige Entwicklung beenden, bei der sich der Landkreis Miesbach, der Markt Holzkirchen, die Autobahndirektion usw. auf ihrem Gebiet mit Ausgleichsflächen eindeckten, die der Gemeinde selbst bei eigenem Bedarf nicht mehr zur Verfügung stünden.

Der Einwand der Gemeinde Irschenberg entbehrt jeder Rechtsgrundlage. Ein Teil der Beeinträchtigungen (Eingriff in das Landschaftsbild) durch den Umbau der Tankstelle Inntal-Ost wird bereits im direkten Umfeld der künftigen PWC-Anlage durch umfangreiche Neupflanzungen von Gehölzstrukturen und Einzelbäumen kompensiert. Für den Ausgleich der verbleibenden Beeinträchtigungen wird eine Fläche, die sich bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindet, herangezogen. Hierdurch wird der Forderung gemäß § 15 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetz zur Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlichen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Rechnung getragen und vermieden, dass private Grundstücke hierfür herangezogen werden müssten. Für die Ausgleichsfläche A1a werden zudem nur ca. 0,22 ha des 2,01 ha großen Grundstücks mit der Flurnummer 682 der Gemarkung Irschenberg in Anspruch genommen. Die verbleibenden 1,79 ha dieses Grundstücks sowie weitere Eigentumsflächen der Bundesrepublik Deutschland in diesem Bereich sind zunächst als Tauschland für den Grunderwerb, z.B. insbesondere für mögliche Existenzgefährdungen durch andere Maßnahmen der Autobahndirektion Südbayern vorgesehen. Als Eigentümer des Grundstücks kann

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern, die Fläche ohne weiteres als Ausgleichsmaßnahme für die planfestgestellte Maßnahme heranziehen. Derartige Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG eingriffsnahen Ausgleichsmaßnahmen gleich.

Extensive Grünlandnutzung statt Heckenpflanzung

Das Landratsamt Miesbach hält naturschutzfachlich die Pflanzung einer breiten Hecke nicht für erforderlich, da am Absetzbecken (nördlich an die geplante Ausgleichfläche angrenzend) bereits ein ausreichend breiter Gehölzgürtel vorhanden sei. Stattdessen solle die extensive Grünlandnutzung an dem südexponierten Standort ausgeweitet werden. Sonderbiotope sollten nur am Rand des vorhandenen Gehölzgürtels angelegt werden.

Wir halten die Maßnahme A1a ungeachtet dieser Kritik für sinnvoll. Der Planungsgedanke ist eine Vernetzung der beiden angrenzenden Kerbtäler (Angerl- und Leitnergraben) durch die breite Heckenpflanzung mit Bäumen und Sträuchern. Da der genannte Gehölzgürtel (vorwiegend Weidengebüsche) entlang der Absetzbecken auf der Nachbarfläche Fl.Nr. 682/5 liegt, die nicht Teil der Ausgleichsmaßnahme ist, kann ein dauerhafter Erhalt nicht sichergestellt werden. Unter Umständen wird sogar eine Entfernung aufgrund künftiger Unterhaltungsmaßnahmen des Regenrückhaltebeckens notwendig. Aus diesem Grund kann aus unserer Sicht an der Maßnahme festgehalten werden.

Arealverluste für Vögel, Auswirkungen auf Fledermäuse

Die Einwender 1000 bemängeln, dass die Auswirkungen des Vorhabens insbesondere auf die heimischen Vogelarten durch den Arealverlust nicht ausreichend berücksichtigt seien. Nach ihren Beobachtungen kämen im Einwirkungsraum des Vorhabens die Goldammer, der Kuckuck, der Sperber, der Turmfalke und Spechte vor. Ein Verweis auf vorhandene Fledermäuse fehle völlig.

Zudem weisen sie darauf hin, dass das Gebiet, welches das geplante Bauvorhaben umgibt, auch als Jagdgebiet des Graureihers anzusehen sei, der auf der Vorwarnstufe der Roten Liste stehe.

Diese Einwände greifen nicht durch. Aufgrund der bestehenden massiven Vorbelastung durch die BAB A 93 ist die Bedeutung des Vorhabensbereiches als Lebensraum für Vogelarten gering und lediglich auf das Vorkommen häufiger Arten

beschränkt. Zum Schutz dieser Arten wird mit der Auflage A3.3.1 die Durchführung notwendiger Rodungsarbeiten außerhalb der Brutzeit festgesetzt.

Durch die umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen G1 – G8 z.B. die Bepflanzung des Sichtschutzwall auf der Außenseite werden neue Hecken- und Gehölzstrukturen für solche Vogelarten geschaffen.

Wie oben unter C.2.3.5.3 bei der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (siehe auch Unterlage 12.1, Anlage 3) dargelegt ist, werden durch das Vorhaben keine Verbotstatbestände gem. § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erfüllt. Die von den Einwendern genannten Vogelarten wurden dabei berücksichtigt. Die Ausführungen zu Fledermaus-Vorkommen finden sich in Unterlage 12.1, Anlage 3, Kapitel 4.1.2.1. Die Nutzung des Vorhabensbereiches als Jagdhabitat für die vorkommenden Fledermausarten ist potentiell möglich, jedoch wird durch das Vorhaben die Attraktivität als Jagdhabitat nicht negativ beeinflusst. Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG werden für keine der Fledermausarten erfüllt.

Für den Graureiher sind aufgrund zahlreicher benachbarter Grünlandflächen genügend Ausweichmöglichkeiten als Jagdgebiet vorhanden.

Biotopeigenschaft des Röhrichtstreifens am ganzjährig wasserführenden Vorfluter

Die Einwender 1000 bitten um Überprüfung, weshalb das den ganzjährig wasserführenden Vorfluter beidseitig auf Höhe des geplanten Bauvorhabens über eine Strecke von ca. 400 m begleitende Röhricht, bestehend aus typischen Röhrichtpflanzen wie Schilfrohr, nicht als besonders geschütztes Biotop bewertet worden sei und in den Planunterlagen nicht erwähnt sei. Es sei anzunehmen, dass auch dieser Bereich Brutstätte und Lebensraum für bestimmte Arten, etwa aus der Gattung der Rohrsänger, darstelle.

Der beschriebene Röhrichtstreifen war ursprünglich nicht in der Biotopkartierung Bayern erfasst und daher in den Unterlagen nicht dargestellt. Zudem war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme für das Bauvorhaben aufgrund der Ausstattung (Artenvorkommen, Mahd des Röhrichts bis auf die Grabenböschung, geringe Breite) kein Schutzstatus zu erwarten. Im Zuge der letzten Aktualisierung der Biotopkartierung wurde der Bereich nun als gesetzlich geschütztes Biotop gem. § 30 BNatSchG aufgenommen.

Die Biotopfläche wird durch das Bauvorhaben in keiner Weise tangiert, visuelle und akustische Beeinträchtigungen werden durch den vorgesehenen Sichtschutzwall minimiert.

Verlust von Dauergrünland

Die Einwender 1000 weisen darauf hin, dass die erhebliche flächenmäßige Ausweitung des Parkplatzes der seit 01.04.2007 abgerissenen Tankstelle ausgerechnet einen der wenigen Dauergrünlandbestände der Umgebung mit entsprechend heterogener Pflanzengemeinschaft treffe. Für sie sei es nicht nachvollziehbar, weshalb Landwirte vorhandene Dauergrünbestände nach EU-Recht nicht mehr ohne weiteres umpflügen dürften, aber eine Flächenversiegelung aufgrund staatlicher Bauvorhaben ohne weiteres möglich sein solle.

Die beiden von den Einwendern verglichenen Tatbestände unterliegen unterschiedlichen Rechtsvorschriften. Die Beurteilung des Eingriffs durch das geplante Vorhaben richtet sich nach § 15 BNatSchG und löst die dort ebenfalls geregelten Ausgleichs- und Ersatzpflichten aus, wohingegen der Umbruch von Dauergrünland in § 5 Abs. 1 Nr. 5 BNatSchG geregelt ist. Das dortige Verbot trifft im Übrigen nur bestimmte besonders empfindliche Standorte.

Der Eingriff in das Dauergrünland wird durch die Ausgleichsfläche A1a ausreichend kompensiert.

Berücksichtigung des Abbruchs der alten Tankstelle Inntal Ost

Nach Auffassung der Einwender 1000 könne der Abbruch der alten Tankstelle Inntal Ost nicht ohne weiteres als eingriffsmindernd angesehen werden, da er aus anderen Gründen schon vor Jahren erfolgt sei. Die Bezeichnung als „bisher bestehende Tankstelle“ erscheine in diesem Zusammenhang und bei der Bewertung der Entwicklung von Flora und Fauna in den vergangenen Jahren fehlerhaft, ebenso, wenn von einem „Umbau“ in eine PWC-Anlage gesprochen werde.

Der Gebäudeabriss der früheren Tankstelle Inntal Ost erfolgte im Hinblick auf das geplante Bauvorhaben sowie im Hinblick auf die Errichtung einer Tankstelle kurz vor der österreichischen Grenze. Jedenfalls kommt es auf der Fläche der bisher durch die Tankstelle überbauten Flächen zu keiner kompensationspflichtigen Neuversiegelung durch das Vorhaben.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern und den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Wasserschutzgebiete oder amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete werden durch die Planung nicht berührt.

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Für die Verkehrsflächen der PWC-Anlage müssen neue Entwässerungseinrichtungen geschaffen bzw. vorhandene Einrichtungen ertüchtigt werden. Dabei wird der Grundgedanke verfolgt, das Oberflächenwasser soweit wie möglich breitflächig zu versickern.

Das anfallende Niederschlagswasser der Richtungsfahrbahn Rosenheim einschließlich des Sichtschutzwalls zwischen der Fahrbahn und der geplanten PWC-Anlage wird in eine begleitende 2 m breite und 30 cm tiefe Versickermulde geleitet, die durch Erdschwellen untergliedert wird. Darin versickert das Wasser über eine belebte Oberbodenzone. Die versickernde Wasserqualität entspricht den „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser (Merkblatt ATV-DVWK-M 153)“. Die Mulde kann das bis zum 5-jährlichen Regenereignis von 60 Minuten Dauer anfallende Oberflächenwasser vollständig aufnehmen. Das bei stärkeren Regenereignissen über die Leistungsfähigkeit der Versickermulde hinausgehende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Rosenheim wird mittels Überlaufschächten gefasst und über einen Sammler aus Mehrzweckrohr und ein Kanalsystem in den östlich der Anlage parallel verlaufenden Entwässerungsgraben geleitet.

Durch die Versickerung über die belebte Oberbodenzone wird eine gute Reinigungswirkung des Oberflächenwassers erreicht, so dass das versickernde Wasser keiner weiteren Behandlung gem. Merkblatt ATV-DVWK-M 153 bedarf.

Das anfallende Oberflächenwasser der Lkw- und Bus-Stellflächen, der angrenzenden Pkw-Stellplatz- und Fußgängerflächen im Umfeld des WC-Gebäudes sowie der Fahrgassen für Lkws und Busse wird in Schlitzrinnen gesammelt und einem unterirdischen Abscheide- und Absetzbecken zur Abscheidung von Leichtstoffen und Leichtflüssigkeiten zugeführt. Von hier aus wird das Wasser in eine entlang der Nordflanke der PWC-Anlage errichtete bis 8,5 m breite Versickermulde weitergeleitet. Das Abscheide- und Absetzbecken ist so ausgelegt, dass ein Auffangraum von 30.000 Liter für Leichtflüssigkeiten gewährleistet ist.

Am Ostende der dem Abscheide- und Absetzbecken nachgeordneten Versickermulde wird ein Notüberlauf errichtet. Die Versickermulde kann das Stauvolumen eines Regens von 2 Stunden Dauer der zehnjährigen Wiederkehr nahezu versickern. Das überlaufende Oberflächenwasser wird über ein Kanalsystem in den östlich der Anlage parallel verlaufenden Entwässerungsgraben geleitet.

Das Oberflächenwasser aus der Fahrgasse für Pkws und abfahrende Busse sowie die ostseitig daran angrenzenden Pkw-Stellflächen und Gehweg- und Aufenthaltsflächen wird über das östlich anschließende Bankett in die am Fuß der Gabionenwand geplanten 2,5 m breiten Versickermuldenabschnitte entwässert. Die Muldenabschnitte werden mit Rohrleitungen unter den Aufenthaltsflächen miteinander verbunden. Im Bereich des Muldenabschnitts in der Südflanke der Anlage ist ein Notüberlauf vorgesehen, über den überlaufendes Oberflächenwasser in den östlich der Anlage parallel verlaufenden Entwässerungsgraben geleitet wird. Über die Muldenabschnitte kann das erforderliche Stauvolumen eines Regenereignisses von 90 Minuten Dauer der zehnjährigen Wiederkehr nahezu versickern.

Nach Untersuchungen der Bodenprüfstelle der Autobahndirektion Südbayern beträgt der Durchlässigkeitsbeiwert des anstehenden Bodens im Bereich der PWC Anlagen Inntal Ost und West 10^{-5} m/s bis 10^{-4} m/s. In den wassertechnischen Berechnungen wurde auf der sicheren Seite liegend der kleinere Wert angesetzt. Dieser Wert wurde mit dem WWA Rosenheim abgestimmt. Die Entwässerungssituation der Anlage wird durch die vorgesehenen Entwässerungsanlagen gegenüber den bestehenden Verhältnissen nachhaltig verbessert.

Die wassertechnischen Berechnungen für die PWC Anlagen Inntal Ost und West auf der Grundlage eines 5 jährlichen Regenereignisses entsprechen allen technischen und wirtschaftlichen Grundsätzen. Dabei wurden die Niederschlagsspenden des

Planungsraumes aus dem KOSTRA Atlas des Deutschen Wetterdienstes zugrunde gelegt. Die Berechnungen zeigen, dass im Normalfall das im Bereich beider PWC Anlagen anfallende Oberflächenwasser vollständig versickert werden kann.

Diese Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummern 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt. Das WWA äußerte keine Bedenken hinsichtlich der in den Planunterlagen vorgesehenen Niederschlagswasserentsorgung über Versickerungsmulden bzw. -becken.

2.3.6.3 Einwendungen

Die Gemeinde Flintsbach und die Einwender 1000 und 1003 sehen eine Oberflächenentwässerung, basierend auf einem 10 jährlichen Regenereignis, für nicht ausreichend an. Aufgrund der immer häufiger auftretenden starken Regenfälle sei die Oberflächenentwässerung für ein größeres Regenereignis auszulegen. Da auch die PWC-Anlage Inntal-West mit einem Notüberlauf an den gleichen gemeindlichen Entwässerungsgraben angeschlossen sei und die Oberflächenentwässerung bei dieser Anlage auf ein 5 jährliches Regenereignis begrenzt sei, befürchten die Einwender, dass der gemeindliche Entwässerungsgraben bei starken Regenfällen, die in Zukunft immer häufiger zu erwarten seien, nicht ausreichend dimensioniert sei, zumal auch der Überlauf des Autobahnsees über diesen Graben abgeleitet werde. Eine Überflutung des Grabens im Bereich der Wohnhäuser Auweg 42 und 44 könne somit nicht ausgeschlossen werden.

Die Gemeinde Flintsbach am Inn und die Einwender 1000 und 1003 fordern deshalb, eine Berechnung des Fassungsvermögens des gemeindlichen Entwässerungsgrabens unter der Maßgabe der zusätzlichen Zuführung von

Oberflächenwasser aus den beiden PWC Anlagen sowie dem Autobahnsee zu erstellen. Sollte das Fassungsvermögen des gemeindlichen Entwässerungsgrabens für die Oberflächenentwässerung nicht ausreichend sein, so sei die Autobahndirektion Südbayern verpflichtet, den Entwässerungsgraben entsprechend auszubauen und zukünftig zu unterhalten.

Die Einwender 1003 befürchten überdies, dass die Anlage zur Absonderung der durch die Fahrzeuge entstandenen Verschmutzungen nicht ausreichend sei, insbesondere bei Starkregen. Die Folge sei, dass diese Verschmutzungen auf die Weiden gelangten und über die Tiere in die Nahrungskette. Es seien auch keine Planungen ersichtlich, die Schadstoffe zu entsorgen. Sie verblieben auf den Sickerflächen und gelangten in angrenzende landwirtschaftliche Flächen.

Da die Befürchtungen im Erörterungstermin am 27.02.2012 nicht vollständig geklärt werden konnte, fand am 26.03.2012 ein gemeinsamer Ortstermin des Vorhabensträgers, der Gemeinde Flintsbach, des Wasserwirtschaftsamts Rosenheim mit den Einwendern 1000 und 1003 am geplanten Standort der PWC-Anlage statt. Als Ergebnis des Termins zeigte sich das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim mit der Entwässerung der geplanten PWC-Anlage und der wassertechnischen Berechnung der Autobahndirektion Südbayern weiterhin einverstanden. Das anfallende Oberflächenwasser könne im Normalfall im Bereich der PWC-Anlage vollständig versickern. Eine Einleitung in den gemeindlichen Entwässerungsgraben über den geplanten Notüberlauf finde erst bei einem zehnjährlichen Starkregenereignis mit einer Dauer von 60 Minuten statt. Ein Wasseraufstau im gemeindlichen Entwässerungsgraben ist nach Ansicht des Wasserwirtschaftsamts Rosenheim durch die Gemeinde Flintsbach am Inn als Unterhaltspflichtiger durch regelmäßige Unterhaltungs- bzw. Ausbaumaßnahmen zu vermeiden. Der von den Einwendern zu Recht beklagte hohe Grundwasserstand in diesem Bereich sei Folge des vor Jahren durchgeführten Inn-Aufstaus zur Energiegewinnung und liegt nach Ansicht des Wasserwirtschaftsamtes nicht im Verantwortungsbereich der Autobahndirektion Südbayern.

Weiterhin wurde im Zuge des Ortstermins festgestellt, dass die Verrohrungen im Zuge des gemeindlichen Grabens einen bereits für den heutigen Wasserabfluss zu geringen Querschnitt aufweisen. Die Gemeinde Flintsbach am Inn ist zu einem Austausch dieser Verrohrungen mit dem Ziel einer Leistungssteigerung des Abflusses bereit. Eine Kostenbeteiligung bzw. Ablöse von Mehrkosten im Bereich

der geplanten Einleitung über den Notüberlauf wurde im Ortstermin von der Autobahndirektion Südbayern grundsätzlich zugesagt.

Weiterhin hat die Autobahndirektion Südbayern – wie im Ortstermin am 26.03.2012 vereinbart - Berechnungen des Abflusses im gemeindlichen Graben unter Berücksichtigung des anspringenden Notüberlaufs aus der PWC-Anlage durchgeführt. Als Eingangswerte der Berechnungen wurde dabei ein 100-jährliches Regenereignis sowie das Innhochwasser des Jahres 2005 oder 2006 angesetzt. Zur Berücksichtigung des Innhochwassers der Jahre 2005 oder 2006 wurde auf dem Wasserwirtschaftsamte Rosenheim vorliegenden Grundwasseraufzeichnungen dieser Jahre zurückgegriffen.

Unter Berücksichtigung eines 100-jährlichen Regenereignisses liegt die Aufstauhöhe in der Versickermulde demnach bei rund 66 cm ($A_{\text{Mittel}} \sim 921,4 \text{ m}^2$). Der Überlauf würde 26 cm hoch bis zur Höhenkote 459,26 m über Normalnull (NN) überstaut. Damit würden rund 250 m³ über den angeschlossenen Entwässerungskanal in den Graben entlang des Auwegs eingeleitet. Dies sind rund 40 % des beim gegebenen Regenereignis auf der angeschlossenen Fläche anfallenden Oberflächenwassers. Der höhere Anteil von 60 % versickert innerhalb der Mulde und belastet die außerhalb der PWC-Anlage liegenden Flächen nicht. Die Stauhöhe liegt in diesem Fall 24 cm unter der geplanten Mindesteindeichungshöhe von 459,50 m über NN.

Am Ostende der Mulde wird eine Erdschwelle angelegt, in der ein Ablaufschacht errichtet wird, dessen Aufsatz 40 cm über Muldensohle angeordnet wird. Der Schacht dient als Notüberlauf. Somit kann das Oberflächenwasser des hundertjährigen Regenereignisses von 15 Minuten Dauer völlig in der Mulde versickern.

Im Zuge der Planung von Versickereinrichtungen soll bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand nach den einschlägigen technischen Vorschriften ein Sickerweg von mindestens 1,0 m eingehalten werden, um eine ausreichende Sickerstrecke für eingeleitete Niederschlagsabflüsse zu gewährleisten und eventuell noch verbliebene Feinanteile im Niederschlagswasser herauszufiltern.

Bei der Planung der Entwässerungsanlagen der PWC-Anlage Inntal Ost wurde die Sohlhöhe der Versickermulde mit 458,60 m über NN festgelegt. Der von Grundwasseraufzeichnungen zwischen 1978 bis 1987 abgeleitete mittlere höchste Grundwasserstand an der Grundwassermessstelle R 9 (Staustufe Nußdorf, linkes Ufer) beträgt 457,15 m über NN. Zur Beurteilung des Abstandes zum Grundwasser

wurde der höchste in der genannten Periode gemessene Grundwasserstand vom 03.08.1987 mit 457,31 m über NN herangezogen. Der Abstand zum mittleren höchsten Grundwasserstand beträgt somit 1,45 m bzw. zum höchsten gemessenen Grundwasserstand 1,29 m.

Die Spitze des beim Innhochwasser am 23.08.2005 beobachteten Grundwasserstands lag gemäß den Angaben des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim bei 457,77 m über NN. Zu diesem höchsten Hochwasserstand (HHW) beträgt der Abstand der Muldensohle noch 83 cm. Im Zuge der Planung von Versickereinrichtungen ist jedoch, wie ausgeführt, der mittlere höchste Grundwasserstand maßgebend und nicht der kurzzeitig höchste Hochwasserstand.

Innerhalb des geplanten Kanals zwischen dem Notüberlauf aus der Versickermulde und der Einleitungsstelle am Auweggraben löst der Spitzenwasserstand von 457,77 m über NN einen Rückstau im Ableitungsast des Kanals aus der PWC-Anlage aus. Aufgrund der geplanten Überlaufhöhe von 459,00 m über NN (458,60 m über NN + 0,40 m Höhe Notüberlauf) in der Versickermulde verbleibt hierbei eine Druckhöhe von 1,23 m. Die Entwässerungseinrichtung der PWC-Anlage wirkt hierbei wie eine Abflussdrossel, d.h. der Spitzenabfluss wird durch Rückhaltung im Versickerbecken reduziert, und wirkt sich daher positiv auf den Zufluss zum gemeindlichen Entwässerungsgraben aus.

Vor diesem Hintergrund halten wir eine andere Auslegung der Versickeranlagen nicht für erforderlich. Nach allen vorliegenden Berechnungen und Untersuchungen sind Überflutungen im Bereich der Wohnhäuser Auweg 42 und 44 allein infolge überlaufender Wassermengen aus der PWC Anlage Inntal Ost zumindest dann nicht zu befürchten, wenn die Gemeinde Flintsbach ihren Unterhaltungsverpflichtungen am Graben regelmäßig nachkommt und die zu gering dimensionierten Verrohrungen durch ausreichende ersetzt werden. Durch die Entwässerungsanlage der PWC-Anlage verbessert sich sogar die Situation im Vergleich zum Ist-Zustand, da 60 % des anfallenden Oberflächenwassers in der Mulde versickern und die Anlage als Abflussdrossel wirkt. Die Einleitung der in der Berechnung angesprochenen 250 m³ (restliche 40 %) in den Graben, führt zu einer Erhöhung des Wasserstandes im Bereich der Grundstücke der Einwender 1000 im cm-Bereich und dies auch erst, wenn der Grundwasserstand bereits so hoch ist, dass dieser sich auf den gemeindlichen Entwässerungsgraben auswirkt und diesen unabhängig vom Grabenunterhalt aufstauen würde. Es besteht allerdings weiterhin unabhängig vom Ausbau der PWC-Anlage die Gefahr einer Überflutung des Anwesens der Einwender

1000. Die Verbesserung der Entwässerungssituation in diesem Bereich ist ein positiver Nebeneffekt des Vorhabens, darf jedoch nicht mit einem Hochwasserschutz für die Anwohner verwechselt werden. Zur Herstellung eines solchen ist der Vorhabensträger aber auch nicht verpflichtet.

Die Pflicht zum Ausbau und zur Unterhaltung des gemeindlichen Entwässerungsgrabens liegt nach § 40 WHG i.V.m. Art. 22 Abs. 1 Nr. 3 BayWG bei der Gemeinde Flintsbach.

Die Befürchtung eines Schadstoffeintrags in angrenzende landwirtschaftliche Flächen ist nicht begründet. Das o.g. unterirdischen Abscheide- und Absetzbecken zur Abscheidung von Leichtstoffen und Leichtflüssigkeiten dem das anfallende Oberflächenwasser der Parkflächen sowie der Fahrgassen zugeführt wird, ist mit einem Auffangraum von 30.000 Litern für Leichtflüssigkeiten ausreichend dimensioniert. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat in seinen Stellungnahmen keine Befürchtungen zu einem Schadstoffeintrag auf dem Wasserpfad in landwirtschaftliche Nutzflächen geäußert. Die Schadstoffe aus Abscheide- und Absetzbecken werden regelmäßig durch eine Fachfirma entsorgt. Die Abgabe dieser gefährlichen Abfälle an die Fachfirma wird durch die zuständige Autobahnmeisterei mit Führung und Aufbewahrung von Übernahmescheinen dokumentiert.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in geringem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 2,14 ha Fläche benötigt, davon liegen aber nur 0,98 ha außerhalb des bestehenden Tankstellenbereichs. 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.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht erkennbar.

Die Einwender 1003 kritisieren, dass nicht berücksichtigt werde, dass die landwirtschaftlich zu nutzenden Flächen im Inntal nicht ausreichend sind, um ein wirtschaftlich vernünftiges Ergebnis zu erzielen. Durch die Flächenentnahmen für den LKW-Verkehr werde diese Situation noch verschärft.

Die Knappheit landwirtschaftlicher Flächen im Allgemeinen und im Inntal im Besonderen ist uns bekannt und wurde in der Abwägung berücksichtigt. Vorliegend ist eine Flächeninanspruchnahme jedoch als Folge der notwendigen Baumaßnahme mangels zumutbarer Alternativen nicht zu vermeiden.

2.3.8 Träger von Versorgungsleitungen

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

2.4 Private Einwendungen

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

2.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 1,03 ha Fläche (Unterlage 14.2, Blatt Nr. 2 T) aus Privateigentum benötigt.

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

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

2.4.1.2 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.

2.4.1.2.1 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.

2.4.1.2.2 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A3.4.3 klargestellt wird. Zusätzlich

ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

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

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

2.4.1.2.3 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann

nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

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

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

2.4.2 Einzelne Einwender

2.4.2.1 Einwender 1000

Grundabtretung und Zufahrtsmöglichkeit

Die Einwender 1000 wenden sich neben zahlreichen Einwendungen zu allgemeinen Themen, die bereits oben bearbeitet sind, gegen die Abtretung von zwei Teilflächen der Fl.Nr. 370 der Gemarkung Flintsbach (Gesamtgröße 9.119 m²) mit 2.957 m² und 831 m².

Zudem widersprechen sie vorsorglich einer etwaigen vorübergehenden Inanspruchnahme von weiteren Geländeflächen für die Baumaßnahme bzw. Straßensperrungen und Ähnlichem. Bereits der mit dem vorliegenden Planungsvorhaben verbundene erhebliche Eingriff in ihr Eigentum habe nachteilige Folgen z. B. für die Kleintierhaltung der Einwenderin 1000. Weiterer Flächenverbrauch hätte u. U. zur Folge, dass die Kleintierhaltung nicht mehr artgerecht erfolgen könne.

Auf den Erwerb von 2.046 m² aus der Fl.Nr. 370 kann nicht verzichtet werden, da er zum Bau der PWC-Anlage Inntal Ost erforderlich ist. Mit der geplanten Vermehrung der Parkmöglichkeiten ist im Vergleich zur ehemaligen Anlage ein größerer Flächenbedarf verbunden. Da aufgrund der äußeren Randbedingungen (Topographie, Brückenbauwerk über Auerbach) eine Flächenerweiterung in Richtung Süden auszuschließen ist, zudem ein ausreichender Abstand zur bestehenden Anschlussstelle Brannenburg im Norden geschaffen werden muss, kann sich die neue Anlage im Wesentlichen nur in Richtung Osten ausdehnen.

Der übrige Grunderwerb ist zur Errichtung des Sichtschutzwalls erforderlich, der im Interesse der Grundeigentümer steht und dem diese im Nachgang zum Erörterungstermin mit E-Mail vom 23.03.2012 hilfsweise für den Fall der Planfeststellung zugestimmt haben.

Eine vorübergehende Inanspruchnahme von weiteren Flächen für die Baumaßnahme ist bei der vorliegenden Maßnahme nicht erforderlich und daher auch nicht im Grunderwerbsplan (Unterlage 14.1) dargestellt. Sie ist deshalb auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Autobahndirektion Südbayern sichert den Einwendern 1000 die Erreichbarkeit ihrer Anwesen während der Bauzeit zu (s.o. A6.1.2). Geringfügige Einschränkungen z.B. durch vermehrten Lkw-Verkehr auf der rückwärtigen Erschließung können jedoch nicht ausgeschlossen werden. Das Baufeld der PWC-Anlage muss vorrangig über die rückwärtige Erschließung der ehemaligen Tankstelle Inntal Ost angefahren werden, da bei einer Anfahrt über die BAB A 93 Süd über die Anschlussstelle Oberaudorf zunächst auf die Autobahn aufgefahren werden müsste, um zum Baufeld zu gelangen. Damit wären erhebliche Umwege verbunden, da die Anschlussstelle Oberaudorf über 10 km von der PWC-Anlage entfernt ist. Zudem kann auf diese Weise die Zufahrt zur ehemaligen Tankstelle Inntal Ost während der Bauphase komplett geschlossen und ein irrtümliches Einfahren von Verkehrsteilnehmern in die Baustelle vermieden werden.

Beleuchtung der PWC-Anlage

Die Einwender fordern, die Außenbeleuchtung des WC-Gebäudes zu reduzieren bzw. von einer Beleuchtung des Parkplatzes dauerhaft abzusehen. Bereits jetzt sei die Beleuchtung des WC-Gebäudes auf der West-Seite störend.

Eine Beleuchtung des WC-Gebäudes bzw. dessen unmittelbaren Umfeldes ist unter dem Aspekt des Sicherheitsbedürfnisses der Verkehrsteilnehmer erforderlich und vorgesehen. Eine Beleuchtung der gesamten Anlage ist derzeit nicht vorgesehen.

Zur Verringerung der negativen Auswirkungen der PWC Anlage auf die Nachbarschaft und zur Reduzierung der bereits bestehenden Beeinträchtigungen aufgrund der Nähe des Anwesens der Einwender zur BAB A 93 Süd ist die Errichtung des Sichtschutzwalles vorgesehen, dem diese im Nachgang zum Erörterungstermin hilfsweise für den Fall der Planfeststellung zugestimmt haben.

Bewirtschaftung der PWC-Anlage

Die Einwender 1000 fordern weiterhin, dauerhaft eine Nutzung der kompletten PWC-Anlage zu gastronomischen u. ä. Zwecken auszuschließen.

Dieser Forderung können wir generell und für alle Zukunft nicht nachkommen. Die Auflassung der Tankstelle Inntal Ost wurde durch den Neubau der Tank- und Rastanlage Kiefersfelden Ost ausgelöst, die nur rund 15 km entfernt, im Frühjahr 2007 fertig gestellt worden ist. Somit war ein wirtschaftlicher Betrieb der Tankstelle Inntal Ost nicht mehr gewährleistet. Aufgrund der Nähe zur Tank- und Rastanlage Kiefersfelden Ost ist derzeit eine Erweiterung der geplanten, unbewirtschafteten Rastanlage mit WC um ein gastronomisches Angebot nicht vorgesehen.

Da zukünftige Entwicklungen hinsichtlich der Verkehrsentwicklung, des Bedarfs der Verkehrsteilnehmer und der Anforderungen an Rastanlagen über den Prognosehorizont 2025 hinaus nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden können, ist es uns nicht möglich eine Ergänzung der PWC-Anlage durch Versorgungsangebote wie einen Kiosk vollkommen auszuschließen. Dessen Auswirkungen auf die benachbarte Bebauung wäre in einem gesonderten Verfahren zu prüfen.

2.4.2.2 Einwender 1003

Die Einwender 1003 wenden sich neben zahlreichen Einwendungen zu allgemeinen Themen, die bereits oben bearbeitet sind, gegen die Abtretung von 6.523 m² aus der Fl.Nr. 369 der Gemarkung Flintsbach (Gesamtgröße 11.970 m²).

Zudem sei in der Unterlage 14.2 Blatt 2T die Nutzungsart ohne Angabe von Gründen von Ackerland in Grünland geändert worden. Aus den Unterlagen sei ersichtlich, dass die Nachbarflächen als Ackerland genutzt würden. Dies sei auch für die zu erwerbenden Flächen möglich.

Auf den Erwerb von 4.784 m² aus der Fl.Nr. 369 kann nicht verzichtet werden, da er zum Bau der PWC-Anlage Inntal Ost erforderlich ist. Mit der geplanten Vermehrung der Parkmöglichkeiten ist im Vergleich zur ehemaligen Anlage ein größerer Flächenbedarf verbunden. Da aufgrund der äußeren Randbedingungen (Topographie, Brückenbauwerk über Auerbach) eine Flächenerweiterung in Richtung Süden auszuschließen ist, zudem ein ausreichender Abstand zur bestehenden Anschlussstelle Brannenburg im Norden geschaffen werden muss, kann sich die neue Anlage im Wesentlichen nur in Richtung Osten ausdehnen.

Der übrige Grunderwerb ist zur Errichtung des Sichtschutzwalls erforderlich, der im Interesse der Grundeigentümer steht und dem diese im Nachgang zum Erörterungstermin mit E-Mail vom 23.03.2012 hilfsweise für den Fall der Planfeststellung zugestimmt haben.

Die Änderung der Nutzungsart in den Unterlagen zur 1. Tektur stimmt mit den in den Flurstücks- und Eigentüternachweisen des Vermessungsamtes Rosenheim angegebenen tatsächlichen Nutzungen überein. Die Frage, ob tatsächlich Grünland oder vielmehr Ackerland vorliegt, ist für die Planfeststellung jedoch nicht entscheidend, da die für die Maßnahmen sprechenden Gründe in beiden Fällen den Eingriff rechtfertigen.

Entschädigungsfragen, bei denen die Grundstücksqualität eine maßgebliche Rolle spielt, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Umbau der Tankstelle Inntal Ost (alt) zu einer PWC-Anlage mit Umbau der AS Brannenburg auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Umbaus der Tankstelle Inntal Ost (alt) zu einer PWC-Anlage mit Umbau der AS Brannenburg ungünstiger beurteilt.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG richten sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

3. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Flintsbach 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, 25.06.2012
Regierung von Oberbayern

Matthias Steck
Oberregierungsrat