

Aktenzeichen: 32-4354.1-A9-036



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**BAB A 9  
Nürnberg – München**

**Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Fürholzen Ost**

**Str.-km 509,670 bis Str.-km 510,845  
A09\_1060\_9,936 bis A09\_1060\_11,111**

**München, 25.09.2013**

Inhaltsverzeichnis

A	Entscheidung.....	4
1.	Feststellung des Plans.....	4
2.	Festgestellte Planunterlagen.....	4
3.	Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen.....	6
3.1	Unterrichtungspflichten und Auflagen zu Leitungen.....	6
3.2	Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz.....	10
3.3	Landwirtschaft.....	11
3.4	Denkmalpflege.....	11
3.5	Sonstige Nebenbestimmungen.....	12
4.	Wasserrechtliche Erlaubnis.....	13
4.1	Gegenstand/Zweck.....	13
5.1	FStrG.....	14
5.2	BayStrWG.....	14
B	Sachverhalt.....	16
C	Entscheidungsgründe.....	20
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	20
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung.....	20
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	20
2.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	
2.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	21
2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	35
3.	Materiell-rechtliche Würdigung.....	37
3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen).....	37
3.2	Planrechtfertigung.....	37
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	40
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	40
3.3.2	Planungsvarianten.....	41
3.3.3	Ausbaustandard.....	43
3.3.4	Immissionsschutz/Bodenschutz.....	46
3.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege.....	52
3.3.6	Denkmalschutz.....	63
3.3.7	Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis.....	64
3.3.8	Landwirtschaft.....	67
3.3.9	Träger von Versorgungsleitungen.....	68
3.3.10	Autobahn Tank und Rast GmbH.....	68
3.4	Private Einwendungen.....	69
3.4.1	Mandanten der Kanzlei Labbé und Partner.....	71
3.4.2	Andere Einwender.....	76
3.5	Gesamtergebnis.....	76
3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	77
4.	Kostenentscheidung.....	77

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
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	Verkehrslärmschutzverordnung
22. BImSchV	Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
ERS	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
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
StBA	Staatliches Bauamt
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
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-A9-036

**BAB A 9**

**Nürnberg – München**

**Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Fürholzen Ost**

**Str.-km 509,670 bis Str.-km 510,845**

**A09\_1060\_9,936 bis A09\_1060\_11,111**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Fürholzen Ost zwischen Str.-km 509,670 und Str.-km 510,845, Stationierung A09\_1060\_9,936 bis A09\_1060\_11,111, der Bundesautobahn A 9 Nürnberg - München wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Blatt Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1T		Erläuterungsbericht	-
2		Übersichtskarte	1 : 100.000
3	1	Übersichtslageplan	1 : 25.000
3	2	Übersichtslageplan (Luftbild)	1 : 5.000
6.1	1	Kennzeichnender Querschnitt Str.-km 509,880	1 : 50
6.1	2	Kennzeichnender Querschnitt Str.-km 510,180	1 : 50

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.1	3	Kennzeichnender Querschnitt Str.-km 510,450	1 : 50
6.1	4	Kennzeichnender Querschnitt Str.-km 510,680	1 : 50
6.1	5	Regelquerschnitt rückwärtige Erschließungsstraße, Achse 515	1 : 50
7.1	1T	Lageplan Verkehrsanlage	1 : 1.000
7.1	2T	Lageplan Ver- und Entsorgung	1 : 1.000
7.2T		Bauwerksverzeichnis	-
8	1	Höhenplan Zu-/Abfahrt Rastanlage Achse 501	1 : 1.000/100
8	2	Höhenplan Fahrgasse Bus/Pkw Achse 516	1 : 1.000/100
8	3	Höhenplan Pkw-Schleife Achse 507	1 : 1.000/100
8	4	Höhenplan Fahrgasse Bus/Pkw mit Anhänger Achse 508	1 : 1.000/100
8	5	Höhenplan Fahrgasse Lkw-Süd Achse 506	1 : 1.000/100
8	6	Höhenplan Fahrgasse Lkw-Nordschleife Achse 610	1 : 1.000/100
8	7	Höhenplan Fahrgasse Lkw-Nordwest Achse 613	1 : 1.000/100
8	8	Höhenplan Fahrgasse Lkw-Mitte West Achse 611	1 : 1.000/100
8	9	Höhenplan Fahrgasse Lkw-Mitte Ost Achse 612	1 : 1.000/100
8	10	Höhenplan Fahrgasse Lkw-Nordost Achse 623	1 : 1.000/100
8	11	Höhenplan Rand-Einfahrt BAB A9 Achse 502	1 : 1.000/100
8	12	Höhenplan Rückwärtige Erschließungsstraße Achse 515	1 : 1.000/100
11		Ergebnisse schalltechnischer und lufthygienischer Untersuchungen	-

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
11.2	1	Lageplan zum Schallschutz	1 : 2.000
12.1T		Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Textteil	-
12.2T	1/1	LBP, Bestands- und Konfliktplan	1 : 5.000
12.3T	1/2	LBP, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 1.000
12.3T	2/2	LBP, Lageplan der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen	1 : 2.500
12.4		Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	-
13.2T		Lageplan Regenrückhaltebecken	1 : 250
13.3T		Schnitte Regenrückhaltebecken	1 : 100
14.1	1T	Lageplan Grunderwerb	1 : 1.000
14.2T		Grunderwerbsverzeichnis	-
16T		Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 6 UVPG	-
16T	1/1	UVP-Plan	1 : 5.000

Folgende Unterlagen sind nachrichtlich beigelegt:

- Unterlage 11.3, Berechnung Schadstoffimmissionen
- Unterlage 13.1T, Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen.

Die Planunterlagen tragen das Datum vom 07.10.2011 und wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt. Die Tektoren vom 14.05.2013 wurden in die Textunterlagen rot eingetragen. Pläne wurden komplett ersetzt. Die geänderten Planblätter sind mit "T" gekennzeichnet. Die überholten Unterlagen wurden gestrichen und sind nachrichtlich beigelegt.

### **3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

#### **3.1 Unterrichtungspflichten und Auflagen zu Leitungen**

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.1.1 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. Die Überbauung der TK-Linie ist zu vermeiden.
- 3.1.1.2 Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in der zum Zeitpunkt der Ausführung geltenden Fassung zu beachten (derzeit: Ausgabe 1989, siehe hier insbesondere Abschnitt 3).
- 3.1.2 Der Bayernwerk AG, Netzcenter Unterschleißheim, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen 20 kV-Kabeln und Niederspannungskabeln mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.2.1 Das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ der Bayernwerk AG ist zu beachten.
- 3.1.2.2 Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tief wurzelnden Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,5 m.
- 3.1.2.3 Die ungesicherte Kabeltrasse darf nicht mit schweren Fahrzeugen befahren werden. Im Bereich von Zufahrten müssen die Kabel ggf. vor Beginn der Bauarbeiten mit einem Schutzrohr umhüllt werden.
- 3.1.3 Der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, damit die Bauarbeiten im Bereich der 110 kV-Leitung Unterschleißheim – Großenviecht, Ltg. Nr. J278, rechtzeitig mit der E.ON Netz GmbH abgestimmt werden können.
- 3.1.3.1 Die Einhaltung des nach DIN 50341-1 04/2010 erforderlichen Mindestabstands von 6 m zu den Leiterseilen ist im Bereich des Lärmschutzwalles durch einen Abstandsnachweis gegenüber der E.ON Netz GmbH zu belegen.
- 3.1.3.2 Bei der Bepflanzung des Lärmschutzwalles ist zu berücksichtigen, dass die maximale Aufwuchshöhe der Sträucher von 3,5 m nicht überschritten werden darf.
- 3.1.3.3 Auf das Sicherheitsmerkblatt zu den erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsanlagen und das Merkheft für Baufachleute der E.ON Netz GmbH wird hingewiesen.

- 3.1.4 Der DB Energie GmbH, damit die Bauarbeiten im Bereich der 110 kV-Bahnstromleitung Nr. 411, Landshut-Karlsfeld, rechtzeitig mit der DB Energie GmbH abgestimmt werden können.
- 3.1.4.1 Zur Vermeidung von Unfällen bei Arbeiten in der Nähe von Bahnstromleitungen sind die Sicherheitsvorschriften gemäß aktueller DIN VDE 0105 einzuhalten. Es ist sicherzustellen, dass ein Sicherheitsabstand von Personen und Gerätschaften von mehr als 3 m zu den Seilen der Bahnstromleitung immer gewährleistet ist. Dabei ist zu beachten, dass alle möglichen Bewegungen der Seile hinsichtlich ihres Ausschwing- und Durchhangsverhaltens in Betracht gezogen werden müssen.
- 3.1.4.2 Unter der Voraussetzung, dass sich Personen und Gerätschaften nicht weiter als 85 m vom Mast Nr. 700 in Richtung Mast Nr. 699 bewegen, darf eine Höhe von 504,5 m üNN innerhalb des im Mastfeld gültigen Gefährdungsbereichs von 2 x 15 m nicht überschritten werden.
- 3.1.4.3 Unter der Voraussetzung, dass sich Personen und Gerätschaften nicht weiter als 50 m vom Mast Nr. 700 in Richtung Mast Nr. 701 bewegen, darf eine Höhe von 508,5 m üNN innerhalb des im Mastfeld gültigen Gefährdungsbereichs von 2 x 15 m nicht überschritten werden.
- 3.1.4.4 Die genannten Sicherheitsabstände sind auch bei jeder Bewegung oder Verlagerung, jedem Ausschwingen – insbesondere von Lasten, Trag- und Lastaufnahmemitteln -, Wegschnellen oder Herunterfallen von Gegenständen zu beachten.
- 3.1.4.5 Der im Mastfeld Nr. 700 – 701 kreuzende geplante Lärmschutzwall darf eine Höhe von 506,5 m üNN innerhalb des Gefährdungsbereichs nicht überschreiten. Das gilt auch für zusätzliche Aufbauten, die in den Planunterlagen nicht verzeichnet sind. Derartige Aufbauten dürfen nur nach einer (positiven) Prüfung der Sicherheitsbelange durch die DB Energie GmbH errichtet werden.
- 3.1.4.6 Im Schutzstreifen der Bahnstromleitung dürfen keine leicht brennbaren Stoffe ohne feuerhemmende Bedachung gelagert werden.
- 3.1.4.7 Für Bauwerke innerhalb des Gefährdungsbereichs von 2 x 15 m bezogen auf die Leitungsachse ist die Zustimmung der für Feuerlöscharbeiten zuständigen Behörde gemäß DIN VDE 0132 erforderlich; die Dacheindeckung für Gebäude muss in diesem Bereich der DIN 4102 Teil 7 entsprechen.
- 3.1.4.8 Über die in den Planunterlagen enthaltenen Maßnahmen hinausgehende Änderungen am Geländeniveau (z. B. Aufschüttungen, Lagerung von Materialien) dürfen im Schutzstreifen nicht durchgeführt werden.
- 3.1.4.9 Die Standsicherheit von Mast Nr. 700 muss gewahrt bleiben. Innerhalb des Radius von 9 m um die Mastmitte dürfen keine Abgrabungen, Aufschüttungen, Lagerungen



von Materialien, Bebauungen und Bepflanzungen durchgeführt werden. Das sich daran anschließende Gelände darf höchstens mit einer Neigung bzw. Steigung von 1 : 1,5 abgetragen bzw. aufgefüllt werden.

- 3.1.4.10 Die Zufahrt zu Mast Nr. 700 mit Lkw muss jederzeit möglich sein.
- 3.1.4.11 Eine Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern ist innerhalb des Schutzstreifens nur im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten oder schuldrechtlicher Verträge zulässig. Die Endwuchshöhe der Pflanzungen darf eine Höhe von 3,5 m – ausgehend vom bestehenden Geländeniveau – nicht überschreiten.

- 3.1.5 Der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, – mindestens 10 Wochen vor Baubeginn - damit die erforderlichen Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen an der betroffenen LWL-Kabelanlage abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die neue Trasse muss frei zugänglich sein und ist von Bäumen und Sträuchern frei zu halten, um Beschädigungen durch Wurzelwerk zu vermeiden.

- 3.1.6 Der Colt Technology Services GmbH, damit die erforderlichen Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen an den Fernmeldeleitungen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.6.1 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass allen an der Bauausführung Beteiligten der Inhalt des Merkblattes „Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaser-Versorgungsanlagen“ bekannt gemacht und dessen Einhaltung überwacht wird.

- 3.1.6.2 Die Schächte der Colt Technology Services GmbH müssen jederzeit frei zugänglich sein.

- 3.1.7 Dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd, damit evt. erforderlichen Arbeiten im Bereich der Wasserleitungen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die Wasserleitungen sind vor Beschädigungen zu schützen.

- 3.1.8 Der Autobahn Tank und Rast GmbH zur Abstimmung der Baumaßnahmen mit der Anfahrbarkeit und sonstigen Auswirkungen auf die Servicebetriebe.

- 3.1.9 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, spätestens 2 Monate vor Beginn der Erdbauarbeiten, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

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

- 3.1.10 Dem Landratsamt Freising, untere Naturschutzbehörde, damit Vertreter der Behörde die Umsetzung der Erdarbeiten naturschutzfachlich begleiten können.
- 3.1.11 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.
- 3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz
- 3.2.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderliche Ausnahme für die Beeinträchtigung der nach § 30 BNatSchG geschützten Röhrichte und Hochstaudenfluren am Angergraben und am Graben 1 und 2.
- 3.2.2 Das Zurückschneiden, auf den Stock setzen und Roden von Gehölzen und Bäumen, darf nur im Winterhalbjahr (vom 1. Oktober bis 28./29. Februar) erfolgen. Die Räumung des Baufeldes sowohl im Bereich von Gehölzen und Gräben als auch im Offenland darf nur vom 1. August bis Ende Februar durchgeführt werden. Außerhalb dieser Zeit dürfen Rodungen und die Räumung des Baufeldes nur vorgenommen werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde sichergestellt ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.
- 3.2.3 Die in der Planunterlage 12.3T, Bl. 1 und 2 dargestellten Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters gemäß Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.2.3 Während der gesamten Bauzeit bis zur Fertigstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung (Umweltbaubegleitung) einzurichten. Sie ist durch geeignetes fachliches Personal sicherzustellen und dem Landratsamt Freising, untere Naturschutzbehörde, namentlich zu benennen.
- 3.2.4 Für an das Baufeld angrenzende Gehölzbestände, sensible Biotopbestände und Lebensräume sind geeignete Schutzmaßnahmen, wie z. B. die Errichtung von Bauzäunen (vgl. Maßnahme S3) zu ergreifen. Die konkreten Maßnahmen sind mit der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising abzustimmen.
- 3.2.5 Alle feuchteren Abtragungsflächen sind mit Streuwiesenmähgut aus dem Freisinger Moos anzudecken (Mähgutübertragung) und alle Einsaatflächen sind mit autochthonem Saatgut aus dem Freisinger Moos auszuführen.
- 3.2.6 Beginn und Ende der Erdbauarbeiten sind der unteren Naturschutzbehörde am Land-

ratsamt Freising vorher schriftlich mitzuteilen.

- 3.2.7 Die in den Maßnahmenblättern für die Kompensationsmaßnahmen A1/CEF1, A2/CEF2 und A 3 (Unterlage 12.1T, Anhang 2 S. 16, 18 und 20) vorgesehenen Maßnahmen für die Unterhaltspflege sind so lange durchzuführen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Aufrechterhaltung des angestrebten Entwicklungsziels erforderlich sind. Nachträgliche Entscheidungen hierzu bleiben vorbehalten.
- 3.3 Landwirtschaft
  - 3.3.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
  - 3.3.2 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.
  - 3.3.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Soweit möglich sollen die nach AGBGB vorgesehenen Mindestabstände zu den benachbarten landwirtschaftlichen Nutzflächen eingehalten werden.
  - 3.3.4 Der anfallende Mutterboden ist fachgerecht zu gewinnen, zwischenzulagern und wiederzuverwenden. Auf vorübergehend beanspruchten landwirtschaftlichen Nutzflächen ist der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen, Bodenverdichtungen sind zu beseitigen.
  - 3.3.5 Bei der Nutzung von öffentlichen Feld- und Waldwegen für den Baustellenverkehr ist darauf zu achten, dass der landwirtschaftliche Verkehr nicht übermäßig beeinträchtigt wird. Durch den Baustellenverkehr verursachte Schäden sind zu beheben.
  - 3.3.6 Die Funktionsfähigkeit bestehender Drainagen und Grabensysteme ist während und nach der Bauphase zu erhalten, soweit sie nicht durch Einbeziehung in den Bereich der Tank- und Rastanlage obsolet werden.
- 3.4 Denkmalpflege
  - 3.4.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der –ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des plan-

festgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

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

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

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zustande kommt, behalten wir uns eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

3.5 Sonstige Nebenbestimmungen

3.5.1 Tank- und Rastanlage

3.5.1.1 Die Behinderung der Anbindung der Servicebetriebe während der Bauarbeiten ist so gering wie möglich zu halten.

3.5.1.2 Die Servicebetriebe der Tank- und Rastanlage müssen zu jedem Zeitpunkt für alle Fahrzeugarten uneingeschränkt rund um die Uhr von der Autobahn an- und abfahrbar sein.

3.5.1.3 Die wegweisende Beschilderung auf der bewirtschafteten Rastanlage ist zu jeder Zeit auch in den Baustellenbereichen aufrecht zu erhalten und muss auch nachts für alle Verkehrsteilnehmer klar und deutlich zu erkennen sein.

3.5.1.4 Während der Bauzeit ist darauf zu achten, dass die baustellenbedingten Verschmutzungen der Fahrbahn so gering wie möglich gehalten werden. Verkehrsgefährdende Verschmutzungen sind unverzüglich zu beseitigen.

3.5.1.5 Die Umbaumaßnahmen an den Ver- und Entsorgungsleitungen für die Servicebetriebe der Tank- und Rast GmbH sind so zu organisieren, dass die Nutzbarkeit der Servicebetriebe möglichst wenig beeinträchtigt wird.

3.5.2 Zusagen

Der Vorhabensträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.

#### **4. Wasserrechtliche Erlaubnis**

4.1 Gegenstand/Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers von den befestigten Flächen der Rastanlage Fürholzen Ost, sowie von der angrenzenden Richtungsfahrbahn München-Nürnberg der BAB A 9 von Str.-km 509,800 bis 510,570 über ein Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken mit Leichtstoffabscheider in den Vorfluter bei Str.-km 510,580 (Graben 2) erteilt.

4.1.1 Plan

Den Benutzungen liegen die festgestellten Planunterlagen (oben A 2.) zugrunde (einschließlich der Umplanung in ein trockenfallendes Regenrückhaltebecken).

4.1.2 Auflagen

4.1.2.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die Entwässerungsmaßnahmen sind plan- und sachgemäß nach den anerkannten Regeln der Technik und Baukunst sowie unter Beachtung der folgenden Auflagen auszuführen.

4.1.2.2 Die Einleitungsstelle in den Graben ist ausreichend, aber möglichst naturnah zu sichern. Werden Steinsicherungen vorgesehen, sind diese mit offenen Fugen (mind. 2 cm tief) zu verlegen. Die Sicherung des Notüberlaufs zum Gewässer ist mit einer Grasnarbe abzudecken.

4.1.2.3 Wenn der Vorhabensträger die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat (Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayWG), ist die Anlage durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasser-

wirtschaft abnehmen zu lassen (Art. 61 BayWG). Das Abnahmeprotokoll muss bestätigen, dass die Anlage bescheidsgemäß und ohne Mängel ausgeführt wurde

4.1.2.4 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 und durch entsprechende Unterlagen zu belegen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

4.1.2.5 Der Vorhabensträger hat dem Wasserwirtschaftsamt München nach Fertigstellung zwei Fertigungen der Bestandspläne der Anlage zu übermitteln.

## 5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

### 5.1 FStrG

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

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden von den im BWV Nr. 2.1.1 und 2.1.2 sowie im Lageplan 7.1T Blatt 1 dargestellten Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost (ohne Betriebsumfahrt – BWV Nr. 1.2.6)

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

### 5.2 BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, wird von sonstigen öffentlichen Straßen

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen (Unterlagen 7.2 T und 7.1 Blatt 1T). Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

**6. Entscheidungen über Einwendungen**

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

**7. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden ebenfalls nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst die Erweiterung der bisher mit 48 Pkw- und 35 Lkw-Stellplätzen ausgestatteten bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost an der Richtungsfahrbahn München – Nürnberg zwischen Str.-km 509,670 und Str.-km 510,845. Auf der T+R-Anlage sollen künftig 169 Pkw-Stellplätze, 132 Lkw-Stellplätze, 6 Stellplätze für Busse und 7 Stellplätze für Pkw mit Anhänger zur Verfügung stehen. Für Großraum- und Schwertransporte ist darüber hinaus ein Längsparkstreifen von ca. 200 m Länge vorgesehen. Die rückwärtige Erschließung der Rastanlage wird an die neuen Verhältnisse angepasst, erhält jedoch keinen direkten Anschluss an die Rastanlage. Diese Straße soll ausschließlich als Zufahrt für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge und für Rettungsfahrzeuge dienen. Die bestehende Insellage der Tankstelle wird in eine Seitenlage umgebaut. Im Zuge des Ausbaus der Rastanlage werden die Entwässerungseinrichtungen neu erstellt. Das gesammelte Oberflächenwasser der befestigten Flächen wird künftig in ein Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken und Leichtstoffabscheider geleitet, das östlich der Rastanlage errichtet wird. Anschließend wird das gereinigte Oberflächenwasser gedrosselt in den Graben 2 eingeleitet. Die neue Entwässerungsanlage soll darüber hinaus das Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München-Nürnberg der BAB A 9 zwischen Str.-km 509,800 und 510,570 aufnehmen, das bisher ungereinigt und ungedrosselt in Vorfluter abgeleitet wird.

### **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 26.10.2011 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für den Ausbau der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen bei der Gemeinde Neufahrn bei Freising vom 02.12.2011 bis zum 04.01.2012 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Neufahrn bei Freising oder bei der Regierung von Oberbayern bis zum 18.01.2012 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Neufahrn bei Freising
- Landratsamt Freising



- Wasserwirtschaftsamt München
- Abwasserzweckverband Unterschleißheim, Eching, Neufahrn
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Fürstenfeldbruck
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Polizeipräsidium Oberbayern Nord
- Staatliches Bauamt Freising, Servicestelle München
- Vermessungsamt Freising
- Autobahn Tank und Rast GmbH
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH (heute: Deutsche Telekom Technik GmbH)
- E.ON Bayern AG (heute: Bayernwerk AG)
- E.ON Netz GmbH
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- Interoute Germany GmbH
- COLT Telecom GmbH (COLT Technology Services GmbH)
- DB Energie GmbH
- Gemeinde Fahrenzhausen
- Wasser- und Bodenverband Moosach II
- Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd
- Deutscher Wetterdienst

sowie den Sachgebieten 51 (Naturschutz), 55.1 (Umweltrecht) und 31.1 (Straßenbau) der Regierung von Oberbayern.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich die Autobahndirektion Südbayern mit Schreiben vom 03.08.2012.

Für den ebenfalls vorgesehenen Umbau des PWC Fürholzen-West zu einer bewirtschafteten Rastanlage (mit Ausnahme der Gebäude der Tank- und Rastanlage) wurde zeitgleich ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 22.10.2012 im Feuerwehrhaus Fürholzen erörtert. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Einwendungen von Umweltvereinigungen sind nicht eingegangen. Die Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der T+R-Anlage Fürholzen Ost und den Umbau des PWC Fürholzen-West zu einer bewirtschafteten Rastanlage wurden für einen gemeinsamen Erörterungstermin verbunden. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat der Vorhabensträger Änderungen an der Planung vorgenommen (1. Tektur vom 14.05.2013). Sie beinhalten im Wesentlichen folgendes:

- Aktualisierung des Grunderwerbsverzeichnisses anhand der aktuellen digitalen Flurkarte und des automatischen Liegenschaftsbuches;
- Umplanung des Regenrückhaltebeckens in ein trockenfallendes Becken (BWV Nr. 3.3.1T);
- Einplanung von 6 Kurzzeitparkplätzen im Ausfahrtbereich des umgestalteten Tankfeldes;
- Hochabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwand auf der Autobahn zugewandten Seite (BWV Nr. 2.2.2T);
- Anpassung des LBP an die bautechnischen Änderungen;
- Gesonderte Darstellung der Ausgleichserfordernisse für den Artenschutz;
- Änderung der für Kompensationsmaßnahmen beanspruchten Grundstücke aufgrund von inzwischen durchgeführten Grunderwerbsverhandlungen;
- Änderungen der Maßnahmen auf den Kompensationsflächen hinsichtlich Muldentiefe und Schnittzeitpunkten;
- Darstellung des Übergabeschachtes und der Eigentumsverhältnisse an der bestehenden Wasserleitung (BWV Nr. 4.3.2T);
- Anpassung von Telekommunikationslinien und Stromleitungen samt Schutzzonen entsprechend den Angaben der betroffenen Leitungsträger.

Auf die ausführliche Darstellung in Unterlage 1T Seite 5 - 7 und die in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Änderungen wird verwiesen. Für diese Änderungen haben wir ein Verfahren nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG durchgeführt. Die durch die Planänderung anders betroffene Grundeigentümerin hat über die von ihr beauftragte Anwaltskanzlei Gelegenheit bekommen, bis zum 19.07.2013 Einwendungen gegen die Änderungen zu erheben. Darüber hinaus haben wir mit Schreiben

vom 18.06.2013 folgenden Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit gegeben, bis zum 19.07.2013 zu den Änderungen Stellung zu nehmen:

- Gemeinde Neufahrn bei Freising
- Landratsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München.

Es wurden keine Einwände gegen die Änderungen erhoben.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das gilt auch für die Änderung von Rastanlagen, da diese nach §§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG zu der jeweiligen Bundesautobahn gehören. Die Nebenbetriebe sind nach §§ 1 Abs. 4 Nr. 5 i. V. m. 15 FStrG Bestandteile der Bundesautobahn, ihre Änderung ist daher ebenfalls planfeststellungspflichtig.

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

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

#### **1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

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

Die BAB A 9 ist eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 und unterliegt als solche einer obligatorischen UVP-Pflicht gemäß § 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG in Verbindung mit Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG. Die T+R-Anlage Fürholzen Ost ist nach § 1 Abs. 4 Nr. 5 i. V. m. § 15 FStrG Bestandteil der BAB A 9; die geplanten Änderungen sind daher nach § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG zu überprüfen. Da nach überschlägiger Abschätzung unter Berücksichtigung des ebenfalls geplanten Umbaus des PWC Fürholzen-West zu einer bewirtschafteten Rastanlage nicht auszuschließen ist, dass die Ausbaumaßnahmen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben können, muss eine UVP durchgeführt werden. Diese wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 a FStrG, Art. 73 BayVwVfG.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

#### **2.1.1 Beschreibung des Vorhabens**

In die UVP wurden die Umweltauswirkungen des Ausbaus der T+R-Anlage Fürholzen Ost und des Umbaus des PWC Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage einbezogen. Beide Anlagen liegen in der Gemeinde Neufahrn bei Freising im Landkreis Freising.

Das Ausbauvorhaben zur T+R-Anlage Fürholzen Ost ist unter B 1 und in den Unterlagen 1T und 7.1 beschrieben und planerisch dargestellt. Darauf wird verwiesen.

Beim Umbau des PWC Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage ist ebenfalls eine erhebliche Erweiterung der vorhandenen Stellplätze vorgesehen. Künftig sollen 154 Stellplätze für Pkw (bisher: 17), 110 Stellplätze für Lkw (bisher: 2 Längsparkstreifen mit ca. 90 bzw. 60 m Länge), 10 Stellplätze für Busse und 9 Stellplätze für Pkw mit Anhänger (bisher: keine) zur Verfügung stehen. Außerdem ist ein Längsparkstreifen von 275 m Länge für Großraum- und Schwertransporte geplant. Im Bereich des Durchstichs von der Tankanlage zu den Parkflächen werden Kurzeitstellplätze errichtet. Darüber hinaus ist vorgesehen, auf dem bisherigen Parkplatz mit WC eine bewirtschaftete Tank- und Rastanlage zu bauen. Für die hierzu erforderlichen Einrichtungen ist in den Planunterlagen ein Baufenster nachrichtlich dargestellt. Die Gebäude und Anlagen der Tank- und Rastanlage sind nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Umbau des PWC Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage. In der UVP wird die Überbauung der hierfür erforderlichen Fläche jedoch mitbetrachtet.

Die T+R-Anlage Fürholzen Ost umfasst eine Gesamtfläche von 14,28 ha, einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen. Davon sind 4,89 ha Fläche versiegelt, wobei 4,25 ha durch den Ausbau neu versiegelt werden. Infolge des Rückbaus vorhandener Straßen- und Parkplatzflächen werden 0,74 ha entsiegelt, so dass sich eine reale Neuversiegelung von 3,51 ha ergibt.

Die künftige bewirtschaftete T+R-Anlage Fürholzen West umfasst eine Gesamtfläche von 12,95 ha, ebenfalls einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen. Insgesamt ist eine Fläche von 4,5 ha versiegelt, 4,2 ha davon werden durch den Ausbau neu versiegelt. Es werden im Zuge der Baumaßnahme insgesamt 0,2 ha Fläche entsiegelt, so dass insgesamt eine reale Neuversiegelung von 4 ha entsteht.

### 2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Untersuchungsgebiet gehört nach der naturräumlichen Gliederung zur Haupteinheit „062 Donau-Isar-Hügelland“. Es ist durch sanft geschwungene Hügelzüge und ein engmaschiges, fein verzweigtes Talnetz gekennzeichnet. Östlich der Autobahn ist die Landschaft hügelig, westlich der Autobahn stellt sie eine wellige Hochebene dar.

Die Böden bestehen überwiegend aus Parabraunerden und Braunerden, im Norden des Untersuchungsgebiets aus podsoligen Braunerden. Eine Ausnahme bilden die Talsohlen und ehemaligen Abflussmulden beiderseits der Autobahn. Dort befindet sich ein Kolluvium aus lehmigen Abschwemmmassen, vorwiegend aus Lößlehm, das aufgrund von Staunässebildung örtlich pseudovergleyt oder vergleyt ist. Nordöstlich der bestehenden Rastanlage Fürholzen Ost befindet sich eine Auffüllungsfläche, die teilweise eine mäßige Mineralölkohlenwasserstoffbelastung aufweist. Einige Mischproben aus der Fläche haben eine Einstufung der Böden von Z1.1 und Z1.2 ergeben, woraus sich Einschränkungen beim Wiedereinbau des Bodens ergeben.

Die potentiell natürliche Vegetation auf der gewellten Hochfläche ist Waldmeister-Tannen-Buchenwald (*Asperulo-Fagetum*) während in den Talsohlen im Einzugsgebiet der Moosach Erlen-Eschen-Auwald (*Pruno-Fraxinetum*) stocken würde. Die reale Vegetation ist jedoch stark anthropogen verändert. Es dominieren Ackerflächen, die von Wirtschaftswegen mit randlichen Grasfluren durchzogen sind. Hecken und Feldgehölze kommen entlang der Autobahn und anderen Straßen als Straßenbegleitgehölze, sowie entlang der Gräben in den Talsohlen vor. Naturnahe Bestände an Landröhrlicht und feuchten Hochstaudenfluren gibt es im Bereich des „Angergrabens“ östlich der Autobahn, nördlich des Sondergebietes von Günzenhausen existiert eine Grünlandbrache. Östlich und westlich der Autobahn liegen mit Fichten bestockte Waldbestände, die im Norden in das Untersuchungsgebiet hineinragen. Im Norden quert eine Hochspannungsleitung das Untersuchungsgebiet.

Östlich der Autobahn befindet sich der westliche und nördliche Ortsrand der Ortschaft Fürholzen im Untersuchungsgebiet. Es handelt sich um festgesetztes Dorfgebiet, bzw. Wohngebiet. Westlich der Autobahn ragt der nordöstliche Teil von Günzenhausen in das Untersuchungsgebiet. Dabei handelt es sich z. T. um ein festgesetztes Sondergebiet, z. T. um Wohnbebauung im Außenbereich.

An Freizeit- und Erholungseinrichtungen ist der Spiel- und Bolzplatz am Ortsrand von Fürholzen zu nennen. Außerdem können die land- und forstwirtschaftlichen Wege als Rad- und Fußwege für die feierabendliche Naherholung genutzt werden. Im Bereich des Sondergebietes von Günzenhausen und nördlich davon befindet sich eine Entnahmestelle für Kies und Sand, in der zurzeit kein Abbau stattfindet.

Nördlich und östlich von Fürholzen verlaufen entlang der Talsohlen inmitten der ackerbaulich genutzten Flur schmale Gräben, die das Gebiet zur Moosach Richtung Südosten entwässern. Sie weisen eine mittlere Gewässergütestruktur auf. Östlich von Hörenzhausen befinden sich ein Teich und ein von feuchten Hochstaudenfluren gesäumter Bach. Im Ortsbereich von Fürholzen ist ein Stillgewässer vorhanden. Es handelt sich um einen ehemaligen Löschteich, der mittlerweile mit Röhricht zuwächst. Im Bereich der Grünlandbrache bei Günzenhausen liegt ein naturnaher Tümpel. Das Grundwasser ist in mehrere eigenständige Grundwasserstockwerke gegliedert. Ein überregional bedeutendes zusammenhängendes Tiefengrundwasservorkommen befindet sich ca. 50 – 200 m unter Gelände. Das gespannte Grundwasserpotential liegt etwa auf dem Niveau des Ampertals ca. 25 – 50 m unter Gelände.

Als Flächen mit klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsfunktion ist eine Waldfläche im Norden des Untersuchungsgebiets, die Hecken- und Straßenbegleitgehölze entlang der BAB A 9, der ehemalige Löschweiher in Fürholzen, der Teich bei Hörenzhausen und die Gräben mit begleitenden Feuchtflächen beidseits der Autobahn anzusprechen. Die landwirtschaftlich genutzten Offenlandflächen und die Feuchtflächen im Untersuchungsgebiet dienen der Kaltluftproduktion. Als Kaltlufttransportbahnen fungieren die nach Osten verlaufenden Gräben und der Bach nahe Hörenzhausen.

An gesicherten Nachweisen für Bodendenkmäler sind ein Reihengrab aus der Merowingerzeit nördlich der Kirche von Fürholzen zu nennen, sowie zwei Fundstellen vorgeschichtlicher Keramik südlich der Rastanlage auf der Ostseite der Autobahn und im Bereich des Sondergebiets von Günzenhausen. Die Kirche von Fürholzen ist als Baudenkmal ausgewiesen.

Vorbelastungen für die Schutzgüter ergeben sich aus der BAB A 9, der bestehenden Tank- und Rastanlage und dem PWC, sowie aus der Verlärmung durch den Flugverkehr zum Flughafen München.

### 2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Der Vorhabensträger hat in der Planung für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost und den Umbau des PWC Fürholzen West zu einer PWC-Anlage folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen:

- Der Standort der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost wurde im Rahmen einer Raumempfindlichkeitsanalyse überprüft und hat sich dabei wegen der bereits bestehenden Vorbelastungen durch die vorhandene Anlage, des verhältnismäßig geringen Flächenverbrauchs, der Konzentration der Eingriffe in Natur und Landschaft in einem bereits vorbelasteten Bereich trotz der zum Teil hohen Raumempfindlichkeit hinsichtlich der Umweltauswirkungen als günstig erwiesen. Auch für die Rastanlage Fürholzen-West wurde eine Raumempfindlichkeitsanalyse durchgeführt und der Standort mit den geringsten Auswirkungen auf Natur und Landschaft ausgewählt.
- Zur Minimierung von Lärmemissionen ist bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost der Bau einer Lärmschutzwand vorgesehen, die den Schutz des Wohngebiets an der Bergfeldstraße und der Günzenhauser Straße in Fürholzen vor dem von der Autobahn ausgehenden Verkehrslärm verbessert. Für weitere Gebäude in Fürholzen mit Grenzwertüberschreitungen sind passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen einer Lärmsanierung möglich. Zum Schutz der Lkw-Fahrer, die auf der Rastanlage übernachten, ist darüber hinaus ein Lärmschutzwall vorgesehen. Ein solcher Wall ist auch bei der künftigen Rastanlage Fürholzen West vorgesehen.
- Die Beeinträchtigung der Erholungsnutzung wird bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost durch den Bau einer Sichtschutzwand auf der Ostseite der Anlage minimiert. Zusätzlich ist eine Bepflanzung mit standortheimischen Gehölzen vorgesehen. Letzteres soll auch bei der Rastanlage Fürholzen West die Beeinträchtigungen für die Erholungsnutzung verringern.
- Zum Schutz von Tieren und Pflanzen ist im Bereich des naturschutzfachlich bedeutsamen Feuchtbiotops am Angergraben östlich der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost eine Begrenzung des Baufeldes vorgesehen. Bei beiden Rastanlagen sind Bauzäune zum Schutz angrenzender Gehölzbestände vorgesehen, bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost auch zum Schutz sensibler Biotopbestände. Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten werden bei beiden Rastanlagen außerhalb von Biotopen und schützenswerten Gehölzbeständen angelegt. Rodungen und Baufeldräumungen werden außerhalb der festgesetzten Brut- und Fortpflanzungszeiten vorgenommen. Ebenfalls bei beiden Anlagen ist die Anlage von Extensivwiesen als Lebensraum für die Feldlerchen vor dem Eingriff vorge-



sehen (CEF-Maßnahmen). Lockwirkungen durch Leuchtkörper auf Fledermäuse wird durch die Wahl einer entsprechend wirksamen Beleuchtung der Rastanlagen entgegen gewirkt. Verluste von Gehölzflächen als Habitate der Goldammer werden durch die Pflanzung von Gehölzgruppen und Hecken auf den Straßenebenenflächen ausgeglichen. Bei der Rastanlage Fürholzen West wird zusätzlich darauf geachtet, Lockwirkungen für die Wechselkröte in den Baustellenbereich zu vermeiden.

- Der Schutz des Bodens und des Grundwassers vor baubedingten Schadstoffeinträgen erfolgt bei beiden Rastanlagen durch die Verwendung von biologisch abbaubaren Betriebsstoffen, Schmiermitteln etc. Bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost wird das Aushubmaterial der Auffüllungsfläche sachgerecht verwendet.
- Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Erweiterung der Rastanlage und den Umbau der bestehenden PWC-Anlage zu einer Rastanlage wird durch die landschaftsgerechte Gestaltung der Straßenebenenflächen soweit möglich verringert.
- Beeinträchtigungen des Schutzguts Luft/Klima infolge der Flächeninanspruchnahme und durch den Baubetrieb werden bei der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost durch die Begrenzung des Baufeldes im Bereich lokalklimatisch bedeutsamer Lufttransportbahnen möglichst gering gehalten.

#### 2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Bei einem Straßenbauvorhaben sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nur die direkt baubedingten Auswirkungen, sondern weitere, etwa anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen in den Blick zu nehmen.

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

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

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

Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen sein, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz. Solche Auswirkungen sind jedoch infolge des Ausbaus der beiden Rastanlagen nicht zu erwarten.

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

Hier handelt es sich um den Ausbau einer bestehenden bewirtschafteten Tank- und Rastanlage und den Umbau eines bestehenden Parkplatzes zu einer Rastanlage. Bei den zu erwartenden Auswirkungen ist daher zu berücksichtigen, dass sowohl die Rastanlage bzw. der Parkplatz, als auch die BAB A 9 mit ihren erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bereits vorhanden sind.

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen und der behördlichen Stellungnahmen (Dritte haben sich im Anhörungsverfahren nicht dazu geäußert, ergänzende Ermittlungen waren nicht erforderlich) sind folgende konkrete Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

#### 2.1.4.1 Schutzgut Menschen

Folgende Projektwirkungen auf das Schutzgut Mensch sind zu prüfen:

- Beeinträchtigung durch Verkehrslärm
- Beeinträchtigung der Erholungsfunktion
- Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen.

Nachhaltige bau- und betriebsbedingte Schadstoffimmissionen durch den Fahrzeugverkehr sind nicht zu erwarten, da nahezu ausschließlich Flächen innerhalb der geplanten Rastanlage betroffen sind. Gleiches gilt für die Abgasimmissionen, die durch den Ausbau der beiden Rastanlagen nicht in relevanter Weise verstärkt werden.

#### Schutzziel: Wohnen und Wohnumfeld

Nach den Feststellungen im Schallschutzgutachten resultieren die Lärmimmissionen auf die Wohnbebauung von Fürholzen aus dem Betrieb der A 9; die durch die bewirtschaftete Rastanlage verursachten Parkgeräusche sind dem gegenüber von untergeordneter Bedeutung. Tagsüber werden die Grenzwerte der Lärmvorsorge eingehalten, nachts sind jedoch im Wohngebiet an der Günzenhauser Straße und an

der Bergfeldstraße Grenzwertüberschreitungen festzustellen. Diese werden nicht von dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen-Ost verursacht. Gleichwohl hat die Autobahndirektion Südbayern im Bereich der Rastanlage östlich der A 9 eine 5 m hohe Lärmschutzwand im Anschluss an die vorhandene Lärmschutzwand vorgesehen. Dadurch kann an 6 Gebäuden ein Nachgrenzwert von 49 dB(A) eingehalten werden. Für die übrigen Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen sind passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen einer Lärmsanierung möglich, soweit noch nicht vorhanden.

Zum Schutz der Lkw-Fahrer, die auf der Rastanlage übernachten ist darüber hinaus ein Lärmschutzwall vorgesehen. Ein solcher Wall ist auch bei der künftigen Rastanlage Fürholzen West vorgesehen.

Baubedingte Lärmbelastungen sind nicht auszuschließen. Die Bauarbeiten werden jedoch grundsätzlich tagsüber durchgeführt; die Entfernung zur Ortschaft Fürholzen beträgt mindestens 150 m. Angesichts der Vorbelastung durch die Autobahn ist davon auszugehen, dass die Belastungen durch die Bauarbeiten nur begrenzte Auswirkungen auf das Wohnumfeld haben. Das gilt auch für baubedingte Schadstoffeinträge, die sich im Wesentlichen auf den Raststättenbereich beschränken lassen.

Die gesamte Anlage wird mit Gehölzflächen und Einzelbäumen eingegrünt. Zusätzlich sorgt die Eingrünung des Rückhaltebeckens für eine Unterbrechung der freien Sicht. Der Parkplatzbereich wird durch eine 3 m hohe Sichtschutzwand verdeckt, welche sofort wirksam ist. Eine direkte Sicht von der Wohnbebauung auf die Rastanlage ist daher nicht vorhanden. Visuelle Beeinträchtigungen des Wohnumfelds sind daher nur vorübergehend während der Bauzeit zu erwarten.

Beim Umbau des PWC Fürholzen West zur Tank- und Rastanlage sind keine relevanten Lärmauswirkungen festzustellen. Die maßgeblichen Lärmvorsorgegrenzwerte werden an allen Immissionsorten eingehalten. Baubedingte Lärmauswirkungen können allenfalls beim Sondergebiet Günzenhausen auftreten, sind jedoch wegen der Entfernung von mindestens 300 m und wegen der Vorbelastung durch die Autobahn vernachlässigbar.

#### Schutzziel: Erholung

Das Untersuchungsgebiet hat wegen der hohen Vorbelastung durch die Autobahn keine große Bedeutung für die Erholung. Ausgewiesene Erholungsgebiete sind nicht vorhanden. Am Ortsrand von Fürholzen befindet sich ein Spiel- und Bolzplatz. Die land- und forstwirtschaftlichen Wege dienen in geringem Maße der feierabendlichen Naherholung.

Durch die Baumaßnahmen werden Gehölzbestände überbaut und somit das Landschaftsbild beeinträchtigt, was sich auch negativ auf die Erholungseignung auswirkt.

ken wird. Diese Beeinträchtigung ist jedoch nur vorübergehend, weil die umgebauten Rastanlagen durch die in den Böschungsbereichen vorgesehenen Gehölzpflanzungen wieder in die Landschaft eingebunden werden. Auch baubedingte Lärm- und Schadstoffbelastungen werden nur vorübergehend wirken und sind wegen der bestehenden Vorbelastungen nicht erheblich. Das für die Erholung genutzte Wegesystem bleibt ebenfalls aufrechterhalten.

#### 2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Folgende Projektwirkungen sind hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen prüfungsrelevant:

- Lebensraumverluste und –beeinträchtigungen
- Vorübergehende Flächeninanspruchnahme während des Baubetriebs
- Verlärmung der Lebensräume
- Erhöhung des Kollisionsrisikos für Vögel und Fledermäuse
- Belastung durch Lichtimmissionen für dämmerungs- und nachtaktive Tiere.

Von einer Beeinträchtigung von Austauschbeziehungen oder einer signifikanten Erhöhung von Barriereeffekten infolge der Baumaßnahmen ist unter Berücksichtigung der bestehenden Autobahn nicht auszugehen, zumal keine Leitlinien mit höherer Bedeutung im Untersuchungsgebiet vorhanden sind. Das gilt auch für Beeinträchtigungen durch Abgasimmissionen. Auch eine zusätzliche Verstärkung der Trennwirkungen im Hinblick auf das landschaftliche Funktionsgefüge ist infolge des Ausbaus der Tank- und Rastanlagen nicht zu erwarten.

Durch die Erweiterung der Rastanlage Fürholzen Ost und den Ausbau des PWC Fürholzen West zu einer Rastanlage ergeben sich vor allem Eingriffe in vorbelastete Lebensräume von untergeordneter bis lokaler naturschutzfachlicher Bedeutung. Es sind aber auch Flächen außerhalb des hoch belasteten Korridors betroffen, bei der Erweiterung der Rastanlage Fürholzen Ost in geringem Umfang auch Lebensräume von hoher Bedeutung. Bei letzteren handelt es sich um einen Landröhrichtbestand am Angergraben, der durch Versiegelung, Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme betroffen wird. Die betroffene Teilfläche ist stark eutrophiert, Arten der Roten Listen wurden dort nicht nachgewiesen. Die Kernflächen des Lebensraumes östlich des Wirtschaftsweges werden nicht überbaut. Die vorgesehene Lärmschutzwand und die Gehölzpflanzungen auf der Böschung sorgen dafür, dass auch Lärm, Schadstoffe und optische Reize abgeschirmt werden. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass der Lebensraum für die erfassten wertgebenden Arten (wie z. B. Kleine Goldschrecke, Gras- und Wasserfrosch, Sumpf-Windelschnecke u. a.) in ausreichender Größe erhalten bleibt. Für das störungsempfindliche Blaukehlchen stehen ggf. geeignete Ausweichmöglichkeiten im Massenhausener Moos, den Pfannenwie-

sen, den Kammerberger Mooswiesen oder in Teilbereichen des Freisinger Moores zur Verfügung (siehe hierzu auch unten C 3.3.5.1). Durch die Erweiterung der Rastanlage Fürholzen Ost werden zudem Feuchtbiotope an den Gräben 2 und 3 durch Überbauung, Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme betroffen. Dabei handelt es sich um Gräben mit flutender Unterwasservegetation mit begleitenden feuchten Hochstaudenfluren. Allerdings wurden im Eingriffsbereich keine gefährdeten Arten festgestellt, so dass die Flächen nicht als eigener Lebensbereich abgegrenzt wurden.

Beim Bau der Rastanlage Fürholzen West sind außerhalb des stark vorbelasteten Korridors ausschließlich Lebensräume von sehr geringer Bedeutung betroffen.

Bei beiden Ausbaumaßnahmen werden Gehölzbestände durch Überbauung, Versiegelung und temporäre Inanspruchnahme betroffen. Dort kommt die wenig störungsempfindliche Goldammer vor, bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen West sind daneben auch Vorkommen des Feldsperlings berührt. Für beide Vogelarten sind vergleichbare Habitate in der näheren Umgebung zahlreich vorhanden und werden sich kurz- bis mittelfristig in den Böschungsbereichen der erweiterten Rastanlagen wieder entwickeln. Während der Bauzeit sind Schutzmaßnahmen für angrenzende Gehölzbestände vorgesehen, so dass auch kleinräumige Umsiedlungen möglich sind.

Bei beiden Ausbaumaßnahmen kommt es zu einem Verlust landwirtschaftlich genutzter Flächen durch Versiegelung oder Überbauung. Bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost handelt es sich um ca. 6,36 ha, bei der Erweiterung des PWC Fürholzen West um ca. 5,72 ha. Im Abstand von ca. 150 m von der Autobahn sind große Bereiche der Nutzflächen als Ackerbrüterlebensraum der Feldlerche einzustufen. Direkte Eingriffe werden bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost durch den Bau des Regenrückhaltebeckens verursacht, bei der Rastanlage Fürholzen West durch den Bau der westlichen Pkw-Stellplätze. In beiden Fällen handelt es sich bei den überbauten Flächen um kurzfristig wiederherstellbare Vegetationsbestände, die wegen der Vorbelastung durch die Nähe zur bestehenden A 9 geringe Bedeutung für den Lebensraum der Feldlerche haben. Darüber hinaus kommt es zu Beeinträchtigungen bisher kaum vorbelasteter Flächen durch die Verschiebung der artspezifischen Meidungsdistanz der Feldlerche. Das führt bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost zu unterschiedlich starken Beeinträchtigungen der Habitate von sechs östlich der Rastanlage siedelnden Brutpaaren, bei drei Brutpaaren ist wegen der dadurch verursachten Verschlechterung der Lebensraumqualität und dem Mangel an Ausweichmöglichkeiten vor Ort von einem Abwandern auszugehen. Bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen West werden insgesamt 9 Brutpaare beeinträchtigt,

die westlich des bestehenden Parkplatzes siedeln; bei insgesamt vier Brutpaaren ist von einem Abwandern auszugehen.

Eine Erhöhung der Mortalität von betroffenen Tierarten infolge von Lockwirkungen in den Bereich der Rastanlagen wird durch die Wahl geeigneter Leuchtkörper vermieden. Baubedingte Lärmimmissionen sind vernachlässigbar, weil sie nur kurzzeitig wirken und während der Bauzeit Ausweichmöglichkeiten für betroffene Individuen bestehen.

Die beeinträchtigten Vegetationsbestände können im funktionalen Zusammenhang mit den Eingriffsflächen kompensiert werden (vgl. unten C 3.3.5.2). Auch für den Verlust an Brutpaaren der Feldlerche sind geeignete Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

#### 2.1.4.3 Schutzgut Boden

Das Schutzgut Boden ist hinsichtlich folgender Projektwirkungen zu prüfen:

- Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung und Überbauung
- Beeinträchtigungen durch verkehrs- und betriebsbedingte Schadstoffimmissionen
- Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen.

Der belebte Boden wird durch Versiegelung und sonstige Überbauung beeinträchtigt; der Umfang ist oben unter C 2.1.1 dargelegt. Mit der Versiegelung verliert der Boden sämtliche Funktionen für den Naturhaushalt und belastet ihn auch aktiv, weil das Regenwasser ungebremst abfließt, statt der Grundwasserneubildung zugeführt zu werden und der durch die Vegetation gegebene Temperatúrausgleich verloren geht. Bei den von Überbauung betroffenen Flächen bleiben die Bodenfunktionen erhalten. In geringem Umfang ist die Entsiegelung von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen vorgesehen, wodurch die verloren gegangenen Bodenfunktionen wieder hergestellt werden. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen (Arbeitsbereiche u. ä.) werden nach dem Ende der Bauarbeiten wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt, so dass hier keine langfristige Belastung der Böden verbleibt. Baubedingte Beeinträchtigungen werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen bestmöglich minimiert. Boden, der wieder eingebaut werden soll, wird fachgerecht gelagert, für das belastete Aushubmaterial im Bereich von Gräben 3 sind besondere Schutzmaßnahmen vorgesehen (vgl. oben 2.1.3). Betriebsbedingte Beeinträchtigungen aus Kfz-Abgasen und Auftaumitteln für den Winterdienst werden nicht als erheblich gewertet, weil sie weitgehend im Vorbelastungskorridor der BAB A 9 auftreten und im Übrigen keine sensiblen Bestände betreffen sind.

Von den Flächenversiegelungen sind weder seltene und natürliche Böden, noch Böden mit besonderen Bodenfunktionen betroffen. Bei den betroffenen Böden handelt

es sich um solche mit mittlerer bis hoher natürlicher Ertragsfähigkeit und mittlerer Sorptionskapazität, die keine außergewöhnlichen Standortverhältnisse aufweisen. Als Ausgleich für die Eingriffe sind Flächenextensivierungen im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, mit denen u. a. Böden mit geringem Bodenfunktionswert aufgewertet werden können.

#### 2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Es sind folgende Projektwirkungen zu prüfen:

- Erhöhung des Oberflächenabflusses durch Versiegelung
- Beeinträchtigungen durch verkehrs- und betriebsbedingte Auswirkungen
- Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen.

Durch den Umbau der PWC-Anlage Fürholzen West zur Rastanlage werden keine Oberflächengewässer betroffen. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost kommt es bei den Gräben 2 und 3 zu einer zusätzlichen Verrohrung der Gewässer. Beim Graben 2 ist darüber hinaus an der Einleitungsstelle und dem Notüberlauf des Regenrückhaltebeckens die Sicherung der Böschung mit Wasserbausteinen erforderlich. Wegen der bereits heute nur geringen Habitatqualität ergeben sich daraus jedoch keine relevanten Einschränkungen oder Zerschneidungswirkungen. Beeinträchtigungen durch Stoffeinträge während der Bauphase werden durch geeignete Maßnahmen vermieden. Für die Bauarbeiten müssen die Grabenbereiche vorübergehend in Anspruch genommen werden. Sie werden jedoch nach dem Ende der Bauarbeiten wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Nicht beanspruchte Grabenabschnitte werden durch geeignete Maßnahmen (z. B. Bauzäune) vor unnötigen Zugriffen gesichert. Insgesamt wird die temporäre Inanspruchnahme der Grabenbereiche als unerheblich angesehen.

Die geplante Einleitung von Straßenabwässern über Mulden und ein Regenrückhaltebecken in den Graben 2 stellt eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation mit Versickerung bzw. ungedrosselter Einleitung in den Vorfluter dar. Die Einleitung von Straßenabwasser in Oberflächengewässer ist daher in diesem Fall nicht als erhebliche Umweltauswirkung zu werten.

Die Versiegelung von Böden hat hier keine relevanten Auswirkungen auf das Grundwasser zur Folge, weil evtl. Verunreinigungen nicht zum Grundwasser vordringen können. Barriereeffekte und Beeinträchtigungen von Austauschbeziehungen stellen wegen der bestehenden Autobahn und fehlenden Leitlinien mit höherer Bedeutung ebenfalls keine relevanten Auswirkungen des Ausbaus der Rastanlagen dar.

Auswirkungen auf den Landschaftswasserhaushalt sind aufgrund der Kleinflächigkeit der Vorhaben nicht zu erwarten. Die kleinflächige Inanspruchnahme von Böden mit höherer Bedeutung für den Landschaftswasserhaushalt im Umfeld der Gräben 2 und 3 durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost ist als unerheblich zu bewerten.

In der Gesamtbetrachtung sind die Auswirkungen der beiden Ausbaumaßnahmen als nicht erheblich einzustufen.

#### 2.1.4.5 Schutzgut Luft/Klima

Bei diesem Schutzgut ist folgende Projektwirkung relevant:

- Veränderung des lokalen Kleinklimas durch Flächenversiegelung und Flächeninanspruchnahme.

Eine relevante Verstärkung der bestehenden Beeinträchtigungen durch verkehrs- und betriebsbedingte Auswirkungen sowie durch vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen ist nicht zu erwarten.

Der Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost führt zu einer direkten Flächeninanspruchnahme des Grabens 2 auf ca. 20 m Länge und des Grabens 3 auf ca. 70 m Länge. Die beiden Gräben stellen klimawirksame Lufttransportbahnen zur Belüftung der Ortschaft Fürholzen dar. Trotz der Überbauung können sie jedoch mit verbleibenden Längen von rd. 300 m ihre Lufttransportfunktion weiterhin erfüllen. Daran ändert auch die vorübergehende Inanspruchnahme weiterer Grabenabschnitte für die Bauarbeiten nichts, zumal diese auf das notwendige Mindestmaß reduziert werden. Durch den Ausbau des PWC Fürholzen West zu einer Tank- und Rastanlage werden keine lokalklimatisch wirksamen Strukturen betroffen.

Die für beide Baumaßnahmen erforderliche Versiegelung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen führt dazu, dass die Flächen nicht mehr als Kaltluftentstehungsgebiete zur Verfügung stehen. Im Umfeld der Vorhaben sind jedoch weiterhin in großem Umfang landwirtschaftlich genutzte Flächen vorhanden, so dass keine wesentlichen lokalklimatischen Auswirkungen aus dem Verlust der Flächen zu erwarten sind.

Insgesamt ergeben sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Luft/Klima.

#### 2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Folgende Projektwirkungen waren zu prüfen:

- Visuelle Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes
- Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen.



Die Erweiterung der Rastanlage Fürholzen Ost und der Umbau des PWC Fürholzen West zu einer Rastanlage verstärken die technische Überformung der Landschaft in unmittelbarer Nähe zur bestehenden BAB A 9. Es handelt sich um einen stark vom Menschen geprägten Landschaftsraum. Besondere Blickbeziehungen werden nicht gestört. Die Rastanlage Fürholzen Ost liegt auf einer Kuppe, ist aber aufgrund des welligen Geländes von der tiefer gelegenen Ortschaft Fürholzen aus kaum zu sehen. Die vorgesehene Bepflanzung auf den breiten Böschungen vor den Sichtschutzwänden und die Eingrünung des Regenrückhaltebeckens wird die direkte Einsicht auf die Rastanlage auch in Zukunft minimieren. Die Rastanlage Fürholzen West liegt tiefer als die umliegenden Flächen westlich der Autobahn. Da die Böschungsbereiche im Übergang zur freien Landschaft mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden, wird die Rastanlage von der nächstgelegenen Ortschaft Hörenzhausen aus nicht einsehbar sein, zumal auch zwischen Hörenzhausen und der Rastanlage Fürholzen West eine Geländekuppe liegt. Für beide Rastanlagen sind umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes vorgesehen. Verlorene Gehölzflächen werden im Rahmen des Möglichen wieder angepflanzt, angeschnittene Gehölzbestände wieder hergestellt. Baubedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild wirken nur vorübergehend und sind vernachlässigbar.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft zu erwarten.

#### 2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch die beiden Baumaßnahmen kommt es zum Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen mit guten Ertragsbedingungen in einem Umfang von rd. 6,36 ha (Fürholzen Ost) bzw. 5,72 ha (Fürholzen West). Der Naturraum ist überwiegend ackerbaulich geprägt. Eine Verringerung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen oder eine Verlegung auf andere Flächen ist jedoch nicht möglich (siehe hierzu unten C 3.3.2) Nach Angaben des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege befinden sich die Erweiterungsflächen nicht im Bereich von bekannten Bodendenkmälern. Wegen der in der Nähe befindlichen Bodendenkmäler und des vorhandenen Lössbodens kann jedoch vom Vorhandensein weiterer Bodendenkmäler ausgegangen werden. Die potentielle Betroffenheit von Bodendenkmälern wird mit den unter A 3.4 aufgelisteten Auflagen ausreichend berücksichtigt.

#### 2.1.4.8 Wechselwirkungen

Durch die Überbauung des Feuchtbiotops am Angergraben werden Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Boden, Wasser, Landschaft und Luft/Klima ausgelöst. Die ökosystemaren Wechselwirkungsprozesse bleiben jedoch - zumin-

dest eingeschränkt – erhalten. Eine Verstärkung der Wirkungen auf einzelne Schutzgüter ergibt sich durch die Vielzahl der Betroffenheiten nicht. Die Errichtung der Sichtschutzwand wirkt sich günstig auf die Schutzgüter Menschen (Erholung) und Landschaft sowie für die angrenzende Biotopfläche aus.

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

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677).

Die Autobahndirektion Südbayern hat im Vorfeld der Planungen eine Raumempfindlichkeitsanalyse in Auftrag gegeben, um unter umweltfachlichen Gesichtspunkten die günstigste Ausgestaltung für die beiden geplanten Rastanlagen zu ermitteln. Standortalternativen wurden dabei jedoch nicht geprüft.

Im Anhörungsverfahren wurden zwei alternative Standorte im Bereich der PWC-Anlagen Echinger Gfild (östlich der BAB A 9) und Brunngras (westlich der BAB A 9) ins Gespräch gebracht. Die Autobahndirektion Südbayern hat dazu im Erörterungstermin (Niederschrift S. 13-15) kurz Stellung genommen, sowie in einem Schreiben an die Regierung von Oberbayern vom 12.06.2013. Danach ist für beide PWC-Anlagen zusätzlich zu den Tank- und Rastanlagen Fürholzen Ost und West ein moderater Ausbau vorgesehen (Echinger Gfild: Reduzierung der Pkw-Stellplätze von 35 auf 12 u. Ausbau von 10 auf 23 Lkw-Stellplätze; Brunngras: ebenfalls Reduzierung der Pkw-Stellplätze und Ausbau der Lkw-Stellplätze von 10 auf 26). Sie eignen sich jedoch schon deshalb weniger gut für den Ausbau zu Tank- und Rastanlagen, weil die in Fürholzen bereits vorhandenen Ver- und Entsorgungsanlagen dort vollständig neu geschaffen werden und die Tank- und Rastanlage in Fürholzen Ost beseitigt werden müssten, was in hohem Maße unwirtschaftlich wäre und schon für sich gesehen gegen eine Verlegung der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost in den Bereich Echinger Gfild spricht. Darüber hinaus steht der Verlegung ein bestandskräftiger Bebauungsplan der Gemeinde Eching (64. Bebauungs- und Grünordnungsplan „Kiesabbaustandort Echinger Süden, an der Garchingener Straße“) entgegen, der für an das PWC Brunngras angrenzende Flächen eine Kiesabbaufäche und im Bereich des PWC Echinger Gfild eine Ausgleichsfläche als Ersatzstandort für die durch den Kiesabbau betroffene Feldlerche vorsieht. Der Ausbau der PWC-Anlagen Echinger Gfild und Brunngras zu Tank- und Rastanlagen würde eine Änderung des Bebau-

ungsplans erfordern und damit ganz erheblich in die Planungshoheit der Gemeinde Eching eingreifen, die bei ihrer Planung bereits Rücksicht auf die bekannten Ausbauwünsche der Autobahndirektion Südbayern für die beiden PWC-Anlagen genommen hat. Die von der Kanzlei Labbé angesprochenen Flächen der öffentlichen Hand betreffen die für den moderaten Ausbau des PWC Echinger Gfild erforderlichen Grundstücksflächen sowie eine kleine Teilfläche, die für den Ausbau des PWC Brunngras genutzt werden soll. Damit stellen sich die Standorte Echinger Gfild und Brunngras auch hinsichtlich der Betroffenheit privater Grundstücksflächen nicht vorteilhafter dar, als der Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost und des PWC Fürholzen West. Gegen eine Tank- und Rastanlage im Bereich Echinger Gfild spricht des Weiteren, dass sie von Lkw, die von der A 9 kommend zur A 96 oder zur A 8 West weiterfahren, im Gegensatz zur Rastanlage Fürholzen West nicht genutzt werden könnte. Wenn sie die Rastanlage Holledau an der A 9 verpasst haben oder diese bereits belegt ist, bliebe ihnen nur die Möglichkeit, auf der A 96 die Rastanlage Lechwiesen (ca. 107 km entfernt), bzw. auf der A 8 die Rastanlage Augsburg (ca. 103 km entfernt) anzufahren, oder abseits der Autobahn zu parken. In der Gesamtschau sind daher die Standorte Echinger Gfild und Brunngras für den Ausbau zu Parkplätzen mit bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen schon nach einer Grob abwägung deutlich weniger geeignet, als die Standorte Fürholzen Ost und West. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Umweltauswirkungen war daher nicht erforderlich. An der A 9 sind auch keine anderen Alternativstandorte für den Ausbau der Anlage bei Fürholzen ersichtlich (vgl. unten C 3.3.2).

Im Rahmen der Raumempfindlichkeitsanalyse wurde die Ausgestaltung der geplanten Rastanlagen geprüft. Dabei hat sich für die Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost eine parallel zur Autobahn gestreckte Ausgestaltung gegenüber einer kompakteren, die weit nach Osten in den Talraum hineingeragt hätte, als für die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Wasser und Landschaft deutlich günstiger erwiesen. Die direkt gegenüber liegende Tank- und Rastanlage Fürholzen West kommt insgesamt auf relativ konfliktarmen Flächen zu liegen und wurde deshalb als nutzerfreundliche kompakte Anlage mit kürzeren Wegen geplant.

## 2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvor-

schriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauflagen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauflagen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoprüfung anhand einer dreistufigen Skala mit den Begriffen gering, mittel, hoch. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Beide Rastanlagen führen auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, wobei bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen West lediglich dauerhafte Verluste von kurzfristig wiederherstellbaren Lebensraumflächen mit geringer und sehr geringer ökologischer Bedeutung auftreten, während bei der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost darüber hinaus mit dem Angergraben und dem begleitenden Landröhrichtbestand ein Lebensraum von hoher Bedeutung betroffen ist. Darüber hinaus werden bei beiden Tank- und Rastanlagen Brutpaare der Feldlerche verdrängt.

Für beide Rastanlagen müssen Böden versiegelt werden. Daraus ergeben sich in einem Umfang von 3,51 ha (Fürholzen Ost) und 4 ha (Fürholzen West) mittlere bis hohe Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden.

Darüber hinaus führen beide Rastanlagen zu einem Verlust an landwirtschaftlich nutzbarer Fläche infolge Flächenversiegelung und Überbauung in einem Umfang von rd. 6,36 ha (Fürholzen Ost) und 5,72 ha (Fürholzen West). Daraus ergibt sich eine hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Sachgüter.

Bei den übrigen geprüften Schutzgütern ergeben sich keine relevanten und nachhaltigen negativen Auswirkungen. Beim Schutzgut Wasser ist gegenüber der heutigen Situation sogar eine Verbesserung zu erwarten.

Die Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen kompensierbar (siehe hierzu unten C 3.3.5.2). Die Bodenversiegelung ist grundsätzlich nicht ausgleichbar, jedoch zur Umsetzung der Ziele des Bauvorhabens nicht vermeidbar und im Rahmen der mit den Vorhaben verfolgten Ziele soweit wie möglich minimiert (siehe unten C 3.3.4.3). Das gilt auch für den Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche, der durch eine andere Gestaltung des Vorhabens oder die Verlegung auf andere Standorte nicht ohne

überwiegende Nachteile für andere Schutzgüter oder den Verzicht auf die mit den Bauvorhaben verfolgten Ziele weiter verringert werden kann (siehe hierzu 3.3.8).

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

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

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

#### **3.2 Planrechtfertigung**

Der Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost ist weder im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Einzelmaßnahme enthalten, noch von dem als Maßnahme des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht enthaltenen 8-streifigen Ausbau der BAB A 9 zwischen dem AD Holledau und dem AK Neufahrn umfasst. Dieser betrifft lediglich den Ausbau der Autobahn, nicht aber den Ausbau von Teilen der Bundesautobahn, die nicht notwendig im Zusammenhang mit dem Anbau von Fahrstreifen stehen (vgl. VGHBW, Urt. v. 07.08.2012, 5 S 1749/11, Rn. 34 - zit. nach Juris). § 1 Abs. 2 FStrAbG ist daher auf den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost nicht anwendbar.

Die Planrechtfertigung ergibt sich jedoch aus § 3 Abs. 1 FStrG. Danach sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Gemessen an diesen Voraussetzungen ist das Vorhaben schon erforderlich, um den derzeitigen Verkehr sicher und reibungslos zu bewältigen. Für den künftig zu erwartenden – weiter steigenden - Verkehr auf der BAB A 9 gilt das erst recht. Jedenfalls bei Bundesautobahnen gehört zu einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand nämlich nicht nur die ausreichende Leistungsfähigkeit der Straße selbst, sondern auch die der dazugehörigen Rastanlagen mit Parkmöglichkeiten für die erforderlichen Pausen. Insbesondere Berufskraftfahrer im Güterfernverkehr sind rechtlich verpflichtet, gesetzliche Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten, was eine ausreichende Zahl von bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen mit ausreichenden Stellplatzkapazitäten an den Bundesautobahnen erfordert.

Die Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost ist nach den Feststellungen der Autobahndirektion Südbayern schon seit den 1990er Jahren ständig überlastet. Eine Bestandserfassung durch das BMVBS im Jahr 2000 hat diesen Sachverhalt bestätigt. Auf der Anlage finden derzeit lediglich bis zu 35 Lkw regulär Platz. Diese Stellplätze sind permanent belegt. Das BMVBS hat dem gegenüber in seiner Abschätzung aus dem Jahr 2000 am Standort Fürholzen Ost einen Stellplatzbedarf für Lkw von 75 – 100 prognostiziert sowie für 180 Stellplätze für Pkw und 10 Stellplätze für Busse und Pkw mit Anhänger.

Im Jahr 2008 hat das BMVBS die Lkw-Parksituation durch die Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt – bundesweit untersuchen lassen. Dabei hat sich gezeigt, dass insgesamt rd. 46.400 Lkw-Parkstände vorhanden waren, davon rd. 28.500 auf Rastanlagen der BAB und rd. 17.900 auf privaten Autohöfen. Die Untersuchung hat aber auch gezeigt, dass bundesweit weitere rd. 14.000 Lkw-Parkstände fehlten und bis zum Jahr 2015 nochmals 7.000 Lkw-Parkstände erforderlich würden. Bayern zählt zu den am stärksten betroffenen sechs Bundesländern. Auf der Grundlage der Untersuchung der BASt hat das BMVBS einen Paradigmenwechsel bei der Planung von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Rastanlagen vollzogen. Die Dimensionierung neuer Lkw-Parkflächen erfolgt seitdem nicht mehr standortspezifisch (wie noch bei der Abschätzung für Fürholzen Ost aus dem Jahr 2000), sondern aufgrund der Belastung ganzer BAB-Streckenabschnitte. Die Anzahl der auf einem Standort vorzusehenden Lkw-Parkstände richtet sich somit nach dem Parkbedarf auf dem jeweiligen Streckenabschnitt der Autobahn (vgl. Veröffentlichung des BMVBS: „Lkw-Parken in einem modernen, bedarfsgerechten Rastanlagensystem“ – siehe Internetseite des BMVBS). Die Berechnung des Bedarfs an Pkw- und Lkw-Parkständen erfolgt nach Anhang 1 der „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen - ERS“.

Für die BAB A 9 wurde danach u. a. für den Abschnitt vom AD Holledau bis zum AK München-Nord für den Zeitraum 2008 - 2015 ein Bedarf von mindestens 100 Lkw-Parkständen auf Rastanlagen pro 20 km ermittelt (vgl. die o. g. Veröffentlichung des BMVBS S. 17). Für die Jahre 2015 -2025 ist nach Hochrechnungen des BMVBS bundesweit mit einem zusätzlichen Lkw-Parkbedarf von rd. 8.000 Stellplätzen zu rechnen.

An der Rastanlage Fürholzen Ost hat die Zählung der BASt im Jahr 2008 insgesamt 53 Lkw ergeben, wovon nur 35 auf ausgewiesenen oder zumindest tolerierbaren Flächen standen. Seitdem hat sich die Situation an der A 9 nach einer weiteren Erhebung der Autobahndirektion Südbayern im Mai 2012 noch weiter verschärft. In Fürholzen Ost wurden nun sogar 74 abgestellte Lkw gezählt. Bei allen Erhebungen wurden die im nachgeordneten Straßennetz abgestellten Lkw nicht erfasst. Der Autobahndirektion Südbayern ist jedoch aus Beschwerden bekannt, dass regelmäßig

Lkw in Gewerbegebieten und z. T. sogar in Wohngebieten in der Nähe der Autobahn abgestellt werden. Als vor kurzem das PWC Fürholzen West im Zuge der Bauarbeiten für die Verstärkung der Seitenstreifen an der A 9 gesperrt werden musste, führte das nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern sofort zu einer Zunahme von Lkw, die rechtswidrig auf Supermarktparkplätzen in Allershausen abgestellt wurden.

Im Anhörungsverfahren wurde gerügt, dass die Bedarfsermittlung aus dem Jahr 2000 schon wegen ihres Alters keine Grundlage für die Planrechtfertigung sein könne. Diese Ansicht teilen wir angesichts der Zahlen, die sich aus den Nacherhebungen der BAST aus dem Jahr 2008 und der Autobahndirektion Südbayern aus dem Jahr 2012 ergeben haben nicht. Die Nacherhebungen zeigen auch, dass die im Jahr 2000 erstellte Prognose von 75 – 100 erforderlichen Lkw-Stellplätzen an der Rastanlage Fürholzen Ost, die noch nach einer inzwischen überholten Planungsmethode erfolgte, offenbar viel zu niedrig angesetzt war. Ein Beleg dafür ist u. a. auch die für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung der BAB A 9 zwischen dem AK Neufahrn und der AS Allershausen von 119.000 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von 10 % tagsüber und 20 % nachts. Die Prognose beruht auf der „Verkehrsuntersuchung Autobahn A 9 München – Nürnberg 2007“ von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 02.08.2007.

Das BMVBS hat dem Vorentwurf für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost am 12.04.2010 den Gesehenvermerk erteilt. Damit hat es auch bestätigt, dass der Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost hinsichtlich der Stellplatzkapazität dem Ausbaukonzept des Bundes entspricht, der hierfür die Gesamtsituation auf den Autobahnen berücksichtigt. Das Konzept berücksichtigt auch, welche Standorte sich für einen großen Ausbau oder den Neubau einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage eignen und wo (lediglich) die Erweiterung von PWC-Anlagen vorzusehen ist. Dieses Konzept bindet zwar nicht die Abwägung im Planfeststellungsverfahren, ist jedoch als Ausdruck der Planungsvorstellungen des Bundes im Rahmen der Planrechtfertigung und der Abwägung beachtlich.

Bei der Prüfung der Planrechtfertigung kommt es nicht darauf an, ob der Stellplatzbedarf auch durch den Bau oder Ausbau von Rastanlagen und/oder PWC-Anlagen an anderer Stelle befriedigt werden könnte, sondern darauf, ob der Ausbau an der vorgesehenen Stelle gemäß § 3 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten ist. Dafür spricht hier insbesondere, dass die Tank- und Rastanlage bereits vorhanden ist und von den Verkehrsteilnehmern, die künftig zusätzlich dort parken können, genutzt werden kann. Zudem sieht das Ausbaukonzept der Autobahndirektion Südbayern zur Behebung des massiven Stellplatzmangels an der BAB A 9 den Ausbau weiterer PWC-Anlagen und Tank- und Rastanlagen vor:

- Tank- und Rastanlagen Köschinger Forst Ost und West (im Bau)
- PWC-Anlagen Baarer Weiher Ost und West (Plangenehmigungsverfahren in Vorbereitung)
- PWC-Anlagen Echinger Gfild und Brunngras (Planfeststellungsverfahren in Vorbereitung).

Die PWC-Anlagen Rohrbach/Ottersried Ost und West wurden bereits im Jahr 2010 ausgebaut.

Die im Rahmen der durchgeführten Erhebungen festgestellte Überbelegung der Parkplätze an der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost zeigt auch, dass ein Bedarf für die Erweiterung gerade dieser Rastanlage bereits heute vorhanden ist und es liegt auf der Hand, dass der Bedarf bei weiter steigendem Verkehr auf der A 9 weiter zunehmen wird.

Darüber hinaus umfasst die Planung eine Verbesserung der Entwässerung der Verkehrsanlagen. Damit kommt die Autobahndirektion Südbayern dem Auftrag aus § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG nach, beim Bau und der Unterhaltung ihrer Anlagen den Umweltschutz zu berücksichtigen.

Die Planrechtfertigung ist daher gegeben. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar, weil er die unzureichenden verkehrlichen Zustände festschreiben würde. Wie im Folgenden dargestellt, sind die entgegenstehenden Belange auch nicht so gewichtig, dass sie einen Verzicht auf den Ausbau der Tank- und Rastanlage erfordern würden.

### 3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

#### 3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu (LEP 2006, BV, 1.4.1 - Grundsatz). Die Bundesfernstraßen sollen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfern-



straßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden (LEP 2006, BV, 1.4.2 – Ziel). Im Entwurf für den neuen LEP 2013 (Stand: 20.06.2013) ist unter 4.1.1 als Ziel festgehalten, dass die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist. Der Ausbau der T+R-Anlage Fürholzen Ost stellt einen Beitrag zum bedarfsgerechten Ausbau der Autobahn dar und entspricht deshalb dem genannten Ziel der Landesplanung sowohl nach der bisherigen als auch nach der künftigen Fassung des LEP.

### 3.3.2 Planungsvarianten

Zu den im Verfahren geprüften Planungsvarianten verweisen wir zunächst auf die Ausführungen zu den Varianten bei der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.1.5. Wie dort bereits ausgeführt, wurde die gestreckte Ausführung der Verkehrsanlagen entlang der BAB A 9 gewählt, weil sie dort weitgehend im Vorbelastungskorridor zu liegen kommen. Dadurch werden die Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Wasser und Landschaft gegenüber einer kompakteren Gestaltung der Rastanlage mit größerer Ausdehnung in den östlich liegenden Landschaftsraum minimiert. Hinsichtlich der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher genutzter Flächen und privater Flächen weisen die beiden Ausführungsvarianten keine erkennbaren Unterschiede auf, wie ein Blick auf den UVP-Plan (Unterlage 16 T) deutlich zeigt. Die Nachteile hinsichtlich weiterer Wege für die Nutzer der Anlage in Bezug auf das Rasthaus sind nicht so erheblich, dass sie die Wahl der kompakteren Anlagenform nahelegen würden. Gegen die Wahl der gestreckten Ausführung der Verkehrsanlagen wurden keine Einwendungen erhoben.

Im Anhörungsverfahren hat die Kanzlei Labbé für ihre Mandanten, die sämtlich durch Grundabtretungen für den Ausbau der Rastanlage betroffen sind, gefordert alternative Standorte zu untersuchen, bei denen insbesondere weniger ertragreiche landwirtschaftliche Böden betroffen sind. Im Erörterungstermin wurde in diesem Zusammenhang der Ausbau der PWC-Anlage Echinger Gfild als Ersatz für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost angesprochen. Alternativ sei auch zu prüfen, den Ausbau am Standort Fürholzen Ost zu reduzieren und dafür am Standort Echinger Gfild mehr Stellplätze für Lkw zu errichten. Für den Ausbau der PWC-Anlage Echinger Gfild spreche auch, dass dort öffentliche Flächen zur Verfügung stünden, der Ausbau also auch weniger private Grundstückflächen beanspruchen würde.

Aus unserer Sicht sind an der A 9 nördlich von München keine geeigneten Alternativstandorte für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost vorhanden. Für den Ausbau der vorhandenen Tank- und Rastanlage spricht insbesondere, dass

dort bereits eine Tankstelle und ein Rasthaus vorhanden ist, die auch den Nutzern der Erweiterungsflächen zur Verfügung stehen. Außerdem sind auch die rückwärtige Erschließung und die Ver- und Entsorgungseinrichtungen bereits vorhanden und müssen nur an die Änderungen angepasst werden. Der Flächenbedarf beschränkt sich im Wesentlichen auf die Erweiterung und ist daher gegenüber einem Neubau deutlich reduziert. Die von den Einwendern aus Fürholzen angeführten Probleme mit Hochwasser sind nicht auf den Ausbau der Tank- und Rastanlagen zurückzuführen und daher für die Variantenauswahl nicht entscheidungserheblich (vgl. hierzu unten C 3.3.7).

Die oben bei C 3.2 beschriebenen Ausbaumaßnahmen (Tank- und Rastanlagen Köschinger Forst Ost (und West), PWC-Anlagen Baarer Weiher Ost (und West), PWC-Anlagen Echinger Gfild (und Brunngras), PWC-Anlagen Rohrbach/Ottersried Ost (und West)) kommen als Alternativen für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost nicht in Frage, weil sie zusätzlich dazu erforderlich sind, um den Stellplatzbedarf zu decken. Eine über den vorgesehenen moderaten Ausbau hinausgehende Erweiterung der PWC-Anlage Echinger Gfild und Brunngras zu bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen stellt keine zu bevorzugende Alternative zum Ausbau der beiden Anlagen bei Fürholzen dar, da sie aus den bereits oben bei C 2.1.5 dargelegten Erwägungen deutlich ungünstiger zu bewerten ist. Das gilt auch für die geforderte Verlagerung von geplanten Lkw-Stellplätzen von der Anlage Fürholzen zum PWC Echinger Gfild. Auch eine Vergrößerung des vorgesehenen Ausbaus als PWC-Anlage würde in den bestehenden Bebauungsplan der Gemeinde Eching eingreifen, weil die Anlage zwangsläufig den Feldlerchenerersatzstandort beeinträchtigen würde, der nach dem Bebauungsplan als Ausgleich für die Eingriffe durch den festgesetzten Kiesabbaustandort erforderlich ist. Hinzu kommt, dass die Tank- u. Rastanlage dann weniger Nutzern zur Verfügung stünde. Die Inanspruchnahme von Privatgrund und von landwirtschaftlichen Nutzflächen wäre bei beiden Anlagen in vergleichbarem Umfang erforderlich und spricht daher auch nicht für eine Verlagerung von Stellplätzen von der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost an den Standort Echinger Gfild.

Nördlich von Fürholzen befinden sich noch weitere kleinere PWC-Anlagen und Parkplätze, für die derzeit kein weiterer Ausbau vorgesehen ist. Es handelt sich um zwei Parkplätze bei km 505,1 (derzeit noch geschlossen, Öffnung geplant) und 504,5 (Aster Moos), die PWC-Anlagen Paunzhauser Feld und Eichfeld bei km 495,8 und einen Parkplatz bei km 489,5 (nur westlich der A 9). Gegen den Ausbau all dieser Standorte zu bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen spricht schon, dass dort die Tank- und Rastanlagen samt den erforderlichen Ver- und Entsorgungseinrichtungen erst gebaut werden müssten, während am Standort Fürholzen zumindest die

Tank- und Rastanlage auf der Ostseite der Autobahn bereits vorhanden ist. Dem stünden weder hinsichtlich der Inanspruchnahme privater Grundstücke, noch hinsichtlich des Verlusts an landwirtschaftlicher Nutzfläche greifbare Vorteile gegenüber. Da somit keine relevanten Vorteile ersichtlich sind, halten wir eine ausführliche Gegenüberstellung der übrigen berührten Belange für nicht erforderlich. Die Anforderung entsprechender Gutachten beim Vorhabensträger wäre bei dieser Sachlage unverhältnismäßig.

### 3.3.3 Ausbaustandard

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

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die Abmessungen der Fahrbahnen, Fahrgassen und Parkstände sind in der Unterlage 1T auf S. 17 -19 erläutert und im Lageplan (Unterlage 7.1, Bl. 1T) sowie in den Querschnitten (Unterlagen 6.1) planerisch dargestellt. Sie entsprechen den Regelungen der „Richtlinien für Rastanlagen an Straßen (RR) Entwurf 2009“ und auch den inzwischen eingeführten ERS. Zudem wurde darauf geachtet, dass die Verkehrsarten getrennt werden, um eine gute Übersichtlichkeit der Anlage zu gewährleisten. Die vorgesehenen Grünflächen sind so geplant, dass sie als Erholungsflächen für die Nutzer der Rastanlage, der Durchgrünung und Einbindung der erweiterten Anlage in die Landschaft und der Gliederung der Verkehrsanlage mit ihren funktionalen Zuordnungen dienen. Dabei wurde auf eine möglichst flächensparende Gestaltung und den Mehrfachnutzen einzelner Gestaltungselemente besonders geachtet. So dient die auf beiden Teilen der Rastanlage vorgesehene 10 m breite Allee der Gestaltung des Landschaftsbildes und überspannt eine fußläufige Erschließungsachse, die für das gefahrlose Queren der Parkplatzanlage erforderlich ist. Die konzentrierten Grünflächen zwischen den beiden Anlagenteilen ergeben sich aus der Geländetopologie und der richtlinienkonformen Planung der Verkehrsflächen. Die Randbepflanzungen dienen der Abschirmung der benachbarten Felder vor Beeinträchtigungen von der Rastanlage.

Die Kanzlei Labbé hat für ihre Mandanten gerügt, die Rastanlage sei für die vorge-sehene Stellplatzanzahl zu großzügig geplant. Insbesondere die Grünflächen seien überdimensioniert, beanspruchten zu viel privates Grundeigentum und würden dem landesplanerischen Gebot widersprechen, mit Grund und Boden sparsam umzuge-hen. Mit der Erholungsfunktion für die Rastanlagennutzer könne die Flächenin-an-spruchnahme schon deswegen nicht begründet werden, weil die umliegende ge-wachsene Naturlandschaft denselben Zweck erfülle.

Letzteres Argument halten wir nicht für tragfähig, denn die Erholungsflächen auf den Rastanlagen sollen den Verkehrsteilnehmern Ruhe- und Bewegungsmöglichkeiten bieten (ERS Nr. 8.3.1). Beide Zwecke können nicht durch den Blick in die umgeben-de Landschaft erfüllt werden. Sie erfordern Flächen für den ruhigen Aufenthalt und Flächen zur körperlichen Betätigung, damit die Krafffahrer ihre Fahreignung auf-rechterhalten oder wieder herstellen können. Soweit möglich, sollen die Freiflächen auch für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege genutzt werden (ERS Nr. 8.1). Auch eine Überdimensionierung der Grünflächen können wir nicht er-kennen. Der Erholungsflächenanteil beträgt ca. 75 m<sup>2</sup> pro Pkw-Stellplatz. Nach ERS Nr. 8.3.4 soll den Verkehrsteilnehmern auf bewirtschafteten Rastanlagen eine Erho-lungsfläche zwischen 50 und 90 m<sup>2</sup> zur Verfügung stehen. Es kann daher keine Re-de davon sein, dass die Grünanlagen an der oberen Grenze dimensioniert wären. Es ist auch nicht ersichtlich, dass maßgebliche Teile der Grünflächenplanung ohne Nachteile für andere Belange weggelassen werden könnten. Hier wäre allenfalls an die Randeingrünung zu denken, die jedoch gerade dazu dient, die verbleibenden Landwirtschaftsflächen der betroffenen Grundeigentümer von der Rastanlage abzu-schirmen und außerdem die Eingriffe in das Landschaftsbild minimieren soll. Außer-dem wird sie überwiegend auf Böschungsf Flächen angelegt, die ohnehin nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden können. Eine Verkleinerung der zwischen den Lkw- und den Pkw-Stellplätzen situierten Grünfläche ist nicht möglich, weil sie sich aus den für die Verkehrsabwicklung erforderlichen Parametern für die Verkehrsflä-chen ergibt. Die Zwickelfläche ist die zwangsläufige Folge der längsgestreckten Ge-staltung der Rastanlage, die sich aus den oben bei Nr. C 3.3.2 genannten Gründen als die günstigste Planungsvariante für den Ausbau der Rastanlage herausgestellt hat. Ihre Nutzung für die Grünflächenplanung erweist sich daher als besonders flä-chen sparend und sinnvoll. Die im Erörterungstermin kritisierten Alleen auf beiden Teilen der Rastanlage dienen neben ihrer Funktion als Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Anlage in die Landschaft (Maßnahmen G3) auch als Beschattung für die fußläufigen Erschließungsachsen zur Raststätte und zum WC-Gebäude auf dem Nordteil der Anlage. Es handelt sich um besondere Gestaltungselemente mit land-schaftsästhetischer Bedeutung. Der Verzicht auf die Alleen würde die Grundin-an-

spruchnahme nur geringfügig reduzieren, die Gliederung und Gestaltung der Rastanlage jedoch deutlich verschlechtern. Wir halten die geringfügig stärkere Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen in unmittelbarer Nähe zur Autobahn dem gegenüber für vertretbar.

Das Polizeipräsidium Oberbayern Nord hat in seiner Stellungnahme angeregt, die Breite der für Schwertransporte vorgesehenen Abstellfläche (4,50 m) zumindest streckenweise zu verbreitern. Dadurch könnten zusätzliche Absicherungsmaßnahmen bei überbreiten Schwertransporten entfallen. Eine breitere Ausführung der Abstellflächen für Schwertransporte erscheint zwar durchaus wünschenswert. Wir können die Autobahndirektion Südbayern jedoch nicht dazu verpflichten, denn die derzeit bundesweit geltenden Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen – ERS - aus dem Jahr 2011 sehen lediglich eine Breite von 4,50 m für Abstellflächen für Schwertransporte vor (ERS Nr. 6.2.4.7). Es ist davon auszugehen, dass diese Breite für die überwiegende Zahl der Schwertransporte ausreicht. Bei parkenden überbreiten Schwertransporten kann die Sicherheit der Nutzer der daneben liegenden Fahrbahn durch zusätzliche Sicherungsmaßnahmen gewährleistet werden. Das ist bei den auf einer T+R-Anlage üblichen Fahrgeschwindigkeiten und der guten Erkennbarkeit so großer Fahrzeuge auch ausreichend. Da bei der T+R-Anlage Fürholzen Ost keine Sondersituation vorliegt, sehen wir keine Notwendigkeit, durch eine Einzelfallentscheidung von der bundesweit einheitlich geregelten Breite der Abstellflächen für Schwertransporte abzuweichen.

Das weitere WC-Gebäude im Bereich der nördlichen Parkplätze soll nach einer Zusage der Autobahndirektion Südbayern in ihrer Äußerung zur Stellungnahme des Polizeipräsidiums Oberbayern Nord frei einsehbar errichtet und nachts gut beleuchtet werden. Die aus kriminalpräventiven Gründen darauf gerichtete Forderung hat sich damit erledigt. Die Tank- und Rast GmbH hat sich gegen die Errichtung eines zusätzlichen WC-Gebäudes ausgesprochen und darauf hingewiesen, dass die in der Raststätte vorhandenen sanitären Einrichtungen auch einem steigenden Bedarf gewachsen seien. Die Autobahndirektion Südbayern hält jedoch unter Bezugnahme auf die ERS Nr. 7.2.1 wegen der großen Längsentwicklung der Rastanlage ein zusätzliches WC-Gebäude für erforderlich. Das BMVBS habe bei der Genehmigung des Standortkonzepts explizit den Bau eines WC-Gebäudes im nördlichen Bereich der Rastanlage gefordert. Da die Lkw-Stellplätze bis zu 550 m von der Raststätte entfernt sein werden, ist diese Einschätzung aus unserer Sicht nachvollziehbar. Relevante entgegenstehende Belange der Tank- und Rast GmbH sind nicht ersichtlich und wurden auch nicht geltend gemacht. Der Anregung der Tank und Rast GmbH im Ausfahrtbereich des umgestalteten Tankfeldes Kurzzeitparkplätze vorzusehen, ist

die Autobahndirektion Südbayern in der 1. Tektur vom 14.05.2013 nachgekommen (vgl. Unterlage 7.2, Bl. 1T).

### 3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Bei der Gestaltung der T+R-Anlage wurde darauf geachtet, dass beim Ausbau keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Gestaltung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden. Die Ausgestaltung als kompakte Anlage hätte gegenüber der gewählten Ausbauvariante hinsichtlich der Lärmauswirkungen keine Vorteile.

#### 3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

##### 3.3.4.1.1 § 50 BImSchG

Wie bereits ausgeführt, ist die gewählte Ausbauvariante der T+R-Anlage Fürholzen Ost unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Sie führt auch unter Berücksichtigung des von der BAB A 9 im Raststättenbereich ausgehenden Verkehrslärms

nur zu geringfügigen, nicht spürbaren Erhöhungen der Lärmbelastung an den nächstgelegenen Gebäuden in Fürholzen und Hetzenhausen (etwa 0,5 dB(A)). Die von der Rastanlage ausgehenden Geräusche sind wegen der Beurteilungspegeldifferenz zwischen den Geräuschen von der A 9 und den Geräuschen von der Rastanlage nicht wahrnehmbar. Es ist zudem keine hinsichtlich der Lärmauswirkungen günstigere Ausbauvariante ersichtlich.

#### 3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Das gilt auch für den von T+R-Anlagen und den zugehörigen Parkplätzen ausgehenden Lärm (BayVGH, Urteil vom 18.02.2004, 8 A 02.40093)

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Zur Prüfung möglicher Verbesserungen beim Lärmschutz im Bereich von Rastanlagen wurden gemäß dem Schreiben des BMVBS vom 02.09.2009, Az. PG Lkw/7415.4/4999213, neben den Parkgeräuschen auch die Schalleinwirkungen aus der Autobahn zwischen den Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen berücksichtigt und hierfür die Beurteilungspegel ermittelt. Der für Ansprüche auf Anordnung von Lärmschutzanlagen maßgebliche Beurteilungspegel bezieht sich allerdings auf die zu bauende oder zu ändernde Straße, bzw. den zu ändernden Straßenbestandteil. Es ist also hierfür grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003).

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

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

#### 3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung wurde die von Herrn Prof. Kurzak für das Jahr 2025 erstellte Verkehrsprognose verwendet. In der Berechnung wurde für die BAB A 9 zwischen der AS Allershausen und dem AK Neufahrn ein durchschnittlicher täglicher Verkehr - DTV - von 119.000 Kfz/24 h, mit Lkw-Anteilen von 10 % tags und 20 % nachts angesetzt. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Für die Rastanlage wurden die geplanten Stellplätze für Pkw (176), Lkw und Schwertransporter (136) und Busse (6) zugrunde gelegt. Die Fahrzeugbewegungen je Stellplatz wurden nach der RLS 90, Abschnitt 4.5 unter Einbeziehung der Parkplatzlärmstudie des Bayer. Landesamts für Umwelt, Ausgabe 2007, ermittelt. Abweichend von der RLS 90, die einheitliche Bewegungszahlen von 1,5 Bewegungen am Tag und 0,8 Bewegungen in der Nacht zugrunde legt, wurden entsprechend der Parkplatzlärmstudie für Pkw und Reisebusse 3,5 Bewegungen am Tag und 0,7 Bewegungen in der Nacht angesetzt, für Lkw und Schwertransporter 1,5 Bewegungen am Tag und 0,5 Bewegungen in der Nacht. Für die Fahrbahnbeläge im Bereich der Rastanlage wurde kein Abschlag angesetzt



(DStrO = 0 dB(A)), für die A 9 wurde ein DStrO = -2 dB(A) angesetzt, obwohl die Autobahndirektion Südbayern auf der A 9 im Bereich der Rastanlage einen sog. Dünn-schichtbelags (DSH-V) eingebaut hat, der nach durchgeführten Messungen eine größere Lärmreduzierung aufweist, als der in der Berechnung angesetzte konventionelle Splittmastixasphalt. Die Erfahrungen der Autobahndirektion Südbayern mit DSH-V-Belägen auf der BAB A99 zeigen ebenfalls, dass die Pegelminderung deutlich über 2 dB(A) liegt, der angesetzte DStrO-Wert daher auf der sicheren Seite zugunsten der Anlieger wirkt.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159).

#### 3.3.4.1.4 Ergebnis

Beim Ausbau der T+R-Anlage Fürholzen Ost handelt es sich nicht um den Neubau einer Straße, bzw. den Neubau eines Straßenbestandteils, da die T+R-Anlage heute bereits vorhanden ist. Er stellt jedoch aus folgenden Gründen auch keine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 oder § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV dar:

Die Baumaßnahme ist zwar als erheblicher baulicher Eingriff zu werten, weil in die bauliche Substanz und in die Funktion der BAB A 9 als Verkehrsweg bzw. der zu dieser Autobahn gehörenden Rastanlage eingegriffen wird. Nach den Berechnungen des Gutachters em plan (vgl. Unterlage Nr. 11) führen die ausschließlich von der Rastanlage ausgehenden Verkehrsgeräusche an den nächstgelegenen Gebäuden zu Steigerungen um 0,5 dB(A). Die Beurteilungspegel liegen bei maximal 48,4 dB(A) tagsüber und 42,9 dB(A) nachts. Es ist demnach an keinem der nahe gelegenen Wohnanwesen eine Steigerung der Beurteilungspegel um 3 dB(A) oder auf mindestens 60 dB(A) nachts/70 dB(A) tagsüber zu erwarten. Die Lärmberechnungen wurden vom Landesamt für Umwelt geprüft und bestätigt (Stellungnahme vom 27.12.2011).

Aufgrund des oben bei C. 3.3.4.1.2 zitierten Schreibens des BMVBS vom 02.03.2009 wurde ergänzend eine Berechnung durchgeführt, bei der neben den von der Rastanlage ausgehenden Schalleinwirkungen auch die Geräusche von der Autobahn im Bereich der Rastanlage berücksichtigt wurden. Im Ergebnis werden die Grenzwerte der Lärmvorsorge am Tage auch bei dieser Berechnungsweise sowohl bei allen betroffenen Gebäuden in Fürholzen, als auch in Hetzenhausen eingehalten.

In Fürholzen wird aber an insgesamt 16 Wohngebäuden im Wohngebiet an der Günzenhauser Straße und Bergfeldstraße der maßgebliche Grenzwert für die Nacht von 49 dB(A) um bis zu 3,5 dB(A) überschritten. Für die Immissionsorte 17 bis 20 ist der höhere Grenzwert für Dorf- und Mischgebiete maßgeblich, der jedoch nicht überschritten wird. Zur Reduzierung der nächtlichen Grenzwertüberschreitungen sieht die Planung als freiwillige Lärmsanierungsmaßnahme aus Anlass des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost eine Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand von Str.-km 510,610 bis Str.-km 510,845 mit einer Höhe über FOK von 5 m vor. Dadurch verringern sich die Beurteilungspegel um bis zu 2,1 dB(A). Es verbleiben zwar bei 10 Wohngebäuden noch Grenzwertüberschreitungen, die jedoch überwiegend unter 1 dB(A) liegen. Bei 4 Gebäuden verbleiben Grenzwertüberschreitungen in einzelnen Stockwerken von über 1 dB(A), die maximale Überschreitung beträgt 2 dB(A) auf der Westseite des Anwesens Bergfeldstraße 8 im 2. OG. Die Gemeinde Neufahrn und private Betroffene haben deshalb gefordert, auch für diese Grenzwertüberschreitungen Schutzmaßnahmen vorzusehen. Der Vorhabensträger kann in diesem Planfeststellungsbeschluss jedoch nicht zu weiteren Schallschutzmaßnahmen verpflichtet werden, weil den Betroffenen – wie bereits ausgeführt - kein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des Ausbaus der Tank- und Rastanlage zusteht. Zudem hat die Autobahndirektion Südbayern nachvollziehbar ausgeführt, warum sie weitere Schutzmaßnahmen für unverhältnismäßig hält. Ein Vollschutz würde die Erhöhung der bereits bestehenden Lärmschutzanlage von Str.-km 510,845 bis 510,880 von 5 auf 10,5 m erfordern. Allein diese Erhöhung würde das Vierfache der Kosten für die vorgesehene Verlängerung der Lärmschutzwand erfordern. Geringere Erhöhungen der Lärmschutzanlagen hätten zwar auch geringere Kostensteigerungen zur Folge, sie würden jedoch auch keine spürbaren Verbesserungen der vor allem in den oberen Stockwerken verbleibenden höheren Grenzwertüberschreitungen herbeiführen und stellen sich deshalb als unverhältnismäßig dar. Für die Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen wird die Autobahndirektion Südbayern jedoch prüfen, ob passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Frage kommen. Das erfolgt jedoch ohne Rechtsanspruch und außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. Äußerung der Autobahndirektion Südbayern zu Punkt 2 der Stellungnahme des Bayer. Landesamts für Umwelt und zur Einwendung Nr. 7 der Kanzlei Labbé). Der Forderung des Bayer. Landesamts für Umwelt, die Lärmschutzwand zur Vermeidung von Reflexionen im Bereich Günzenhausen hochabsorbierend auszuführen, ist die Autobahndirektion Südbayern in der 1. Tektur vom 14.05.2013 nachgekommen (BWV Nr. 2.2.2T).

Entlang der Rastanlage ist von Str.-km 509,680 bis 510,340 ein Lärmschutzwall mit einer Abschirmhöhe über FOK von 3 m vorgesehen. Er dient in erster Linie dem

Schutz der Lkw-Fahrer, die auf der Rastanlage übernachten und stellt sicher, dass auf allen Lkw-Stellplätzen ein maximaler Beurteilungspegel von 65 dB(A) eingehalten wird. Dagegen wurden keine Einwände erhoben.

Darüber hinaus ist zwischen Str.-km 510,340 und Str.-km 510,550 entlang der Ostseite der A 9 eine Sichtschutzwand als Schutz für das angrenzende Rasthaus und die Tankstelle mit einer Höhe von 3 m über FOK vorgesehen (BWV Nr. 2.3.1). Die Tank- und Rast GmbH hat sich gegen den Bau dieser Sichtschutzwand ausgesprochen, weil sie die Sichtbarkeit der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost dauerhaft einschränkt. Die Sichtbarkeit sei nach ihren Erfahrungen von großer Bedeutung, damit erholungssuchende Verkehrsteilnehmer die Anlage überhaupt wahrnehmen könnten. Im Erörterungstermin wurde aus demselben Grund darüber hinaus gefordert, die Lärmschutzwand südlich der Rastanlage transparent auszuführen. Wir weisen beide Forderungen als unbegründet zurück. Die Sichtschutzwand ist nach den Angaben der Autobahndirektion Südbayern (vgl. Äußerung der Autobahndirektion Südbayern zu Nr. 18 der Stellungnahme der Tank- und Rast GmbH) in den Lärmrechnungen für Fürholzen berücksichtigt. Ein Verzicht würde die Lärmsituation für Fürholzen zumindest geringfügig verschlechtern. Die Belange der Tank- und Rast GmbH werden durch die Verschlechterung der Sichtbarkeit der Rastanlage allenfalls in sehr geringem Maße berührt. Die meisten Verkehrsteilnehmer entscheiden sich i. d. R. nicht erst für den Besuch einer Rastanlage, wenn sie sie sehen können, sondern orientieren sich an der hinweisenden Beschilderung. Die Einschätzung des Belegungsgrades der Rastanlage, die insbesondere für Lkw-Fahrer relevant ist, ist aus der Ferne nicht möglich, so dass die Sichtbarkeit der Rastanlage auch aus diesem Gesichtspunkt heraus keine Rolle spielen kann. Es ist auch nicht nachvollziehbar, dass die Verkehrsteilnehmer einem Ausfahrtwegweiser zur Rastanlage nicht folgen würden, nur weil sie durch eine Schutzwand gehindert sind, die Rastanlage schon auf dem Verzögerungsstreifen zu sehen. Dem gegenüber halten wir den Schutz der ansässigen Wohnbevölkerung vor dem Autobahnlärm, der u. a. auch durch die Sichtschutzwand verbessert wird, für wichtiger. Die Forderung nach einer transparenten Ausführung der Lärmschutzwand wird aus denselben Gründen zurückgewiesen. Darüber hinaus stehen ihr auch technische Hindernisse entgegen, weil die Wand zur Vermeidung von Reflexionen hochabsorbierend ausgeführt werden muss. Das ist bei transparenten Wänden jedenfalls mit den heute verfügbaren Materialien nicht möglich.

Gegen die Sichtschutzwand an der Ostseite der Rastanlage (BWV Nr. 2.3.2) wurden keine Einwände erhoben. Sie dient dem Schutz zur angrenzenden Bebauung und wird aus gestalterischen Gründen mit Sichtfenstern ausgestattet.

#### 3.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung infolge des Ausbaus der T+R-Anlage Fürholzen Ost ist nicht zu befürchten. Der Ausbau der Rastanlage hat keine Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Autobahn. Eine Erhöhung der von der Autobahn ausgehenden Schadstoffbelastung ist auch unter Berücksichtigung eines höheren Schadstoffausstoßes durch Parken und Anfahren nicht zu erwarten, weil die Fahrzeugbewegungen auf der T+R-Anlage im Vergleich zu denen auf der BAB gering sind. Eine Berechnung der von der BAB A 9 im Bereich der T+R-Anlage ausgehenden Schadstoffbelastung nach dem „Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – MLuS 02, geänderte Fassung 2005“ hat für das nächstgelegene Wohnanwesen Bergfeldstraße 11 in Fürholzen ergeben, dass die zulässigen Belastungswerte weit unterschritten sind. Dieses Ergebnis wurde vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bestätigt.

#### 3.3.4.3 Bodenschutz

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

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

#### 3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 3.3.5.1 Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 32 BNatSchG sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Im näheren Umfeld des Bauvorhabens sind keine FFH- oder Vogelschutzgebiete vorhanden. Auch sonstige Schutzgebiete nach § 23 –

29 BNatSchG sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Das Landschaftsschutzgebiet „Tertiärer Hügelrand von Maisteig bis zur Stadtgrenze Freising“ reicht zwar im Süden ca. 50 m in das Untersuchungsgebiet hinein, wird aber durch die geplanten Baumaßnahmen nicht berührt. Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lassen wir wegen der Ausgleichbarkeit bzw. aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen zu (§ 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG). Ebenso dürfen Feldgehölze und –gebüsche im Sinne von § 29 BNatSchG i. V. m. Art. 16 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen entfernt und beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde hat sich im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur, in der u. a. auch Bedenken des Landratsamts Freising zur ursprünglichen Fassung des landschaftspflegerischen Begleitplans berücksichtigt wurden, mit der Planung einverstanden erklärt (Stellungnahme vom 17.07.2013).

Das Artenschutzrecht steht dem Bauvorhaben ebenfalls nicht entgegen:

Für das geplante Bauvorhaben sind folgende Verbotstatbestände zu prüfen:

- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.
- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind.
- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

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

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen (- eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 S. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen -), liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind (siehe hierzu unten C 3.3.5.2).

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

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“, vgl. Unterlage 12.4), die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011, Az. IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände hat der Gutachter zulässigerweise folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten berücksichtigt:

- Vermeidung von Gelegeverlusten durch Rodung von Gehölzen und Bäumen im Winterhalbjahr außerhalb der Brut-, Nist- und Fortpflanzungszeiten zwischen 1. Oktober und 28./29. Februar, sowie Räumung des Baufeldes im Bereich von Gehölzen und Gräben, sowie im Offenland zwischen 1. August und 28./29. Februar (Maßnahme S1, Auflage A 3.2.2). Ausnahmen sind nur zulässig, wenn nachgewiesen wird, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.
- Vermeidung von Lockwirkungen auf dämmerungs- und nachtaktive Insekten und damit auch auf ihre Jäger (Vögel und Fledermäuse) durch die Verwendung insektenfreundlicher Beleuchtung (Maßnahme S2).
- Minimierung der Arbeitsstreifen im Bereich von Lebensräumen wertgebender Arten auf 3 m Breite, um angrenzende Vegetationsbestände zu erhalten, sowie Errichtung von Bauzäunen gemäß RAS-LP 4 i. V. m. DIN 18920 oder ähnlich geeignete Maßnahmen (Maßnahme S3). Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten werden außerhalb von Lebensräumen relevanter Arten angelegt.
- Minimierung von baubedingten Stoffeinträgen durch Verwendung von biologisch abbaubaren Betriebsmitteln, Schmiermitteln etc. bei Baumaßnahmen im Bereich des Lebensraums LR 2 am Angergraben und an den Gräben 2 und 3, sowie in den angrenzenden Flächen mit hoch anstehendem Grundwasser. Die Betankung der Baufahrzeuge erfolgt außerhalb der gefährdeten Bereiche (Maßnahme S4)
- Minimierung des Eintrags von Schadstoffen durch sachgerechte Verwendung des Aushubmaterials aus der Auffüllungsfläche im Bereich von Graben 3 (Maßnahme S5)
- Während der Bauzeit wird eine Umweltbaubegleitung eingerichtet (vgl. Auflage A 3.2.3)

Diese Maßnahmen sind Bestandteil des genehmigten Planes, bzw. von Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ihre Beachtung ist daher sichergestellt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass durch das Bauvorhaben keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 BNatSchG erfüllt werden.

Bei der Untersuchung wurde festgestellt, dass im Untersuchungsgebiet das Vorkommen der Fledermausarten Abendsegler, Braunes Langohr, Kleine Bartfledermaus, Nordfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus zu erwarten oder zumindest nicht auszuschließen ist. Winterquartiere sind im unmittelbaren Wirkbereich des Vorhabens zwar nicht bekannt. In der weiteren Umgebung existieren je-

doch einige wenige kleine Winterquartiere in Kellern. In den Siedlungen sind Wochenstuben und Sommerquartiere für viele Arten zu vermuten. Außerdem ist davon auszugehen, dass in naturnahen Wäldern oder größeren Gehölzen mit höhlenreichen Baumbeständen mit einiger Sicherheit Fledermausquartiere vorhanden sind. Die struktureicheren Siedlungsränder stellen günstige Jagdgebiete dar, auch die Autobahn begleitenden Gehölzbestände werden wahrscheinlich von Fledermäusen für die Jagd genutzt, haben für sie jedoch keine höhere Bedeutung. Lebensstätten der Fledermäuse werden durch das Bauvorhaben nicht beschädigt, da keine Altbäume mit Höhlen und keine Gebäude entfernt werden. Auch unterirdische Anlagen, die zur Überwinterung aufgesucht werden können, sind im Vorhabensbereich nicht vorhanden. Störungswirkungen, die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der vorkommenden Fledermausarten auswirken könnten, sind ebenfalls nicht zu erwarten. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für Fledermausarten durch verkehrsbedingte Kollisionen ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen insektenfreundlichen Beleuchtung und der Anlage von Sicht- und Lärmschutzwänden ebenfalls auszuschließen. Da keine Lebensstätten der Fledermäuse betroffen sind, sind auch keine Tötungen im Zusammenhang mit der Baufeldräumung zu erwarten.

Darüber hinaus wurden aufgrund der Bestandserfassung und der Prüfung der möglichen Wirkempfindlichkeit folgende Vogelarten genauer untersucht: Blaukehlchen, Feldlerche, Feldsperling, Flussregenpfeifer, Goldammer, Haussperling, Mäusebusard, Sperber, Turmfalke und Wiesenschafstelze.

Bei der Feldlerche können durch die Baufeldräumung außerhalb der Nistzeiten und den im unmittelbaren Anschluss daran vorgesehenen Baubeginn (Maßnahme S1) Lockwirkungen ausgeschlossen werden, so dass Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit zusammenhängende Tötungen von Individuen nicht zu befürchten sind. Es ist jedoch wegen der unzureichenden Größe der verbleibenden nutzbaren Flächen damit zu rechnen, dass 3 Brutpaare der Feldlerche abwandern werden. Mit den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen CEF 1 und 2 (Anlage von Extensivwiesen zur Förderung von Feldlerchenbrutpaaren) kann jedoch sichergestellt werden, dass die betroffenen Lebensstätten der Feldlerche im räumlichen Kontext mit ihren Funktionen erhalten werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG), so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt ist. Hinsichtlich des Störungsverbotes ist aufgrund der durchgeführten faunistischen Sonderuntersuchungen davon auszugehen, dass die Feldlerchenreviere nur bis auf ca. 100 bis 150 m an die Autobahn heranreichen. Die saP geht davon aus, dass bis zu einem Abstand von 150 bis 200 m von der Autobahn trotz strukturell sehr günstiger Flächen wegen der bestehenden Belastungen keine Lebensraumeignung für die



Feldlerche vorliegt. Der Bau und Betrieb der Rastanlage und die vorgesehenen Gehölzpflanzungen werden die Beeinträchtigungszone erweitern, so dass negative Auswirkungen auf die Brutpaare nicht auszuschließen sind. Die im Nahbereich des Vorhabens vorgesehenen CEF-Maßnahmen ermöglichen jedoch günstige Aufzuchtbedingungen, mit denen Ausfälle kompensiert werden können und führen zu der Einschätzung, dass keine Störungen verbleiben, die sich in erheblicher Weise negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken könnten. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch verkehrsbedingte Kollisionen ist innerhalb der Rastanlage schon deshalb nicht zu erwarten, weil die Feldlerchen höher aufragende Strukturen meiden. Das gilt auch für neu entstehende Straßenebenenflächen, die durch standortgerechte Gehölzpflanzungen gestaltet werden.

Bei der Wiesenschafstelze ist grundsätzlich mit Brutvorkommen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Autobahn zu rechnen, da sie wenig empfindlich auf die Auswirkungen des Straßenverkehrs reagiert. Die Beschädigung von Neststandorten und die Tötung von Jungvögeln werden jedoch durch die Regelungen zur Baufelddräumung (Maßnahme S1) zuverlässig vermieden. Die betroffenen Individuen können auf benachbarte Ackerflächen ausweichen, so dass ein Fortbestand der Lebensstätten im funktionalen Zusammenhang gewahrt bleibt. Störungen, die sich in erheblichem Ausmaß auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken könnten, sind ebenso wenig zu erwarten, wie eine Erhöhung der Kollisionsgefährdung nach der Erweiterung der Rastanlage.

Bei der Goldammer, die in den Heckenstrukturen entlang der BAB A9, im Feuchtbiotopkomplex am Angergraben und in der Gehölzinsel „Riedholz“ nachgewiesen wurde, kann die Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern durch eine vollständige Beseitigung aller Gehölze vor Beginn der Brutsaison vermieden werden (Maßnahme S1). Vergleichbare, noch nicht besiedelte Habitate sind in der näheren Umgebung zahlreich vorhanden. Die Funktionalität der Lebensstätten bleibt daher trotz der direkten Eingriffe im räumlichen Zusammenhang gewahrt. Das Störungsverbot ist nicht verletzt, weil die Goldammer wenig störungsempfindlich ist und angesichts der Ausweichmöglichkeiten nicht mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population gerechnet werden muss. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos im Bereich der Rastanlage ist nicht zu erwarten.

Lebensstätten des Feldsperlings sind im Bereich des Bauvorhabens nicht vorhanden, weil die beanspruchten Gehölze jünger als 20 Jahre sind und damit keine für den Feldsperling zur Brut geeigneten Höhlen aufweisen. Da er wenig störungsempfindlich ist, und für mittelbar betroffene Individuen die Möglichkeit besteht, kleinräumig auszuweichen, können negative Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der

lokalen Population ausgeschlossen werden. Wie bei der Goldammer ist auch nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos zu rechnen.

Für Mäusebussard und Turmfalke liegen ausweislich der aktuellen Brutvogelkartierung keine Hinweise auf Brutvorkommen im Wirkungsbereich des Bauvorhabens vor. Verluste von Lebensstätten sind daher nicht zu befürchten. Störungen können sich durch Verluste an Nahrungsflächen durch Überbauung, sowie beim Mäusebussard auch durch bau- und betriebsbedingte Störungen von nahe der Rastanlage liegenden Nahrungsflächen ergeben. Diese wirken sich jedoch nur geringfügig aus, da die beiden Beutegreifer abseits der Brutplätze nur wenig störungsanfällig sind und auch störungsreiche Lebensräume erfolgreich nutzen. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen ist daher nicht zu erwarten. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist wegen der langsamen Fahrgeschwindigkeiten auf der Rastanlage nicht zu erwarten.

Auch für den Sperber liegen keine Hinweise auf Brutvorkommen im Vorhabensbereich vor. Da auch sonst keine Nachweise im Umfeld der Rastanlage vorliegen, bleibt festzuhalten, dass der Sperber von der Ausbaumaßnahme nicht betroffen ist.

Das Blaukehlchen wurde im Landröhrichtbestand am Angergraben nachgewiesen. Auch wenn keine Brutplätze bestätigt werden konnten, kann eine Brut aufgrund der geeigneten Bestände im Feuchtlebensraum am Angergraben nicht ausgeschlossen werden. Durch die vorgesehene Rodung und Baufeldräumung außerhalb der Brut-, Nist- und Fortpflanzungszeiten (Maßnahme S1) und den Schutz angrenzender Bestände (Maßnahmen S3) kann jedoch die Schädigung von Lebensstätten des Blaukehlchens und damit verbundene Tötung von Individuen vermieden werden. Geeignete Ausweichmöglichkeiten sind in der engeren und weiteren Umgebung vorhanden (Oberes Mösl, Massenhausener Moos und Pfannenwiesen, Kammerberger Mooswiesen, Teilbereiche des Freisinger Mooses etc.), so dass die Funktionalität der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Die Effektdistanz des Blaukehlchens beträgt 200 m. Die Vorbelastungszone wird durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost erweitert. Die Störungen werden durch die vorgesehenen Schutzwände soweit wie möglich verringert. Nach fachlicher Einschätzung sind die Störungen nicht geeignet, eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population hervorzurufen. Kollisionsgefahren ergeben sich schon deshalb nicht, weil ein Auftreten des Blaukehlchens im Bereich der Rastanlage aufgrund seiner Habitatansprüche nicht zu erwarten ist.

Brutvorkommen oder regelmäßig aufgesuchte Rastplätze des Flussregenpfeifers sind im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht vorhanden, so dass eine Schädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ausgeschlossen werden kann. Für das von ihm

genutzte Gebiet sind bau- und betriebsbedingte Störungen nicht auszuschließen. Es handelt sich jedoch um sporadisch in Einzelfällen aufgesuchte unspezifische Durchzugshabitate, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht zu erwarten sind. Eine Kollisionsgefährdung ist ebenfalls nicht zu erwarten.

Brutplätze des Haussperlings (Gebäude) sind von dem Ausbauvorhaben nicht betroffen. Es ist jedoch von Bruten im Umfeld des Vorhabensbereiches auszugehen, so dass bau- und betriebsbedingte Störungen zu erwarten sind. Allerdings ist der Haussperling gegenüber Störungen nur wenig empfindlich. Mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population ist daher nicht zu rechnen. Auch eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist angesichts der Vorbelastung durch die bestehende Autobahn nicht anzunehmen. Die Nutzung der Rastanlage als Nahrungshabitat besteht bereits heute und wird sich nur anders räumlich verteilen, ohne dass sich am Kollisionsrisiko etwas ändern würde.

Die Vorschläge der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising zur Verbesserung der CEF-Maßnahmen wurden mit der 1. Tektur in die Planunterlagen aufgenommen. Die höhere Naturschutzbehörde hat sich mit dem Ergebnis der saP ausdrücklich einverstanden erklärt (Stellungnahme vom 24.11.2011). Die Prüfung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

### 3.3.5.2 Naturschutz als öffentlicher Belang/Eingriffsregelung

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 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).

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

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

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.1T und 12.2T des Plan-Geheftes beschrieben. Die Eingriffe werden durch die oben bei C 3.3.5.1 aufgezählten Minimierungsmaßnahmen und die Wahl der naturschutzfachlich günstigsten Ausbauvariante soweit wie möglich reduziert. Trotz der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen verbleiben folgende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft:

- Beeinträchtigung von drei Feldlerchenbrutpaaren, bzw. –lebensräumen durch Versiegelung, Überbauung und Verschiebung der artspezifischen Meidungsdistanz; die Eingriffsfläche beträgt 2,70 ha;
- Versiegelung und Überbauung von Biotopflächen mit kurzer Entwicklungszeit in einem Umfang von 0,03 ha;
- Versiegelung und Überbauung von Biotopflächen mit längerer Entwicklungszeit in einem Umfang von 0,37 ha;
- Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigung von Biotopflächen mit längerer Entwicklungszeit in einem Umfang von 0,05 ha;
- Versiegelung von landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gras- und Krautfluren sowie Gehölzflächen in einem Umfang von 4,12 ha;

- Versiegelung und Überbauung von Rasenflächen und Gehölzbeständen im Bereich der „Bedarfsfläche Tankstelle“ in einem Umfang von 0,62 ha.

Diese Beeinträchtigungen sind auf den Bau und den Betrieb der erweiterten Tank- und Rastanlage zurückzuführen und nicht zu vermeiden. Insgesamt ergeben sich Eingriffe in einem Umfang von 2,70 ha mit Schwerpunkt Artenschutz und – unter Abzug von Entsiegelungen in einem Umfang von 0,74 ha – 5,93 ha für Eingriffe in die sonstigen Schutzgüter. Die Eingriffe sind überwiegend ausgleichbar, jedenfalls ersetzbar.

Zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs für diese Eingriffe hat die Autobahndirektion Südbayern die zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben („Gemeinsame Grundsätze“) herangezogen. Danach ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 3,20 ha, davon resultieren 2,70 ha aus den artenschutzrechtlichen Erfordernissen.

Zur Kompensation dieser Eingriffe sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Maßnahme A1/CEF1: Entwicklung einer extensiv genutzten Wiese zur Förderung von Feldlerchenbrutpaaren auf der Flur-Nr. 1599, Gemarkung Großnöbach, die bisher als intensive Grünlandfläche genutzt wird; anrechenbare Fläche: 1,44 ha.
- Maßnahmen A2/CEF2: Entwicklung einer extensiv genutzten Wiese im Wechsel mit Brachflächen und temporär Wasser führenden Seigen zur Förderung von Feldlerchenbrutpaaren auf einer Teilfläche der Flur-Nr. 1407, Gemarkung Eching, die bisher als Acker genutzt wird; anrechenbare Fläche: 1,26 ha.
- Maßnahme A3: Entwicklung naturnaher Landröhrichtbestände als Lebensraum gefährdeter Arten der Gruppen Vögel, Amphibien, Heuschrecken und Mollusken auf einer Teilfläche der Flur-Nr. 1464, Gemarkung Massenhausen, eine bisher teilweise durch Nährstoffeintrag beeinträchtigte Landröhrichtfläche mit Brennnesselbeständen; anrechenbare Fläche: 0,50 ha.

Die zunächst geplante Ausgleichsfläche A4 wurde im Rahmen der 1. Tektur vom 14.05.2013 gestrichen, da sie von der unteren Naturschutzbehörde aus fachlichen und praktischen Gründen abgelehnt wurde. Stattdessen wurde die Maßnahme A3 vergrößert. Die Vorschläge der unteren Naturschutzbehörde zur Gestaltung der CEF-Maßnahmen und zur Pflege der Kompensationsflächen wurden in die Planunterlagen übernommen bzw. als Auflagen festgesetzt.

Die Maßnahmen A1/CEF1 und A2/CEF2 dienen als Ausgleich für die Eingriffe in die offene Kulturlandschaft mit Beeinträchtigungen der wertgebenden Arten (vor allem Feldlerchen). Mit ihnen können gleichzeitig Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen und damit auch Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden abgedeckt werden. Die Maßnahme A3 schafft einen Ausgleich für die mittelbaren Beeinträchtigungen des Feuchtbiotops am Angergraben. Alle Maßnahmen haben einen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriff und sind daher als Kompensationsmaßnahmen geeignet. Das Landschaftsbild wird durch die oben genannten Kompensationsmaßnahmen sowie die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen (G1 – G6) landschaftsgerecht neu gestaltet. Weitere Kompensationsmaßnahmen hierfür sind nicht erforderlich, zumal es hier um die Erweiterung einer bereits bestehenden T+R-Anlage geht.

Die untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising hat der Planung im Rahmen der Tekturanhörung mit Schreiben vom 17.07.2013 bei Beachtung der unter A 3.2 in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommenen Auflagen zugestimmt.

Die Eingriffe werden durch die vorgesehenen Maßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG kompensiert. Eine Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Die festgesetzten Auflagen sind zum Schutz der Belange von Natur und Landschaft erforderlich (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Der Entscheidungsvorbehalt in Ziff. A 3.2.7 beruht auf Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG. Die Belange der Landwirtschaft wurden bei der Dimensionierung der Ausgleichsmaßnahmen und bei der Auswahl der Flächen soweit wie möglich berücksichtigt. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich, weil dann die erforderliche Kompensation der Eingriffe nicht gewährleistet werden könnte.

Nach § 15 Abs. 4 Satz 2 hat die Planfeststellungsbehörde den erforderlichen Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Zulassungsbescheid festzusetzen. Bei staatlichen Vorhabensträgern gilt nach § 10 Abs. 3 der Bayer. Kompensationsverordnung vom 07.08.2013, GVBl S. 517 – BayKompV - die in den vorhergehenden Absätzen beschriebenen zeitlichen Begrenzung nicht. Die Bay-KompV ist zwar noch nicht in Kraft getreten, aus der Regelung in ihrem § 10 Abs. 3 lässt sich jedoch allgemein ableiten, dass jedenfalls bei staatlichen Eingriffen die dauerhaft erforderlichen Pflegemaßnahmen so lange durchgeführt werden müssen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Aufrechterhaltung des angestrebten Entwicklungsziels erforderlich sind. Da das hier einen sehr langen Zeitraum umfassen kann, haben wir uns für den Fall künftiger Rechtsänderungen eine Änderung dieser Auflage vorbehalten.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.2 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Naturschutzrecht steht der Baumaßnahme daher nicht entgegen.

### 3.3.6 Denkmalschutz

Nach Mitteilung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege sind im Ausbaubereich keine Bodendenkmäler bekannt. Aufgrund der vorhandenen Lössfläche und der in der Nähe befindlichen Bodendenkmäler (Inv.Nr. D-1-7635-0163: Siedlung vorgeschichtlicher Zeitstellung, D-7635-0085: Siedlung vorgeschichtlicher Zeitstellung und Villa Rustica der römischen Kaiserzeit, D-1-7635-0103: Siedlung der späten Hallstatt- oder frühen Latènezeit, D-1-7635-0118: Grabhügel vorgeschichtlicher Zeitstellung) kann nach Einschätzung des Bayer. Landesamts für Denkmalpflege im Planungsbereich von weiteren Bodendenkmälern ausgegangen werden. Die mögliche Betroffenheit bisher unbekannter Bodendenkmäler hat unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor.

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

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG auch hinsichtlich eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A 3.4.1– 3.4.3) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A 3.4.1 – 3.4.3 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz von Bodendenkmälern vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit

deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie – für den Fall, dass Bodendenkmäler zutage kommen - zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

### 3.3.7 Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis

Wasserrechtliche Entscheidungen, die von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst würden (z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern o. ä.), sind für die genehmigten Baumaßnahmen nicht erforderlich. Die Baumaßnahmen befinden sich außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten.

Im Zuge des Ausbaus der bewirtschafteten Rastanlage Fürholzen Ost ist die Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen vorgesehen. Derzeit wird das von der BAB A 9 und der Rastanlage Fürholzen Ost anfallende Oberflächenwasser über Bordrinnen und Rasenmulden gesammelt und über Regenwasserkanäle in die Gräben 2 und 3 geleitet. Rückhalte- oder Absetzanlagen sind nicht vorhanden, so dass das Straßenoberflächenwasser ungereinigt und ungedrosselt unmittelbar in die Vorfluter eingeleitet wird. Künftig soll das gesammelte Oberflächenwasser von den befestigten Flächen der erweiterten Rastanlage, sowie von der Richtungsfahrbahn Nürnberg der BAB A 9 von Str.-km 509,800 bis 510,570 über ein naturnah gestaltetes Erdbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken geleitet werden. Der Tauchdamm zwischen Absetzbecken und Rückhaltebecken dient als Leichtstoffabscheider. Anschließend fließt das gereinigte Oberflächenwasser gedrosselt in den Graben 2. Das Regenrückhaltebecken wurde aufgrund einer Forderung des Wasserwirtschaftsamts München mit der 1. Tektur vom 14.05.2013 in ein trockenfallendes Becken umgeplant. Der Drosselabfluss ist auf 90 l/s bei Erreichen des Stauziels vorgesehen. Für das Becken ist nun ein Rückhaltevolumen von 2.395 m<sup>3</sup> vorgesehen; es kann unter Berücksichtigung des Freibordes ein HQ<sub>100</sub> im Becken zurückhalten.

Die vorgesehenen Einleitungen in den Graben 2 sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzen-



trationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A. 4. des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß § 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden, da für die Entwässerung der Autobahn und ihrer Bestandteile ein öffentliches Interesse besteht. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.1.2 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 12 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Bedenken des Wasser- und Bodenverbandes Moosach II, dass in den Gräben Schmutzwasser mit Reifenabrieb, Ölrückständen und Salz eingeleitet würde, treffen nicht zu. Das dem Regenrückhaltebecken vorgeschaltete Absetzbecken dient dazu, die absetzbaren Stoffe und Leichtflüssigkeiten nach dem Stand der Technik zurückzuhalten. In die Vorflut wird daher nur gereinigtes Wasser eingeleitet.

Das Wasserwirtschaftsamt München hat die Planung geprüft und in seiner Stellungnahme zur 1. Tektur vom 10.07.2013 bestätigt, dass die Auflagen aus dem Gutachten in die Planung übernommen und die geforderten Planänderungen vorgenommen wurden.

Im Anhörungsverfahren wurde an der vorgesehenen Entwässerung der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost in den Gräben 2 von der Gemeinde Neufahrn bei Freising, dem Wasser- und Bodenverband Moosach II und von zahlreichen Anwohnern aus Fürholzen erhebliche Kritik geäußert. Es wurde geltend gemacht, dass der Ort Fürholzen durch seine Kessellage extrem hochwassergefährdet sei. Bei Hochwasserereignissen in den Jahren 2002, 2008 und 2011 habe es große Schäden gegeben, außerdem habe es zahlreiche „Beinahe-Überflutungen“ gegeben, die bei einem größeren Wasserzufluss, wie er von der erweiterten Rastanlage zu erwarten sei, ebenfalls zu Überflutungen von Gebäuden geführt hätten. Besonders kritisch sei die Situation zu sehen, wenn das Maximum der Aufnahmekapazität der Rückhalteanlagen erreicht sei und in Fürholzen bereits eine Hochwassersituation herrsche. Die Sachlage wurde mit einer Präsentation veranschaulicht, in der die massiven Überflutungen und die entstandenen Schäden insbesondere beim Hochwasser im Jahr 2011 dargestellt sind. Sie wurde als Anlage der Einwendung des Bürgerforums Fürholzen e. V. beigefügt und im Erörterungstermin vorgeführt. Es wurde gefordert, dass von den beiden ausgebauten Rastanlagen kein Oberflächenwasser in die Entwässerungsgräben der Ortschaft Fürholzen gelangen dürfe. Es müsse sichergestellt werden, dass die Hochwassergefahr für Fürholzen nicht weiter erhöht werde.

Die Hochwassergefahr für Fürholzen ergibt sich daraus, dass das gesamte Oberflächenwasser aus den umliegenden Hängen über drei Gräben gesammelt und im An-

gergraben durch den Ort Fürholzen in Richtung Moosach abgeleitet wird. Das Einzugsgebiet ist ca. 90 ha groß, die Gräben sind teilweise verrohrt. Die Planung der Autobahndirektion bewirkt nicht die befürchtete Verschlechterung der Hochwassersituation. Die künftige gedrosselte Einleitung des Oberflächenwassers aus dem Bereich der Rastanlage verbessert die Situation gegenüber heute. Derzeit ist bei einem 15-minütigen Starkregenereignis mit einer Wiederkehrzeit von 10 Jahren mit einem Abfluss von 642 l/s zu rechnen, künftig beträgt der maximale Drosselabfluss 90 l/s. Durch die Umplanung des Regenrückhaltebeckens in ein trockenfallendes Becken wird das Rückhaltevolumen gegenüber der ursprünglichen Planung noch einmal erhöht, obwohl es schon vorher auf ein 10-jährliches Regenereignis mit Risikopuffer ausgelegt war. Der Vorhabensträger eines Straßenbauvorhabens ist verpflichtet, Abflussverschärfungen infolge von zusätzlichen Flächenversiegelungen durch Rückhalteeinrichtungen zu verhindern und durch Reinigungseinrichtungen sicherzustellen, dass die Qualität des eingeleiteten Wassers nicht verschlechtert wird. Diesen Prämissen wird die Autobahndirektion Südbayern durch das geplante Entwässerungssystem gerecht. Die Situation wird durch die umfangreichen Maßnahmen nicht nur nicht verschlechtert, sondern im Gegenteil sogar verbessert. Weitergehende Verbesserungen können ihr im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nicht auferlegt werden. Das gilt auch für die Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens, die auch aus Sicht des Wasserwirtschaftsamts München großzügig ist (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 22.10.2012, S. 23). Bei noch größeren Regenereignissen würden die Wassermengen von den Rastanlagen, die dann über Notüberläufe abfließen würden, nicht mehr ins Gewicht fallen.

Die Autobahndirektion Südbayern hat in einer ergänzenden Stellungnahme vom 12.06.2013 gegenüber der Planfeststellungsbehörde zu der Forderung Stellung genommen, die Regenwasserableitung aus den Rastanlagen Fürholzen Ost und West in Richtung Süden (Echinger Moos) abzuleiten. Hierfür müsste eine ca. 1.500 m lange Rohrleitung an der BAB A9 in Richtung Süden bis zur Einleitung in die Moosach gebaut werden. An zwei Bauwerken müssten Düker errichtet werden. Diesen Aufwand halten wir in Übereinstimmung mit der Autobahndirektion Südbayern angesichts der oben beschriebenen Rechtslage für nicht vertretbar. Zur Prüfung der Ableitung des Oberflächenwassers von der geplanten Rastanlage Fürholzen West in Richtung Hörenzhausen wird auf den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des PWC Fürholzen West zur bewirtschafteten Tank- und Rastanlage verwiesen.

Es trifft zwar zu, dass durch die Regenrückhalteeinrichtungen im Bereich der Tank- und Rastanlagen Fürholzen Ost und West die Gesamtsituation des rd. 90 ha großen Einzugsgebiets des Angergrabens nicht maßgeblich verbessert wird. Das zum Schutz der Bebauung in Fürholzen erforderliche Hochwasserschutz- und Rückhalte-

konzept ist jedoch Aufgabe der Gemeinde Neufahrn bei Freising und nicht der Autobahndirektion Südbayern und kann deshalb auch nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt werden.

Das Landratsamt Freising hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG bei Beachtung der Auflagenvorschläge des Wasserwirtschaftsamtes München (siehe A 4.1.2 und die festgestellten Planunterlagen) mit Schreiben vom 27.01.2012 erteilt.

### 3.3.8 Landwirtschaft

Der Flächenbedarf für das Bauvorhaben umfasst einschließlich Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen rd. 6,39 ha bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche. Nach Angaben des AELF Ebersberg sind sechs viehhaltende landwirtschaftliche Betriebe betroffen. Bei zwei Betrieben ist wegen Flächenverlusten von 6 %, bzw. 17 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche eine Existenzgefährdung aus Sicht des AELF Ebersberg nicht ausgeschlossen. Die Prüfung der vier landwirtschaftlichen Betriebe, für die eine Existenzgefährdung geltend gemacht wurde, hat jedoch ergeben, dass bei keinem Betrieb eine Existenzgefährdung infolge des Ausbaus der Tank- und Rastanlage zu befürchten ist (vgl. die Bearbeitung der privaten Einwendungen unten C 3.4). Problematisch sind nach Einschätzung des AELF Ebersberg die Flurdurchschneidungen im Bereich der Flur-Nrn. 1453 – 1455. Diese sollten nach Möglichkeit zu einer größeren Einheit zusammengelegt werden, um eine wirtschaftliche Ackernutzung weiterhin zu ermöglichen. Dabei handelt es sich jedoch um eine Frage des Grunderwerbs, über die in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden kann. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Ausbau der Tank- und Rastanlage 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. Durch die Auswahl der gestreckten Ausführung der Tank- und Rastanlage und die multifunktional gestalteten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen wurde die Flächeninanspruchnahme so weit wie möglich reduziert. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Auch das AELF Ebersberg sieht keine Alternativen zu dem Ausbau des Rastplatzes mit einem geringeren Flächenverbrauch (vgl. Stellungnahme vom 12.12.2011). Über die Flächeninanspruchnahme hinaus ergeben sich keine weiteren mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens, wie z. B. Umwege. Die Funktionsfähigkeit vorhandener Drainagen hat der Vorhabensträger durch geeignete Maßnahmen aufrecht zu erhalten (vgl. Auflage A 3.3.6), die Erreichbarkeit der Grundstücke ist ebenfalls zu sichern (vgl. Auflage 3.3.2).

Waldflächen sind durch das geplante Bauvorhaben nicht berührt.

### 3.3.9 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der erforderlichen Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Die von den betroffenen Leitungsträgern geforderten Anpassungen der Planunterlagen wurden in der 1. Tektur vom 14.05.2013 berücksichtigt (vgl. Unterlagen 7.1 Bl. 2T und 7.2T). Dabei wurden u. a. 5 private Niederspannungskabel, die von der Transformatorstation „TH Raststätte“ zu einer Biogasanlage führen neu aufgenommen (BWV Nr. 4.2.7T), der vom Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising Süd angesprochene Übergabeschacht, eine TK-Linie der Telekom Netzproduktion GmbH, Niederspannungskabel der E.ON Bayern AG, sowie die angegebenen Schutzzonen der 110 kV-Leitungen der E.ON Netz GmbH und der DB Energie GmbH nach den jeweiligen Angaben der Leitungsträger in die Planunterlagen eingetragen. Darüber hinaus wurden einige falsche Angaben hinsichtlich der Leitungseigentümer korrigiert und die Versetzung eines inzwischen weggefallenen Mastes der E.ON Netz GmbH gestrichen. Da sich die Leitungsträger im Übrigen mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1 wird verwiesen.

### 3.3.10 Autobahn Tank und Rast GmbH

Die Planung berücksichtigt die Belange der Autobahn Tank und Rast GmbH. Diese ist Eigentümerin der Grundstücke Flur-Nr. 14445/1, 1445/2, 1445/3 und 1480/1 der Gemarkung Massenhausen und betreibt dort im Rahmen eines Konzessionsvertrags nach § 15 Abs. 2 FStrG eine Tankstelle sowie eine Raststätte mit Nebengebäuden. Der Grunderwerbsplan wurde im Rahmen der 1. Tektur vom 14. 05.2013 an die inzwischen erfolgte Neuvermessung der Grundstücke angepasst. Der Umbau der Tankstelle von der bisherigen Insellage in eine Seitenlage ist Bestandteil des festgestellten Planes und erfolgt auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland. Das Rasthaus bleibt unverändert bestehen. Die von der Tank- und Rast GmbH angeregte Anlage von 6 Kurzzeitparkplätzen wurde mit der 1. Tektur in die Planung übernommen. Zu den Einwänden der Tank- und Rast GmbH gegen das zusätzliche WC-Gebäude verweisen wir auf die Ausführungen oben bei C 3.3.3, die Einwände gegen die Sichtschutzwand bzw. die Forderung nach transparenter Ausführung der Wand sind bei C 3.3.4.1.4 behandelt. Die Abwasserableitung für das neue WC-Gebäude ist unabhängig von der Schmutzwasserleitung der Tank- und Rast GmbH geplant, so dass ihre Rechte dadurch nicht berührt werden. Durch die unter A 3.5.1 verfügten Auflagen wird sichergestellt, dass der Versorgungsauftrag der Tank- und Rastanlage durch die Bauarbeiten so wenig wie möglich gestört wird. Ansprüche der Tank- und

Rast GmbH aus dem Konzessionsvertrag sind zwischen den Vertragsparteien zu regeln und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

#### 3.4 Private Einwendungen

Für das Vorhaben werden rund 7,9 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. 1,04 ha privater Grundfläche werden vorübergehend für die Durchführung der Bauarbeiten in Anspruch genommen.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum können durch schonendere Gestaltung der T+R-Anlage o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde bereits oben bei der Prüfung der Planungsvarianten (C 3.3.2) und bei der Behandlung des Ausbaustandards (C 3.3.3) näher eingegangen. Eine weitergehende Reduzierung des Flächenbedarfs ist nicht möglich, ohne die mit der Ausbaumaßnahme verfolgten Ziele zu verfehlen. Auf die Einwände zum Lärmschutz sind wir bereits oben bei C 3.3.4.1.4 eingegangen, die Einwände zur Entwässerung der Rastanlage und zum Hochwasserproblem in Fürholzen sind bei C 3.3.7 bearbeitet. Darauf wird verwiesen.

Im Anhörungsverfahren wurde für insgesamt vier landwirtschaftliche Betriebe geltend gemacht, dass sie durch das Bauvorhaben in ihrer Existenz gefährdet würden, einer davon ist nur von Grundabtretungen im Bereich der Rastanlage Fürholzen West betroffen. In diesem Fall wurde der Einwand im Rahmen eines Grundstückskaufvertrages zurückgenommen.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Betrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Der Betriebs- bzw. Unternehmensgewinn errechnet sich im Rahmen der Buchführung als Differenz aus Ertrag und Aufwand, im Rahmen einer Planungsrechnung aus dem Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich landwirtschaftlicher Nebeneinkünfte abzüglich der Festkosten. Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der jährliche Gewinn des landwirtschaftlichen Unternehmens so hoch sein, dass nach Abzug der konsumptiven Entnahmen (Lebenshaltung, Steuern, Versicherungen u. a.) eine Eigenkapitalbildung von 5000 - 8.000 €/Jahr verbleibt. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb

unterschiedlich, sie ist unter anderem von der Betriebsgröße abhängig. Von einem existenzfähigen Betrieb kann man ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 – 35.000 € ausgehen (Quelle: Buchführungsergebnisse 2009/2010).

Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter die genannten Beträge ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn, bzw. die Eigenkapitalbildung an die jeweilige Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Schwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenzgrundlage dar. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010 Az. 9 A 13/08). Derartige Fälle gibt es hier jedoch nicht.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14.04.2010, 9 A 13.08 – juris, Rn. 27).

Zur genaueren Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung haben wir die Einwender gebeten, uns ihre Betriebsdaten zur Verfügung zu stellen oder darin einzuwilligen, die bei der Landwirtschaftsverwaltung vorliegenden Betriebsdaten nutzen zu dürfen. Die Überprüfung der Existenzfähigkeit der Betriebe bzw. der vorhabensbedingten Existenzgefährdung aufgrund der mitgeteilten oder erhobenen aktuellen Betriebsdaten erfolgte auf der Basis einer betriebswirtschaftlichen Betrachtung unter Zugrundelegung von Durchschnittssätzen aus der Agrarstatistik, die von der Landesanstalt für Landwirtschaft in Bayern (Institut für Agrarökonomie) veröffentlicht werden (Fachinformationen unter <http://www.lfl.bayern.de/ilb/unternehmensfuehrung>).

Diese Daten stellen eine geeignete Untersuchungsgrundlage dar, denn sie basieren auf umfangreichen Auswertungen zu den Betriebsergebnissen der bayerischen Testbetriebe und geben einen guten Überblick über die Struktur und die aktuellen Betriebsergebnisse der Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe in den verschiedenen landwirtschaftlichen Betriebstypen und in den einzelnen Agrargebieten. Eine Vielzahl von Kenngrößen zu den Spezialbetrieben und zum Haushalt sind ebenfalls enthalten. Neben den aktuellen Buchführungsergebnissen findet sich auch ein Überblick

über die wichtigsten Kenngrößen und deren Entwicklung in den letzten Jahren. Die Datensammlung richtet sich an Politik, Beratung, Verwaltung, Wissenschaft, Medien, Verbände und die fachlich interessierte Öffentlichkeit und hat sich seit langem bewährt.

Auf die Ergebnisse für die einzelnen Betriebe wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass tatsächlich keine Existenzgefährdungen vorliegen und hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

Im Zusammenhang mit dem Grunderwerb und der vorübergehenden Inanspruchnahme für die Durchführung der Bauarbeiten stehende Fragen sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Grundinanspruchnahme bzw. eine möglicherweise erforderliche 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 ggf. im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Im Folgenden werden nur noch die Einwender behandelt, deren Einwendungen bei den öffentlichen Belangen noch nicht bearbeitet wurden; dabei handelt es sich insbesondere um Einwendungen zu Grundabtretungen, die im Zusammenhang mit dem geplanten Bauvorhaben stehen. Den Einwendungsführern wird die Schlüsselnummer mit der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt; soweit sie durch Rechtsanwälte vertreten sind, erhalten diese die Schlüssellisten für ihre Mandanten.

#### 3.4.1 Mandanten der Kanzlei Labbé und Partner

##### 3.4.1.1 Einwender 2111

Neben den allgemeinen Einwendungen, die für alle Mandanten geltend gemacht wurden und auf die wir bereits eingegangen sind, wird für den Einwender 2111 geltend gemacht, dass er einen landwirtschaftlichen Betrieb mit einer Gesamtfläche von 12,05 ha Ackerland und 6,67 ha Grünland bewirtschaftete. Die für das Vorhaben geltend gemachte Inanspruchnahme von dauerhaft 11.334 m<sup>2</sup> und vorübergehend 834 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Flur-Nr. 1454, Gmkg. Massenhausen, führe zu einer Existenzgefährdung. Außerdem entstehe eine unwirtschaftliche Restfläche von 4.195 m<sup>2</sup>, die vom Vorhabensträger auf Wunsch des Grundstückseigentümers zu übernehmen sei. Hierzu sei eine Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Die Prüfung des Existenzgefährdungseinwandes hat ergeben, dass der vorgesehene dauerhafte Flächenentzug ohne Berücksichtigung unwirtschaftlicher Restflächen

6 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs betrifft. Bei Berücksichtigung der geltend gemachten Unwirtschaftlichkeit der Restfläche von 4.195 m<sup>2</sup> erhöht sich der Anteil des Flächenentzugs entsprechend. Das Bauvorhaben löst aber dennoch keine Existenzgefährdung aus, da der Betrieb bereits heute keine ausreichende Eigenkapitalbildung erwirtschaftet, um dauerhaft als Existenzgrundlage für die Familie des Betriebsleiters dienen zu können. Die errechnete Eigenkapitalbildung liegt deutlich im negativen Bereich, auch der Gewinn ist für den Lebensunterhalt der Betriebsleiterfamilie allein nicht ausreichend. Der Flächenentzug kann daher keine Existenzgefährdung des Betriebes auslösen.

Das ändert allerdings nichts daran, dass der Flächenentzug erhebliche Nachteile für den Betroffenen hat. Ein Verzicht auf das Grundstück würde aber bedeuten, dass deutlich weniger Lkw-Stellplätze erreicht werden können da die Rastanlage dafür erheblich verkleinert werden müsste. Außerdem wird ein Teil des Grundstücks für den Lärmschutzwall nördlich der Rastanlage gebraucht. Im Ergebnis trifft der Flächenverlust den Grundstückseigentümer nicht stärker, als andere private Grundstückseigentümer durch die Errichtung von Lkw-Stellplätzen betroffen würden. Wie oben bei C 3.2 ausführlich beschrieben, sind diese jedoch dringend erforderlich. Die mit der Baumaßnahme verfolgten Ziele überwiegen hier die Belange des Grundstückseigentümers.

Die Autobahndirektion Südbayern hat in ihrer Stellungnahme zu der Einwendung die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen zugesagt. Ob es sich bei dem Restgrundstück aus der Flur-Nr. 1454 um eine solche handelt, ist jedoch nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die beantragte Auflage zur Übernahme der Restfläche kann daher nicht in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

Mit einem gesonderten Einwendungsschreiben, in dem der Einwender die von der Kanzlei Labbé auch für ihn vorgetragene Einwendungen zur Planrechtfertigung, zur Größe der geplanten Rastanlage und zur Entwässerungssituation anführt, macht er



zusätzlich geltend, dass die Planung des Regenrückhaltebeckens in einem Abstand von 150 m zur neuen Rastanlage unnötiger Weise die Baukosten erhöhe und zwei weitere Flächen zerstöre. Abgesehen davon, dass die für das Rückhaltebecken benötigten Grundstücke nicht im Eigentum des Einwenders 2111 stehen, stellt die Lage des Absetz- und Regenrückhaltebeckens jedoch die wirtschaftlichste Bauvariante dar. Es ermöglicht die Oberflächenentwässerung der Rastanlage im natürlichen Gefälle und liegt direkt neben dem als Vorfluter dienenden Graben 2. Außerdem würde sich der Flächenbedarf auch an anderer Stelle nicht geringer darstellen.

#### 3.4.1.2 Einwender 2112

Aus dem Eigentum der Einwender 2112 werden folgende Grundstücke der Gemarkung Massenhausen für die Baumaßnahme benötigt:

Flur-Nr. 1453: 3.648 m<sup>2</sup> dauerhaft und 1.629 m<sup>2</sup> vorübergehend,

Flur-Nr. 1466: 7.019 m<sup>2</sup> (Gesamtfläche) dauerhaft.

Neben den allgemeinen Einwendungen, die für alle Mandanten geltend gemacht wurden und auf die wir bereits eingegangen sind, wird für die Einwender geltend gemacht, dass bei der Flur-Nr. 1453 eine unwirtschaftliche Restfläche von 0,5906 ha verbliebe, die vom Vorhabensträger auf Wunsch des Grundstückseigentümers zu übernehmen sei. Hierzu sei eine Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Wie bereits beim Einwender 2111 begründet, können wir diesem Antrag jedoch nicht entsprechen.

#### 3.4.1.3 Einwender 2113

Aus dem Eigentum der Einwender 2113 werden folgende Grundstücke der Gemarkung Massenhausen für die Baumaßnahme benötigt:

Flur-Nr. 1455: 10.662 m<sup>2</sup> dauerhaft und 2.255 m<sup>2</sup> vorübergehend,

Flur-Nr. 1470: 1.717 m<sup>2</sup> dauerhaft und 2.922 m<sup>2</sup> vorübergehend.

Neben den allgemeinen Einwendungen, die für alle Mandanten geltend gemacht wurden und auf die wir bereits eingegangen sind, wird für die Einwender geltend gemacht, dass sie einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit einer Fläche von knapp 40 ha, davon 17 ha Eigentumsfläche betreiben. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenentzug führe zu einer Existenzgefährdung des Betriebes. Der Grunderwerb aus dem Grundstück Flur-Nr. 1455 würde zudem eine „zerstückelte Restfläche“ hinterlassen, deren Nutzung unwirtschaftlich sei. Sie sei auf Wunsch der Grundstückseigentümer zu übernehmen. Hierzu sei eine Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Die Prüfung des Existenzgefährdungseinwandes unter Nutzung der vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) Erding überlassenen Daten hat ergeben, dass der Betrieb mit einer landwirtschaftlich genutzten Fläche von 42,76 ha und Milchviehhaltung geführt wird. An Eigentumsflächen stehen dem Betrieb insgesamt 24,26 ha zur Verfügung. Der dauerhafte Flächenentzug von 1,2379 ha verkleinert die für den Betrieb nutzbare Fläche um 3 %. Legt man nur die Eigentumsfläche zugrunde, so ergibt sich ein Verlust von 5 %. Ein derart geringer Flächenverlust kann nach der Rechtsprechung einen gesunden Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden.

Gleichwohl werden die Einwander 2113 durch die Baumaßnahme erheblich betroffen. Auf die Grundstückflächen kann jedoch nicht verzichtet werden, weil die Anlage sonst deutlich kleiner gebaut werden müsste und damit entsprechend weniger Lkw-Stellplätze errichtet werden könnten. Wie oben bei C 3.2 ausführlich beschrieben, sind diese jedoch dringend erforderlich. Im Ergebnis trifft der Flächenverlust die Einwander nicht stärker, als andere private Grundstückeigentümer durch die Errichtung von Lkw-Stellplätzen betroffen würden. Die mit der Baumaßnahme verfolgten Ziele überwiegen hier die Belange der Grundstückseigentümer.

Zu der geltend gemachten Unwirtschaftlichkeit der Restfläche aus der Flur-Nr. 1455 hat die Autobahndirektion Südbayern in ihrer Stellungnahme die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen zugesagt. Wie bereits beim Einwander 2111 begründet, können wir in diesen Planfeststellungsbeschluss keine entsprechende Auflage aufnehmen.

#### 3.4.1.4 Einwander 2117

Aus dem Grundeigentum an dem Grundstück Flur-Nr. 1479, Gemarkung Massenhäuser, werden für das Bauvorhaben 3.277 m<sup>2</sup> dauerhaft und 719 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen.

Neben den allgemeinen Einwendungen, die für alle Mandanten geltend gemacht wurden und auf die wir bereits eingegangen sind, wird für den Einwander 2117 geltend gemacht, dass er auf einer Eigentumsfläche (Ackerland und Grünland) von 10,60 ha einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb bewirtschaftete. Hierfür seien Grundstücke zugepachtet. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenentzug führe zu einer Existenzgefährdung des Betriebes. Darüber hinaus verbliebe eine unwirtschaftliche Restfläche von 0,5821 ha. Sie sei auf Wunsch der Grundstückseigentümer zu übernehmen. Hierzu sei eine Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Wegen der infolge der vorhabensbedingten Zunahme der Flächenversiegelung sei zu befürchten, dass seine Betriebsgebäude bei Starkregen noch häufiger unter Wasser stehen werden. Daher sei eine Auflage in den Planfeststel-

lungsbeschluss aufzunehmen, nach der der Vorhabensträger alle notwendigen Maßnahmen ergreifen müsse, um nachteilige Auswirkungen des Vorhabens im Falle von Starkregenereignissen für die Gebäude und landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes des Einwenders zu vermeiden.

Die Prüfung des Existenzgefährdungseinwandes hat unter Nutzung der vom AELF Erding überlassenen Daten ergeben, dass der Einwender einen Haupterwerbsbetrieb auf einer Gesamtfläche von 42,43 ha und Milchviehhaltung führt. An Eigentumsflächen stehen ihm 16,12 ha zur Verfügung. Legt man die gesamte genutzte Fläche zugrunde, wird diese durch das Vorhaben um 0,7 % verkleinert. Soweit nur die Eigentumsflächen berücksichtigt werden, liegt der Flächenentzug bei 2 %. Das ist deutlich unterhalb der Schwelle, die bei einem gesunden Betrieb zu einer Existenzgefährdung führen kann.

Die dauerhaft benötigte Teilfläche aus der Flur-Nr. 1479 wird für das Regenrückhaltebecken benötigt. Sie ist erforderlich, um eine ordnungsgemäße Entwässerung der Rastanlage zu gewährleisten. Das Becken wurde gerade zum Schutz der Anwohner in Fürholzen so groß geplant und dient u. a. auch dem Schutz der Grundstücke des Einwenders 2117. Auf die Grundinanspruchnahme kann daher nicht verzichtet werden.

Zu dem Antrag auf Übernahme von Restflächen verweisen wir auf die Ausführungen beim Einwender 2111. Das Hochwasserproblem für Fürholzen haben wir oben bei C 3.3.7 bearbeitet. Für eine Auflage zum Schutz der Grundstücke des Einwenders 2117 besteht danach kein Anlass.

#### 3.4.1.5 Einwender 2118

Aus dem Eigentum des Einwenders 2118 werden folgende Grundstücke der Gemarkung Massenhausen für das Bauvorhaben in Anspruch genommen:

Flur-Nr. 1464: 35.500 m<sup>2</sup> (Gesamtfläche) dauerhaft,

Flur-Nr. 1478: 5686 m<sup>2</sup> dauerhaft und 1592 m<sup>2</sup> vorübergehend.

Neben den allgemeinen Einwendungen, die für alle Mandanten geltend gemacht wurden und auf die wir bereits eingegangen sind, wird für den Einwender 2118 geltend gemacht, dass bei beiden Grundstücken unwirtschaftliche Restflächen entstehen würden, die auf Wunsch des Grundeigentümers vom Vorhabensträger zu übernehmen seien. Hierzu sei eine Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Beim Grundstück Flur-Nr. 1464 hat sich dieser Einwand jedoch inzwischen erledigt, weil das Restgrundstück für die in der 1. Tektur vom 14.05.2013 vorgenommene Änderung der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen über-

plant wurde. Es ist daher in die Grunderwerbsunterlagen aufgenommen worden. Der Einwender 2118 hat sich bei der Tekturanhörung nicht dazu geäußert.

Darüber hinaus wird auch für den Einwender 2118 gefordert, eine Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen nach der der Vorhabensträger Maßnahmen ergreifen müsse, um nachteilige Auswirkungen des Vorhabens im Falle von Starkregenereignissen für die Gebäude und die Flächen des Betriebes des Einwenders zu vermeiden.

Zu dem Antrag auf Übernahme von Restflächen verweisen wir auf die Ausführungen beim Einwender 2111. Das Hochwasserproblem für Fürholzen haben wir oben bei C 3.3.7 bearbeitet. Für eine Auflage zum Schutz der Gebäude und Grundstücke des Einwenders 2118 besteht danach kein Anlass.

#### 3.4.2 Andere Einwender

Der Einwender 1003 macht geltend, dass der Beschleunigungsstreifen von der Rastanlage Fürholzen Ost nach Norden schon heute für manche Lkw zu kurz sei und es zu Drängeleien der Beteiligten beim Auffahren auf die Autobahn komme. Das Unfallrisiko werde nach einem Ausbau der Rastanlage steigen. Er schlägt vor, die Ausfahrt aus dem Parkplatz zu verändern und dadurch eine Verlängerung des Beschleunigungsstreifens nach Süden zu erreichen. Dadurch könne auch der Lärmschutzwall östlich des Beschleunigungsstreifens verlängert werden. Abgesehen davon, dass der Einwender keine eigenen Belange geltend macht, kann der Vorschlag jedoch nicht umgesetzt werden, weil die vorgeschlagene Änderung der Parkplatzausfahrt dazu führen würde, dass auf der Fahrgasse südlich des neuen WC-Gebäudes Gegenverkehr vorhanden wäre. Das ist aus Verkehrssicherheitsgründen auf Rastanlagen nicht zulässig. Außerdem entspricht der Ausfädelstreifen mit einer Länge von 250 m den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, Tabelle 22.

Die übrigen Einwender haben in erster Linie das Hochwasserproblem in Fürholzen thematisiert, das wir bereits oben bei C 3.3.7 ausführlich bearbeitet haben. Die Mandanten der Kanzlei Meidert und Kollegen sind überwiegend durch den Ausbau des PWC Fürholzen West betroffen. Die Leitungen eines Mandanten, die im Bereich der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost verlaufen wurden oben bei C 3.3.9 mit bearbeitet.

#### 3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der T+R-Anlage Fürholzen Ost 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 ungünstiger beurteilt.

### 3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

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

## 4. **Kostenentscheidung**

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

München, 25.09.2013

Regierung von Oberbayern

Halser  
Ltd. Regierungsdirektorin

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

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Gemeinde Neufahrn bei Freising zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung-oberbayern.de](http://www.regierung-oberbayern.de) abgerufen werden.