

Aktenzeichen: 32-4354.1-A9-035



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**BAB A 9
Nürnberg – München**

**Umbau des PWC Fürholzen West zu einer bewirtschafteten
Rastanlage**

**Str.-km 509,695 bis Str.-km 510,978
A09_1060_9,961 bis A09_1060_11,244**

München 11.12.2013

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.....	9
3.3	Landwirtschaft.....	10
3.4	Denkmalpflege.....	10
3.5	Zusagen.....	11
4.	Wasserrechtliche Erlaubnis.....	11
5.	Entscheidungsvorbehalt.....	12
6.	Straßenrechtliche Verfügungen.....	12
6.1	FStrG.....	12
6.2	BayStrWG.....	13
7.	Entscheidung über Einwendungen.....	13
8.	Kostenentscheidung.....	13
B	Sachverhalt.....	14
C	Entscheidungsgründe.....	18
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	18
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung.....	18
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	18
2.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	19
2.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	19
2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	33
3.	Materiell-rechtliche Würdigung.....	35
3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen).....	35
3.2	Planrechtfertigung.....	35
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	39
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	39
3.3.2	Planungsvarianten.....	39
3.3.3	Ausbaustandard.....	42
3.3.4	Immissionsschutz/Bodenschutz.....	45
3.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege.....	51
3.3.6	Denkmalschutz.....	62
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	Mandanten der Kanzlei Meidert und Kollegen.....	77
3.4.2	Andere Einwender.....	77
3.5	Gesamtergebnis.....	77
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-A9-035

BAB A 9

Nürnberg – München

Umbau des PWC Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage

Str.-km 509,695 bis Str.-km 510,978

A09_1060_9,961 bis A09_1060_11,244

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Umbau des Parkplatzes Fürholzen West mit WC-Anlage (PWC-Anlage Fürholzen West) zwischen Str.-km 509,695 und Str.-km 510,978, Stationierung A09_1060_9,961 bis A09_1060_11,244, 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:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1T		Erläuterungsbericht	-
2		Übersichtskarte	1 : 100.000
3	1	Übersichtslageplan	1 : 25.000
3	2/T	Übersichtslageplan mit Luftbild	1 : 5.000
6.1		Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 0+697,758	1 : 200
6.2		Regelquerschnitt Rastanlage	1 : 50
7.1	1/T	Lageplan	1 : 1.000
7.1	2/T	Lageplan Ver- und Entsorgung	1 : 1.000

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
7.2T		Bauwerksverzeichnis	-
8	1	Höhenplan Fahrgasse 1	1 : 1.000/100
8	2	Höhenplan Fahrgasse 2	1 : 1.000/100
8	3	Höhenplan Fahrgasse 3	1 : 1.000/100
8	4	Höhenplan Fahrgasse 4	1 : 1.000/100
8	5	Höhenplan Fahrgasse 5	1 : 1.000/100
8	6	Höhenplan Fahrgasse 6	1 : 1.000/100
8	7	Höhenplan Betriebszufahrt	1 : 1.000/100
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 Maßnahmen - Kompensationsmaßnahmen	1 : 2.500
12.4		Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	-
13.1T		Wassertechnischer Erläuterungsbericht	-
13.2	1/T	Lageplan Einzugsgebiet RRB	1 : 2.000
13.2	2/T	Schemaplan Regenrückhaltebecken	1 : 100, 1 : 500
14.1	1/T	Grunderwerbsplan	1 : 1.000
14.1	2/T	Grunderwerbsplan Ausgleichsflächen	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 Nr. 11, Ergebnisse schalltechnischer und lufthygienischer Untersuchungen
- Unterlage 11.2, Lageplan zum Schallschutz
- Unterlage 11.3, Berechnung Schadstoffimmissionen.

Die Planunterlagen tragen das Datum vom 23.08.2011 und wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt. Die Tekturen vom 23.05.2013 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 Bayernwerk AG, Netzcenter Unterschleißheim (früher: E.ON Bayern AG, in den Unterlagen 7.1 Bl. 2T und 7.2T nicht geändert), damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen 1 kV-Niederspannungskabel mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.1.1 Das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ der Bayernwerk AG ist zu beachten.

3.1.1.2 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.

3.1.1.3 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.

3.1.2 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.

3.1.2.1 Um die Standsicherheit von Mast Nr. 79 nicht zu gefährden, sind Abgrabungen in einem Bereich von 10 m zur Fundamentaußenkante des Mastes rechtzeitig mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen.

- 3.1.2.2 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.
- 3.1.3 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.
- 3.1.3.1 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.
- 3.1.3.2 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.
- 3.1.3.3 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.
- 3.1.3.4 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.
- 3.1.3.5 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.
- 3.1.3.6 Im Schutzstreifen der Bahnstromleitung dürfen keine leicht brennbaren Stoffe ohne feuerhemmende Bedachung gelagert werden.
- 3.1.3.7 Für Bauwerke innerhalb des Gefährdungsbereichs von 2 x 15 m bezogen auf die Leitungsachse ist die Zustimmung der für Feuerlösarbeiten zuständigen Behörde gemäß DIN VDE 0132 erforderlich; die Dacheindeckung für Gebäude muss in diesem Bereich der DIN 4102 Teil 7 entsprechen.

- 3.1.3.8 Über die in den Planunterlagen enthaltenen Maßnahmen hinausgehende Änderungen am Geländeniveau (z. B. Aufschüttungen, Lagerung von Materialien) dürfen im Schutzstreifen nicht durchgeführt werden.
- 3.1.3.9 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.
- 3.1.3.10 Die Zufahrt zu Mast Nr. 700 mit Lkw muss jederzeit möglich sein.
- 3.1.3.11 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.
- 3.1.4 Dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd, damit evtl. erforderlichen Arbeiten im Bereich der Wasserleitung abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- Die Wasserleitungen sind vor Beschädigungen zu schützen.
- 3.1.5 Der Autobahn Tank und Rast GmbH, damit die erforderlichen Arbeiten an der Wasserleitung, der Abwasserdruckleitung und dem Abwasserkanal abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- Es ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass bei Arbeiten an den Leitungen und dem Kanal dem ganzjährigen Versorgungsauftrag der Autobahn Tank und Rast GmbH als Konzessionsnehmer der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost Rechnung getragen wird.
- 3.1.6 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.

- 3.1.7 Dem Landratsamt Freising, untere Naturschutzbehörde, damit Vertreter der Behörde die Umsetzung der Erdarbeiten naturschutzfachlich begleiten können.
- 3.1.8 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.
- 3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz
- 3.2.1 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. In allen baubedingt beanspruchten Bereichen, in denen eine Brut der Feldlerche oder Wiesenschafstelze möglich erscheint, hat der Baubeginn unmittelbar anschließend an die Baufeldräumung zu erfolgen.
- 3.2.2 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.
- 3.2.3 Für an das Baufeld angrenzende Gehölzbestände, sensible Biotopbestände und Lebensräume sind geeignete Schutzmaßnahmen, wie z. B. die Errichtung von Bauzäunen (vgl. Maßnahme S4) zu ergreifen. Die konkreten Maßnahmen sind mit der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising abzustimmen.
- 3.2.4 Beginn und Ende der Erdbauarbeiten sind der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising vorher schriftlich mitzuteilen.
- 3.2.5 Die in den Maßnahmenblättern für die Kompensationsmaßnahmen A1/CEF1 und A2/CEF2 (Unterlage 12.1T, Anhang 2 S. 13 - 15) vorgesehenen Maßnahmen für die Unterhaltspflege sind so lange durchzuführen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Auf-

rechterhaltung 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 planfestgestellten 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 denkmalpflegeri-

schen 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 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 West, sowie von der angrenzenden Richtungsfahrbahn Nürnberg-München der BAB A 9 über ein trockenfallendes Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem abgedichtetem Absetzbecken mit Leichtstoffabscheider über einen neuen Graben und den bestehenden Durchlass bei Str.-km 510,780 in den Vorfluter bei Str.-km 510,810 (Graben 1) erteilt.

- 4.1.1 Plan

Den Benutzungen liegen die festgestellten Planunterlagen (oben A 2.) zugrunde.

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 Wasserwirtschaft 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 Freising nach Fertigstellung zwei Fertigungen der Bestandspläne der Anlage zu übermitteln.

5. Entscheidungsvorbehalt

Für den Fall, dass die in den Grunderwerbsunterlagen dargestellten Grundstücke für den nachrichtlich dargestellten Teil der Rastanlage (im Grunderwerbsplan Unterlage 14.1 Blatt 1/T rot umrandet) und die daran anschließenden Flächen für die vorübergehende Inanspruchnahme nicht freihändig erworben, bzw. in Besitz genommen werden können, behalten wir uns eine Entscheidung über den notwendigen Flächenbedarf vor. Der Vorhabensträger hat hierzu die erforderlichen Planunterlagen vorzulegen.

6. Straßenrechtliche Verfügungen

6.1 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. 2.1.2 sowie im Lageplan 7.1 Blatt 1T dargestellten Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Fürholzen West (ohne Betriebsumfahrt – BWV Nr. 1.8 und Betriebszufahrt – BWV Nr. 1.6)

- 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.

6.2 BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, wird von sonstigen öffentlichen Straßen (öffentliche Feld- und Waldwege – BWV Nr. 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 und 1.7)

- 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.

7. **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.

8. **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 den Umbau des Parkplatzes Fürholzen-West zu einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage an der Richtungsfahrbahn Nürnberg – München zwischen Str.-km 509,695 und Str.-km 510,978. Der Parkplatz verfügt derzeit über 17 Pkw-Stellplätze und zwei Längsparkstreifen von ca. 90 bzw. 60 m Länge für Lkw. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind nur die für die Rastanlage vorgesehenen Verkehrsflächen, sowie die Festlegung der Grundstücksflächen, die für die Gebäude und Anlagen der Tank- und Rastanlage erforderlich sind. In der Unterlage 7.1 Bl. 1T ist nachrichtlich ein Baufenster hierfür dargestellt, das die für derartige Anlagen übliche Bebauung berücksichtigt. Die konkrete Planung dieser Gebäude und Anlagen ist durch den künftigen Konzessionsnehmer der Rastanlage vorzunehmen. Die Ausschreibung für den Bau und den Betrieb der Rastanlage soll nach der Planung der Autobahndirektion Südbayern erst nach Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses erfolgen. Auf der T+R-Anlage sollen künftig 154 Pkw-Stellplätze, 110 Lkw-Stellplätze, 10 Stellplätze für Busse und 9 Stellplätze für Pkw mit Anhänger zur Verfügung stehen. Für Großraum- und Schwertransporte ist darüber hinaus ein Längsparkstreifen von ca. 275 m Länge vorgesehen. Bei Str.-km 510,620 wird eine Zufahrt in die Rastanlage geschaffen, die ausschließlich für den Autobahnbetriebsdienst und Rettungsfahrzeuge befahrbar sein wird. Die Zugänglichkeit wird durch eine Schranke oder ähnliche Sicherung beschränkt. Die bestehende Betriebsumfahrt bei Str.-km 510,800 bleibt erhalten, dient aber nur noch der Nutzung im Ausnahmefall – z. B. wenn die neue Zufahrt unpassierbar ist o. ä. Sie wird ebenfalls mit einer Schranke oder einer ähnlichen Sicherung versehen. Im Zuge des Ausbaus der Rastanlage werden die Entwässerungseinrichtungen neu erstellt. Das gesammelte Oberflächenwasser der befestigten Flächen und der an die Rastanlage angrenzenden Autobahn wird künftig in ein naturnah gestaltetes Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken und Leichtstoffabscheider geleitet, das südlich der Rastanlage bei Str.-km 510,700 errichtet wird. Von dort wird das Oberflächenwasser gedrosselt über einen neuen Graben in den bestehenden Durchlass bei Str.-km 510,780 geleitet, gelangt von dort auf die Ostseite der Autobahn und wird in den Vorfluter bei Str.-km 510,810 in den Graben 1 (Graben Flur-Nr. 1364/1, Gmkg. Massenhausen) eingeleitet.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 26.10.2011 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für den Umbau des Parkplatzes Fürholzen-West zu einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen bei der Gemeinde Neufahrn bei Freising vom 02.12.2011 bis zum 04.01.2012 und bei der Gemeinde Eching vom 29.11.2012 bis 30.12.2012 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 bis zum 18.01.2013 und bei der Gemeinde Eching bis zum 16.01.2013 oder bei der Regierung von Oberbayern bis zum jeweils angegebenen Termin 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
- Gemeinde Eching
- 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

sowie den Sachgebieten 51 (Naturschutz) 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 Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen-Ost wurde zeitgleich ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt und mit Planfeststellungsbeschluss vom 25.09.2013 abgeschlossen.

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 23.05.2013). Sie beinhalten im Wesentlichen folgendes:

- Aktualisierung des Grunderwerbsverzeichnisses anhand der aktuellen digitalen Flurkarte und des automatischen Liegenschaftsbuches;
- Anpassung der erforderlichen Oberfläche des Absetzbeckens (172,3 m² statt bisher 153,3 m²) und des Speichervolumens des Regenrückhaltebeckens (3020 m³ statt bisher 2626 m³) durch Einbeziehung der Flächen für die bewirtschaftete Rastanlage (Baufenster);
- Darstellung des Übergabeschachtes und der Eigentumsverhältnisse an der bestehenden Wasserleitung (BWV Nr. 4.3.2T);

- Korrektur des Eigentümers der 110 kV-Freileitung BWV Nr. 4.2.1T im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T) sowie Korrektur der Schutzzone der Leitung auf 25 m beiderseits in Unterlage 7.1 Bl. 1T;
- Löschen der bereits abgebauten 20 kV-Freileitung südlich der Rastanlage im Bereich der Günzenhausener Straße;
- Korrektur der Schutzzonen der 110 kV-DB-Freileitung auf 30 m beiderseits (Unterlage 7.1 Bl. 2/T);
- 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.

Auf die ausführliche Darstellung in Unterlage 1T Seite 5 - 6 und die in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Änderungen wird verwiesen. Für diese Änderungen haben wir ein Verfahren nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG durchgeführt. Wir haben 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.

Belange Dritter wurden durch die Planänderungen nicht berührt, eine Beteiligung privater Betroffener war daher nicht erforderlich. Es wurden keine Bedenken 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 PWC-Anlage ist nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Bestandteil der BAB A 9; der geplante Umbau zur bewirtschafteten Rastanlage ist daher nach § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG zu überprüfen. Da nach überschlägiger Abschätzung unter Berücksichtigung des ebenfalls geplanten und bereits planfestgestellten Ausbaus der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost 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.

Der Ausbau des PWC Fürholzen-West zu einer bewirtschafteten Rastanlage ist unter B 1 und in den Unterlagen 1T und 7.1 Bl. 1T beschrieben und planerisch dargestellt. Darauf wird verwiesen. In der UVP wird die Überbauung der für die Gebäude und Anlagen der Tank- und Rastanlage erforderlichen Fläche mitbetrachtet, obwohl sie nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Mit dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost ist ebenfalls eine erhebliche Erweiterung der vorhandenen Stellplätze vorgesehen. Künftig sollen 169 Stellplätze für Pkw (bisher: 48), 132 Stellplätze für Lkw (bisher: 35), 6 Stellplätze für Busse und 7 Stellplätze für Pkw mit Anhänger (bisher: keine) zur Verfügung stehen. Außerdem ist ein Längsparkstreifen von 200 m Länge für Großraum- und Schwertransporte geplant. Im Ausfahrtsbereich des umgebauten Tankfeldes werden 6 Kurzzeitstellplätze errichtet.

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 Landröhricht 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 Gün-

zenhausen 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 sind 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 bewirtschafteten Rastanlage 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 ein Standort mit geringen 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 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 vorgesehen (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 Straßennebenflächen 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 Straßennebenflächen 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 Rastanlagen 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 Nachtgrenzwert von 49 dB(A) eingehalten werden. Für die übrigen Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen sind passive Schallschutzmaßnahmen 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 Rastanlage Fürholzen Ost wird mit Gehölzflächen und Einzelbäumen eingegrünt. Zusätzlich sorgt die Eingrünung des Regenrückhaltebeckens 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 auf das Wohnumfeld 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 auswirken 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 Umbau 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 Pfannenwiesen, 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 Feuchtbiopte 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 Temperatenausgleich 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 betroffen 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 Regenrückhaltebecken in zum Angergraben führende Gräben 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 3.3.6 aufgelisteten Auflagen ausreichend berücksichtigt.

2.1.4.8 Wechselwirkungen

Durch die Überbauung des Feuchtbiotops am Angergraben auf der Ostseite der Autobahn werden Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Boden, Wasser, Landschaft und Luft/Klima ausgelöst. Die ökosystemaren Wechselwirkungsprozesse bleiben jedoch - zumindest 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. Das ist auch für die Tank- und Rastanlage Fürholzen West relevant, weil bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen in der Regel beidseitig gegenüber liegend oder leicht versetzt vorgesehen werden sollen (vgl. ERS Nr. 4.2.1). Darüber hinaus steht der Verlegung ein bestandskräftiger Bebauungsplan der Gemeinde Eching (64. Bebauungs- und Grünordnungsplan „Kiesabbauort Echinger Süden, an der Garchinger Straße“) entgegen, der für an das PWC Brunngras angrenzende Flächen eine Kiesabbaufläche 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 Bebauungsplans 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. Darüber hinaus gehören einige Grundstücke im Bereich des Bebauungsplans für die Kiesabbaufläche der Gemeinde Eching. Damit stellen sich die Standorte Echinger Gfild und Brunngras auch hinsichtlich der Betroffenheit privater Grundstücksflächen nicht wesentlich vorteilhafter dar, als der Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost und des PWC Fürholzen West. Gegen eine Tank- und Rastanlage im Bereich Brunngras 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 Anlagen 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 Bewer-

tung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoausschätzung 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 sind 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 PWC-Anlage Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage 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, Ur. v. 07.08.2012, 5 S 1749/11, Rn. 34 - zit. nach Juris). § 1 Abs. 2 FStrAbG ist daher auf den Ausbau des PWC Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage 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 Rastanlagen an der A 9 sind nach den Feststellungen der Autobahndirektion Südbayern seit langem ständig überlastet, das gilt auch für die PWC-Anlage Fürholzen West. Eine Bestandserfassung durch das BMVBS im Jahr 2000 hat diesen Sachverhalt bestätigt. Auf der Anlage befinden sich derzeit neben 17 Pkw-Stellplätzen lediglich zwei Längsparkstreifen mit 60 bzw. 90 m Länge für Lkw. Das BMVBS hat dem gegenüber in einer Abschätzung aus dem Jahr 2000 am Standort Fürholzen West einen Stellplatzbedarf für Lkw von 95 prognostiziert sowie 175 Stellplätze für Pkw und 15 – 20 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 die Rastanlage Fürholzen West 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.

Für die PWC-Anlage Fürholzen West hat die Zählung der BASt im Jahr 2008 insgesamt 28 Lkw ergeben, wovon nur 19 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. 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 ergeben haben nicht. Die Nacherhebungen und die gestiegene Verkehrsbelastung der BAB A 9 zeigen auch, dass die im Jahr 2000 erstellte Prognose von 95 erforderlichen Lkw-Stellplätzen an der Rastanlage Fürholzen West, die nach einer inzwischen überholten Planungsmethode erfolgte, noch 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. Gegenüber der Vorentwurfsplanung aus dem Jahr 2000 sind nun 110 Lkw-Stellplätze vorgesehen, dafür wurden die damals vorgesehenen Pkw-Stellplätze von 175 auf 154 reduziert. Für Busse und Pkw mit Anhänger verbleibt es bei insgesamt 19 Stellplätzen.

Das BMVBS hat dem Vorentwurf für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen West am 30.04.2010 den Gesehenvermerk erteilt. Damit hat es auch bestätigt, dass der Ausbau der PWC-Anlage Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage 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. Für den Ausbau der PWC-Anlage zu einer bewirtschafteten Rastanlage spricht hier insbesondere, dass so große Anlagen nach Nr. 3.2.2 der ERS wegen des Versorgungsbedarfs der Verkehrsteilnehmer nicht als unbewirtschaftete Rastanlagen angelegt werden sollen. Der Standort Fürholzen West ist für einen großen Ausbau auch deshalb besonders sinnvoll, weil auf der anderen Seite der Autobahn bereits die ebenfalls für den Ausbau vorgesehene Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost vorhanden ist. Nach Nr. 4.2.1 der ERS sollen bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen, insbesondere wegen der dadurch möglichen Bündelung der Ver- und Entsorgungsanlagen, beidseitig gegenüber liegend oder leicht versetzt vorgesehen werden. Diese Vorteile ergeben sich auch bei den beiden Rastanlagen Fürholzen Ost und West. So ermöglichen die einander gegenüber liegenden Rastanlagen die Optimierung des Autobahnbetriebsdienstes, weil die Rastanlagen über die Betriebszufahrten und die Unterführung der St 2339 verbunden sind. Ver- und Entsorgungsleitungen für Wasser, Abwasser und Elektrizität können gebündelt werden. Betrieb und Bewirtschaftung von Rasthaus und Tankstelle können wegen der kurzen Wege wirtschaftlich durchgeführt werden.

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 (im Bau) und West (ausgebaut)
- 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 PWC-Anlage Fürholzen West 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 PWC-Anlage zu einer Tank- und Rastanlage erfordern würden.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Im Landesentwicklungsprogramm vom 01.09.2013 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 hat so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. Der Ausbau der PWC-Anlage Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage stellt einen Beitrag zum bedarfsgerechten Ausbau der Autobahn A 9 dar. Durch die Nutzung der schon vorhandenen Verkehrsfläche werden so wenige Umweltgüter wie möglich neu in Anspruch genommen. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde durchgeführt. Die Ergebnisse sind oben bei C 2.2 dargelegt. Eine weitere Reduzierung der Umweltauswirkungen ist unter Berücksichtigung der mit der Maßnahme angestrebten Planungsziele nicht möglich. Der Ausbau entspricht daher dem genannten Ziel der Landesplanung.

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 für die Erweiterung der beiden Rastanlagen bei Fürholzen eine Raumempfindlichkeitsanalyse (REA) erstellt. Dabei hat sich gezeigt, dass sich auf der Westseite der A 9 im Bereich der geplanten Rastanlage Fürholzen West ein Raum befindet, der gegenüber dem Vorhaben nur eine sehr geringe Raumempfindlichkeit aufweist. Das betrifft alle Umwelt-Schutzgüter mit Ausnahme der Schutzgüter Boden und sonstige Sachgüter. Zum Schutzgut Boden enthält die REA keine Unterteilung nach Funktionen und Empfindlichkeiten in Bewertungsstufen, da es sich generell um Böden mit mittlerer bis hoher natürlicher Ertragsfähigkeit, mit großer Entwicklungstiefe und mittlerer Sorptionskapazität ohne außergewöhnliche Standortverhältnisse handelt. Im Untersuchungsraum ergeben sich daher keine entscheidungserheblichen Unterschiede, die für die Prüfung des Standorts oder der

Ausführungsalternative eine Rolle spielen könnten. Das gilt auch für die landwirtschaftlichen Erzeugungsbedingungen (Schutzgut sonstige Sachgüter). Hierzu wurde festgestellt, dass im Bereich der Rastanlage Fürholzen West Weizenstandorte der Ertragsklassen 4 und 5 vorliegen, deren Raumempfindlichkeit dem entsprechend als hoch bis sehr hoch zu bewerten sind. Auch hier ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede für mögliche Standort- oder Ausführungsalternativen. Für den Standort Fürholzen West sprechen neben den oben bei C 3.2 beschriebenen Lagevorteilen gegenüber der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost, dass hier die bereits versiegelten Flächen der bestehenden PWC-Anlage genutzt werden können und dass die Ein- und Ausfahrten zur Rastanlage bereits vorhanden sind und lediglich angepasst werden müssen. Daraus ergeben sich geringere Eingriffe in die Umwelt und auch geringere Eingriffe in private, landwirtschaftlich genutzte Flächen als bei einem Neubau an einem bisher nicht für Autobahnzwecke genutzten Standort. Es ist nicht ersichtlich, dass eine andere Ausführungsvariante der Rastanlage am Standort Fürholzen West geringere Eingriffe in die Umwelt oder in private Flächen verursachen würde. Gegen die Ausgestaltung als kompakte Anlage mit relativ kurzen Wegen bestehen daher keine Bedenken.

Es ist allerdings auch kein anderer geeigneter Standort ersichtlich, auf dem die Tank- und Rastanlage mit geringeren Eingriffen in öffentliche und private Belange errichtet werden könnte.

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 Brunngras als Ersatz für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen West angesprochen. Alternativ sei auch zu prüfen, den Ausbau am Standort Fürholzen West zu reduzieren und dafür am Standort Brunngras mehr Stellplätze für Lkw zu errichten. Für den Ausbau der PWC-Anlage Brunngras 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 PWC-Anlage Fürholzen West zu einer Tank- und Rastanlage vorhanden. Die für den Ausbau der Anlage Fürholzen West sprechenden Argumente haben wir oben bereits dargelegt. 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 West (und Ost), PWC-Anlagen Baarer Weiher West (und Ost), PWC-Anlagen Brunngras (und Echinger Gfild), PWC-Anlagen Rohrbach/Ottersried West (und Ost) kommen als Alternativen für den Ausbau der PWC-Anlage Fürholzen West zu einer Tank- und Rastanlage nicht in Frage, weil sie zusätzlich dazu erforderlich sind, um den Stellplatzbedarf zu decken. Eine über den vorgesehenen moderaten Ausbau hinausgehende Erweiterung der PWC-Anlagen 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 West zum PWC Brunngras. Auch eine Vergrößerung des vorgesehenen Ausbaus als PWC-Anlage würde direkt in den bestehenden Bebauungsplan der Gemeinde Eching eingreifen. Die Inanspruchnahme von Privatgrund wäre zwar tatsächlich geringer, weil die Grundstücke im Bereich des Bebauungsplans zum Teil der Gemeinde Eching gehören. Das ändert aber nichts daran, dass die Flächen anderweitig überplant sind. Dieser Vorteil überwiegt unseres Erachtens nicht die für eine Verlegung der Stellplätze erforderlichen Eingriffe in die gemeindliche Planungshoheit, zumal bei der Anlage Fürholzen West trotzdem noch in erheblichem Umfang private Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden müssten und bei der Anlage Brunngras ebenfalls nicht darauf verzichtet werden könnte. Eine Verlagerung von Stellplätzen von der Anlage Fürholzen West zur Anlage Brunngras drängt sich daher in der Gesamtschau nicht auf. Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen wäre bei beiden Anlagen in vergleichbarem Umfang erforderlich.

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 Anforder-

zung 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. 15 -18 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 der Rastanlage vorgesehene ca. 10 m breite Allee der Gestaltung des Landschaftsbildes und überspannt eine fußläufige Erschließungsachse, die für das gefahrlose Queren der Parkplatzanlage erforderlich ist. Die Erholungsflächen nutzen die Flächen zwischen den Erschließungswegen mit.

Die Kanzlei Labbé hat für ihre Mandanten gerügt, die Rastanlage sei für die vorgesehene 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 umzugehen. Mit der Erholungsfunktion für die Rastanlagennutzer könne die Flächeninanspruchnahme schon deswegen nicht begründet werden, weil die umliegende gewachsene 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 umgebende Landschaft erfüllt werden. Sie erfordern Flächen für den ruhigen Aufenthalt und Flächen zur körperlichen Betätigung, damit die Kraftfahrer ihre Fahreignung aufrechterhalten 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 erkennen. Der Erholungsflächenanteil beträgt ca. 60 m² pro Pkw-Stellplatz. Nach ERS Nr. 8.3.4 soll den Verkehrsteilnehmern auf bewirtschafteten Rastanlagen eine Erholungsfläche zwischen 50 und 90 m² zur Verfügung stehen. Die Grünanlagen sind daher eher an der unteren Grenze dieser Vorgaben dimensioniert. 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 abzuschirmen und außerdem die Eingriffe in das Landschaftsbild minimieren soll. Außerdem wird sie überwiegend auf Böschungsflächen angelegt, die ohnehin nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden können. Auf die Anlage der Erholungsflächen am äußeren Rand der Rastanlage, die nach ERS anzustreben ist, hat der Vorhabensträger wegen der dafür erforderlichen zusätzlichen Flächeninanspruchnahme verzichtet und lediglich schmale Streifen für Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, um die Anlage in die Landschaft einzubinden. Die im Erörterungstermin kritisierten Alleen dienen neben ihrer Funktion als Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Anlage in die Landschaft (Maßnahmen G3) auch als Beschattung für die fußläufigen Erschließungsachsen zur Raststätte. Es handelt sich um besondere Gestaltungselemente mit landschaftsästhetischer Bedeutung. Der Verzicht auf die Alleen würde die Grundinanspruchnahme 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.

Die Kanzlei Labbé hat darüber hinaus gerügt, dass der für die Tankstelle und das Rasthaus vorgesehene Grunderwerb nicht erforderlich sei, da diese Gebäude und Anlagen in den Planunterlagen nur nachrichtlich dargestellt seien. Jedenfalls sei die Grundinanspruchnahme zwischen der Tankstelle und dem Rasthaus auf den Flur-Nr. 1448 und 1447 der Gmkg. Massenhausen nicht notwendig. Die Autobahndirektion Südbayern führt hierzu in ihrer Stellungnahme zu der Einwendung aus, dass Ziel der Planung die Errichtung einer bewirtschafteten Rastanlage sei, weshalb die für

Rasthaus und Tankstelle erforderlichen Flächen bereits von Anfang an in der Planung berücksichtigt werden müssten. Wie oben bei C 3.2 bereits beschrieben, liegt für den Bau einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage in Fürholzen West die Planrechtfertigung vor. Es sind daher auch Grundstücke für den Bau der Tankstelle und des Rasthauses erforderlich. Die Verkehrsflächen der Rastanlage sind so angelegt, dass die Tankstelle und das Rasthaus nur nördlich der Parkplätze situiert werden können. Diese Erfordernisse haben wir in der Entscheidung über die Notwendigkeit und die Ausgestaltung der Rastanlage berücksichtigt. Auch in der UVP wurden die Auswirkungen des Gesamtvorhabens einschließlich Tankstelle und Rasthaus berücksichtigt. Für diese Anlagen und Gebäude kann es jedoch noch keine konkrete Planung geben, weil diese dem noch zu bestimmenden Konzessionsnehmer für diesen Teil der Rastanlage obliegt. Deshalb kann der notwendige konkrete Flächenbedarf hierfür in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht abschließend geprüft werden. Für den Fall, dass die in den Grunderwerbsunterlagen dargestellten Grundstücke für den nachrichtlich dargestellten Teil der Rastanlage (im Grunderwerbsplan Unterlage 14.1 Blatt 1/T rot umrandet) und die daran anschließenden Flächen für die vorübergehende Inanspruchnahme nicht freihändig erworben, bzw. in Besitz genommen werden können, behalten wir uns nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG eine Entscheidung über den notwendigen Flächenbedarf vor (vgl. Entscheidungsvorbehalt A 5). Hierfür hat der Vorhabensträger geeignete Unterlagen vorzulegen. In den ausgelegten Planunterlagen war das vorgesehene Baufenster für Tankstelle und Raststätte mit Nebenanlagen enthalten, so dass die voraussichtlich erforderlichen Flächen für die Betroffenen erkennbar waren. Im Anhörungsverfahren haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass der notwendigen Flächeninanspruchnahme unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen würden. Ein Entscheidungsvorbehalt für den konkreten Flächenbedarf ist daher hierfür zulässig.

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 West keine Sondersituation vorliegt, sehen wir keine Notwendigkeit, durch eine Einzelfallentscheidung von der bundesweit einheitlich geregelten Breite der Abstellflächen für Schwertransporte abzuweichen.

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.

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, kommt für den Ausbau des PWC Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage keine andere Alternative in Frage, die hinsichtlich des Immissionsschutzes günstiger wäre. Er führt auch unter Berücksichti-

gung des von der BAB A 9 im Raststättenbereich ausgehenden Verkehrslärms nur zu geringfügigen, nicht spürbaren Erhöhungen der Lärmbelastung an dem nächstgelegenen Gebäude in Günzenhausen, Gemeinde Eching (Alte Ziegelei), bzw. dem auf der gegenüberliegenden Seite der St 2339 gelegenen Gebäude, das zur Gemeinde Neufahrn gehört (0,4 - 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.

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 (154 + 9 Stellplätze für Pkw mit Anhänger = 163), Lkw und Schwertransporter (110 Lkw-Stellplätze + 11 Stellplätze errechnet aus 275 m Stellplatzfläche für Schwertransporter = 121) und Busse (10) 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 ent-

sprechend 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 ($D_{StrO} = 0 \text{ dB(A)}$), für die A 9 wurde ein $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$ angesetzt, obwohl die Autobahndirektion Südbayern für die A 9 im Bereich der Rastanlage einen sog. Dünnschichtbelag (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 D_{StrO} -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, DVBl 1985, 1159). Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG ist die Beurteilung der Lärmauswirkungen eines Straßenbauvorhabens streng anhand der RLS-90 vorzunehmen, um die Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen sicherzustellen (vgl. z. B. BVerwG, Urt. vom 09.06.2010, 9 A 25/09, Rn. 31 – zit. nach Juris). Die Forderung der Gemeinde Eching, für den Orts teil „Alte Ziegelei“ Lärmmessungen für den Zustand vor und nach Durchführung der Baumaßnahme durchzuführen, wird daher angesichts der eindeutigen Rechtslage abgelehnt.

3.3.4.1.4 Ergebnis

Beim Ausbau der PWC-Anlage Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage handelt es sich nicht um den Neubau einer Straße im Sinne von § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. 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 an der Massenhausener Straße zu Steigerungen um $0,4 - 0,5 \text{ dB(A)}$. Die Beurteilungspegel liegen bei maximal $48,7 \text{ dB(A)}$ tagsüber und $43,1 \text{ dB(A)}$ 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. Bei den beiden untersuchten Immissionsorten sind unter Berücksichtigung des von der Autobahn ausgehenden Lärms Immissionspegel von maximal 58,6 dB(A) am Tage und 53,2 dB(A) in der Nacht zu erwarten. Die für Mischgebiete geltenden Grenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden damit eingehalten. Das gilt erst recht für die weiter entfernt liegenden Anwesen an der Massenhausener Straße. Bei der Berechnung wurden auch Reflexionen der bestehenden und zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzanlage für die Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost berücksichtigt. Der Ortsrand von Günzenhausen, bei dem es sich nach Angaben der Gemeinde Eching um ein allgemeines Wohngebiet handelt, liegt in einem Abstand von rund 1.000 m zur Autobahn. Dort sind schon wegen des großen Abstands keine relevanten Schalleinwirkungen aus dem Bereich der geänderten Rastanlage zu erwarten. Die Forderungen der Gemeinde Eching auf Lärmschutzmaßnahmen für das Gebiet Alte Ziegelei und den Ort Günzenhausen werden daher abgelehnt, weil es an der dafür erforderlichen Rechtsgrundlage fehlt.

Die Autobahndirektion Südbayern hat dennoch die von der Gemeinde Eching zum Schutz des Gebiets Alte Ziegelei geforderten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Ein- und Ausfahrt der Rastanlage und in der Lücke zwischen der Rastanlage und der St 2339 geprüft. Eine entsprechende Anregung hat auch das Bayerische Landesamt für Umwelt wegen der in dem Bereich vorliegenden Wechsel der Gradienten der Autobahn zwischen Einschnitts- und Dammlagen gegeben. Nach den Feststellungen der Autobahndirektion Südbayern müsste eine Lärmschutzanlage, die eine wahrnehmbare Pegelminderung herbeiführt, zwischen km 510,67 und km 511,030 eine Höhe von mindestens 5 m aufweisen und als durchgängige Wand ausgebildet sein. Ein Wall müsste wegen der weiter entfernt liegenden Beugungskante deutlich höher sein und wäre wegen der beengten Platzverhältnisse ohnehin nur auf kurzen Abschnitten möglich. Damit könnte im Bereich der Alten Ziegelei eine Pegelminderung von etwa 2 dB(A) gegenüber der Baumaßnahme erzielt werden, bei Berücksichtigung der von der Autobahn ausgehenden Immissionen etwas weniger. Der Ort Günzenhausen würde von einer solchen Schutzanlage kaum profitieren. Sie würde jedoch Baukosten von rd. 0,5 Mio. Euro sowie erhebliche Kosten für den Unterhalt

verursachen. Darüber hinaus müsste die Brücke über die St 2339 ertüchtigt werden. Abgesehen davon müssten für die Anlagen weitere private Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden. Die Weigerung der Autobahndirektion Südbayern, auf freiwilliger Basis auch auf der Westseite der Autobahn Lärmschutzanlagen zu errichten, ist daher aus unserer Sicht nachvollziehbar. Eine entsprechende Verpflichtung durch diesen Planfeststellungsbeschluss kommt aber schon deshalb nicht in Frage, weil – wie oben ausgeführt - der Ausbau der PWC-Anlage zu einer bewirtschafteten Rastanlage keine Lärmvorsorgeansprüche auslöst.

Entlang der Rastanlage ist von Str.-km 510,200 bis 510,670 ein Lärmschutzwall mit einer Abschirmhöhe über FOK von 3,5 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. Daneben trägt er aber auch zumindest in geringem Umfang zu einer Verbesserung der Lärmsituation im Bereich Alte Ziegelei und der anderen Gebäude an der Massenhausener Straße bei.

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 PWC-Anlage Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage ist nicht zu befürchten. Der Ausbau 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 Wohnan-

wesen an der Massenhausener Straße im Bereich der Gemeinde Neufahrn (IO_02) 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. Auch nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope werden durch das Bauvorhaben nicht berührt. Im Baubereich vorhandene Feldgehölze und Gebüsche im Sinne von § 29 BNatSchG i. V. m. Art. 16 BayNatSchG dürfen nach § 16 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 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 16.07.2013).

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, Zurückschneiden und auf den Stock setzen 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 3.2.1). 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. In allen baubedingt beanspruchten Bereichen, in denen eine Brut der Feldlerche oder Wiesenschafstelze möglich erscheint, sieht die Maßnahme S1 vor, dass der Baubeginn unmittelbar anschließend an die Baufeldräumung zu erfolgen hat. Nach Unterbrechungen der Bautätigkeit wird das Baufeld durch die Umweltbaubegleitung kontrolliert, um Gelegeverluste oder Beeinträchtigungen der Jungtiere zu vermeiden.
- Vermeidung von Lockwirkungen auf dämmerungs- und nachtaktive Insekten und damit auch auf ihre Jäger (Vögel und Fledermäuse) durch die Verwendung insektenfreundlicher Beleuchtung (Maßnahme S2).
- Vermeidung von ephemeren Gewässern und Wasserflächen im Baustellenbereich während der Laichzeiten der Wechselkröte zwischen März und August (Maßnahme S3).
- Errichtung von Bauzäunen gemäß RAS-LP 4 i. V. m. DIN 18920 oder ähnlich geeignete Maßnahmen (Maßnahme S4). Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten werden außerhalb von Gehölzflächen angelegt.

- 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, Graues Langohr, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus nicht auszuschließen ist. Nachweise aus dem Planungsraum liegen zwar nicht vor, die ASK weist jedoch in einem Umkreis von 5 km 11 Fledermausfundorte und Art-nachweise für die genannten Fledermausarten aus. Für das Graue Langohr sind Wochenstuben in Massenhausen nachgewiesen, für das Braune Langohr ist ein Quartier in Großnöbich belegt. Winterquartiere sind im Untersuchungsgebiet nicht bekannt, im Siedlungsraum aber nicht auszuschließen. In der freien Landschaft finden sich keine geeigneten Strukturen, auch die im Untersuchungsgebiet liegenden Waldflächen weisen keine nennenswerten höhlenreichen Altbaumbestände aus, die sich als Quartierstandorte eignen würden. Die struktureicheren Siedlungsränder stellen ebenso wie Waldränder, größere Gehölzbestände und die ehemalige Abbaustelle im Sondergebiet von Günzenhausen potentiell 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 oder unterirdische bauliche Anlagen entfernt werden. 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 ebenfalls auszuschließen. Da keine Lebensstätten der Fledermäuse betroffen sind, sind auch keine Tötungen im Zusammenhang mit der Baufeldräumung zu erwarten.

Die Wechselkröte (*Pseudepibalea viridis*), die zu den nach Anhang IV der FFH-RL geschützten Amphibienarten gehört, wurde im Kleingewässer in der ehemaligen Abbaustelle im Sondergebiet von Günzenhausen in geringer Zahl bodenständig nachgewiesen. Darüber hinaus dürften wesentliche Laichgewässer außerhalb des Untersuchungsgebiets und in privaten Grünflächen vorhanden sein. Die Habitatbedingungen sind im Bereich der Siedlungsflächen, sowie in Gehölz- und mageren Grünland-

flächen in der ehemaligen Abbaustelle als günstig einzustufen. Im Aktionsradius der Art liegen ältere Nachweise aus der ASK für Kiesgruben und Abbaugelände westlich bzw. südwestlich des Untersuchungsgebietes vor. Es ist daher trotz der Kurzlebigkeit der Habitate eine Verbindung zu weiteren Teilvorkommen zu vermuten. Die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Wechselkröte kann wegen des deutlichen Abstandes der aktuell besiedelten Kleingewässer von ca. 500 m zum Eingriffsbereich vorab ausgeschlossen werden. Allerdings könnte die Besiedlung von potenziellen Laichgewässern im Baufeld durch die Wechselkröte zu negativen Auswirkungen für das lokale Vorkommen führen. Dieses grundsätzlich hohe Risiko kann jedoch durch die Schutzmaßnahme S3 minimiert werden, mit der die Entwicklung von ephemeren Gewässern im Baufeld während der Laichphase zwischen Frühjahr und Spätsommer vermieden wird, bzw. vorhandene Kleingewässer regelmäßig durch die Umweltbaubegleitung kontrolliert und vorgefundene Tiere, Eier oder Larven in geeignete Gewässer im Umfeld überführt werden. Eine Verletzung des Schädigungsverbotes ist unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen nicht zu erwarten. Störungen der lokalen Population sind schon wegen der Entfernung der Laichgewässer und Landhabitate ebenfalls nicht zu befürchten. Auch eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ist gegenüber der bestehenden Situation auf dem vorhandenen Parkplatz nicht zu erwarten, da nicht von zusätzlichen Lockeffekten auszugehen ist.

Darüber hinaus wurden aufgrund der Bestandserfassung und der Prüfung der möglichen Wirkempfindlichkeit folgende Vogelarten genauer untersucht: Bluthänfling, Braunkehlchen, Feldlerche, Feldsperling, Goldammer, Haussperling, Kuckuck, Mäusebussard, Neuntöter, Sperber, Teichhuhn, Turmfalke und Wiesenschafstelze.

Bei der Feldlerche können durch die Baufeldräumung außerhalb der Nistzeiten und den im unmittelbaren Anschluss daran vorgesehenen Baubeginn (Maßnahme S1) Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit zusammenhängende Tötungen von Individuen vermieden werden. Es ist jedoch wegen der unzureichenden Größe der verbleibenden nutzbaren Flächen damit zu rechnen, dass 4 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 120 bis 150 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 nach Westen erweitern, so dass negative Auswirkungen auf die Brutpaare nicht auszuschließen sind. Die im Nahbereich des Vorhabens vorgesehenen CEF-Maßnahmen im Bereich des „Oberen Mösls“ und auf einem Flurstück westlich des Autobahnkreuzes Neufahrn 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 Straßennebenflächen, 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, Auflage 3.2.1) 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.

Brutstandorte für den Bluthänfling und den Neuntöter befinden sich im Bereich der Brach- und Gehölzflächen in der ehemaligen Abbaustelle im Sondergebiet Günzenhausen. Sie befinden sich mindestens 400 m vom Ausbaubereich entfernt, so dass die Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden kann. Bau- und betriebsbedingte Störungen durch Lärm und visuelle Effekte können in geringem Umfang auftreten. Da im weiteren und engeren funktional verbundenen Umfeld Ausweichhabitats zur Verfügung stehen, sind keine Störungen zu erwarten, die sich in erheblichem Ausmaß auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen auswirken könnten. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ist beim Neuntöter schon deshalb ausgeschlossen, weil er stärker vom Menschen frequentierte Bereiche weitgehend meidet. Auch für den Bluthänfling ist eine zusätzliche Lockwirkung angesichts der bekannten Habitats und der Eingrünung der Rastanlage nicht zu erwarten. Bei gelegentlichen Aufenthalten im Bereich der Rastanlage ergibt

sich kein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko, weil die dort vorherrschenden Fahrgeschwindigkeiten ein aktives Ausweichen ermöglichen.

Bei der Goldammer, die in den Gehölzbeständen entlang der BAB A9, im Bereich des Waldrandes am „Riedholz“ und den angrenzenden Gehölzbeständen am Nordrand des Untersuchungsgebiets, den Gehölzen im Umfeld des Teiches bei Hörenzhausen und in den Gehölzkomplexen und Brachflächen im Bereich der ehemaligen Abbaustelle im Sondergebiet Günzenhausen nachgewiesen wurde, kann die Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern durch eine vollständige Beseitigung aller Gehölze vor Beginn der Brutsaison vermieden werden (Maßnahme S1). Es ist allerdings mit dem Verlust von zwei Bruthabitaten zu rechnen. 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. Ein voraussichtlich im Umfeld der Rastanlage weiterhin brütendes Paar wird durch bau- und betriebsbedingten Lärm und visuelle Effekte beeinträchtigt. Das Störungsverbot ist jedoch 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 sich das nächstgelegene Brutvorkommen in einer Entfernung von 250 m befindet, und damit außerhalb der Effektdistanz von 100 m liegt, können negative Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population ausgeschlossen werden. Wegen der geringen Fahrgeschwindigkeiten auf der Rastanlage ist auch nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos zu rechnen.

Nachweise des Kuckucks liegen aus dem Fichtenforst „Riedholz“ nördlich von Hörenzhausen vor. Die Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern von Singvogelarten, die auch durch den Kuckuck genutzt werden können, wird durch eine vollständige Beseitigung aller Gehölze vor Beginn der Brutsaison vermieden (Maßnahme S1). Wie bei den typischen Wirtsvogelarten ist auch für den Kuckuck davon auszugehen, dass ein kleinräumiges Umsiedeln in benachbarte Räume, bzw. kurz- bis mittelfristig auch die Neubesiedlung der Bestände im Straßennahbereich möglich ist. Die Funktionalität der betroffenen Lebensstätten bleibt daher auch für den Kuckuck im räumlichen Zusammenhang erhalten. Gegenüber Lärm und optischen Reizen ist die Art nur wenig empfindlich, so dass Störungen während der Brut kaum zu befürchten sind. Jedenfalls ergeben sich keine Belastungen, die sich nega-

tiv auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken könnten. Aufgrund der Habitatbedingungen und der aktuellen Raumnutzung ist nicht mit einem regelmäßigen Auftreten der Art im Bereich der Rastanlage zu rechnen. Zusätzliche Lockeffekte sind ebenfalls nicht zu erwarten. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ist deshalb ausgeschlossen.

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 angesichts der Vorbelastung durch die A 9 und wegen der langsamen Fahrgeschwindigkeiten auf der Rastanlage nicht zu erwarten.

Auch für den Sperber liegen keine Hinweise auf Brutvorkommen im Vorhabensbereich vor. Jagdgebiete sind weitgehend auf die nördlichen Randbereiche des Untersuchungsgebiets beschränkt. Im Bereich des Parkplatzes ist keine regelmäßige Nutzung belegt oder zu vermuten. Störungen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen könnten, sind daher auszuschließen. Da allenfalls mit sporadischen Aufenthalten des Sperbers im Bereich der Rastanlage gerechnet werden muss, und keine zusätzlichen Lockeffekte zu erwarten sind, ist auch nicht mit einer signifikanten Erhöhung der Kollisionsgefahr zu rechnen.

Brutvorkommen des Braunkehlchens existieren im Untersuchungsgebiet nicht. Es konnte aber in der Nähe des Sondergebietes von Günzenhausen und in den Ackerflächen westlich der A 9 auf dem Durchzug nachgewiesen werden. Den Durchzugshabitaten kommt jedoch keine höhere Bedeutung als Rasthabitat zu, so dass eine Schädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ausgeschlossen ist. Störungen, die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken könnten, sind wegen des weiten Spektrums von günstigen Durchzugshabitaten ebenfalls nicht zu erwarten. Da das unmittelbare Umfeld der Autobahn weitgehend gemieden wird, ist auch eine vorhabensbedingte Erhöhung der Kollisionsgefahr ausgeschlossen.

Ein Brutvorkommen des Teichhuhns konnte im Bereich des Fischteiches bei Hörenzhausen nachgewiesen werden. Wegen des großen Abstandes zur Rastanlage sind Schädigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten infolge des Ausbaus aus-

zuschließen. Zusatzbelastungen durch Verlärmung sind angesichts von Effektdistanzen von maximal 100 m ebenfalls auszuschließen. Auch sonstige Störungen sind nicht zu erwarten. Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos liegt nicht vor, da angesichts der Habitatansprüche und der Lage des Brutplatzes nicht mit einem Auftreten des Teichhuhns im Bereich der Rastanlage zu rechnen ist.

Brutplätze (Gebäude) und andere Habitate des Haussperlings sind von dem Ausbauhvorhaben nicht betroffen, so dass weder Schädigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten, noch bau- oder betriebsbedingte Störungen zu erwarten sind. Auch das Kollisionsrisiko wird sich nicht signifikant erhöhen, da nicht mit einem regelmäßigen Auftreten im Bereich der geplanten Rastanlage zu rechnen ist.

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 23.11.2011). 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 eines hinsichtlich der Raumempfindlichkeit konfliktarmen Standorts soweit wie möglich reduziert. Trotz der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen verbleiben folgende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft:

- Beeinträchtigung von vier Feldlerchenbrutpaaren, bzw. –lebensräumen durch Versiegelung, Überbauung und Verschiebung der artspezifischen Meidungsdistanz; die Eingriffsfläche beträgt 3,6 ha;
- Versiegelung von landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gras- und Krautfluren sowie Gehölzflächen in einem Umfang von 4,2 ha;
- Überbauung von landwirtschaftlichen Nutzflächen (Inselflächen im Bereich der Lkw- und Pkw-Stellplätze der Rastanlage) in einem Umfang von 0,14 ha;
- Versiegelung und Überbauung landwirtschaftlicher Nutzflächen, Gras- und Krautfluren sowie Gehölzflächen im Bereich des Baufensters für Tankstelle und Rasthaus in einem Umfang von 3,05 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 3,6 ha mit Schwerpunkt Artenschutz und – unter Abzug von Entsiegelungen in einem Umfang von 0,2 ha – 7,59 ha für Eingriffe in die sonstigen Schutzgüter. Die Eingriffe sind 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 3,6 ha. Dieser resultiert vor allem in den artenschutzrechtlichen Erfordernissen. Die naturschutzfachlichen Erfordernisse in einem Umfang von 2,16 ha können auf den für den Artenschutz vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls umgesetzt werden.

Zur Kompensation dieser Eingriffe sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Maßnahme A1/CEF1: 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 (ein weiterer Teil des Grundstücks dient als Kompensationsmaßnahme für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost); anrechenbare Fläche: 0,52 ha.
- Maßnahme A2/CEF2: Entwicklung einer extensiv genutzten Wiese zur Förderung von Feldlerchenbrutpaaren auf den Flur-Nrn. 1824, 1825 und 1826, Gemarkung Massenhausen; anrechenbare Fläche: 3,08 ha.

Die zunächst geplante Ausgleichsfläche auf der Flur-Nr. 1831, Gemarkung Massenhausen, wurde im Rahmen der 1. Tektur vom 23.05.2013 gestrichen. Stattdessen wurde die Maßnahme A2/CEF2 vergrößert. Der Grunderwerb für die Kompensationsmaßnahmen ist nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern inzwischen abgeschlossen. 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 beiden Kompensationsmaßnahmen dienen als Ausgleich für die Eingriffe in die offene Kulturlandschaft mit Beeinträchtigungen der wertgebenden Arten (vor allem Feldlerchen). Die Flächen werden so gestaltet, dass sie einen optimalen Lebensraum für Feldlerchen darstellen. Mit ihnen können gleichzeitig Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen und damit auch Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden abgedeckt werden. 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 – G5) landschaftsgerecht neu gestaltet. Weitere Kompensationsmaßnahmen hierfür sind nicht erforderlich.

Die untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising hat der Planung im Rahmen der Tekturanhörung mit Schreiben vom 16.07.2013 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 3.2.5 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. Diesem Zweck dient insbesondere die multifunktionale Ausgestaltung der Kompensationsmaßnahmen, mit denen sowohl die artenschutzrechtlichen Anforderungen, wie auch die übrigen Anforderungen an den Ausgleich der Eingriffe in den Naturhaushalt erfüllt werden können. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich, weil dann die erforderliche Kompensation der Eingriffe nicht gewährleistet werden könnte.

Nach § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG 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 beschriebene zeitliche Begrenzung nicht. Die BayKompV 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– 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.

ten, 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 PWC-Anlage Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage ist die Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen vorgesehen. Derzeit wird das von der BAB A 9 und der angrenzenden PWC-Anlage Fürholzen West anfallende Oberflächenwasser über Bordrinnen, Rasenmulden und Regenwasserkanäle gesammelt, durch den bestehenden Durchlass bei Str.-km 510,54 auf die Ostseite der Autobahn geleitet und in den Vorfluter bei Str.-km 510,540 (Flur-Nr. 1482, Zufluss zum Angergraben) geleitet. Rückhalte- oder Absetzanlagen sind nicht vorhanden, so dass das Straßenoberflächenwasser ungereinigt und ungedrosselt unmittelbar in den Vorfluter eingeleitet wird. Künftig soll das gesammelte Oberflächenwasser von den befestigten Flächen der Rastanlage, sowie von der angrenzenden Richtungsfahrbahn München der BAB A 9 über ein naturnah gestaltetes Regenrückhaltebecken geleitet werden. Es besteht aus einem abgedichteten Absetzbecken (Erdbecken mit Dauerstau) mit Leichtstoffabscheider und einem nachgeschalteten trockenfallenden Rückhaltebecken. Anschließend fließt das gereinigte Oberflächenwasser gedrosselt über einen neuen Graben in den bestehenden Durchlass bei Str.-km 510,780. Auf der Ostseite der Autobahn wird es in den Vorfluter bei Str.-km 510,810 - Graben 1 - (Flur-Nr. 1364/1, Gmkg. Massenhausen) eingeleitet, der wiederum einen Zufluss zum Angergraben bildet. Das Regenrückhaltebecken wurde aufgrund einer Forderung des Wasserwirtschaftsamts München mit der 1. Tektur vom 23.05.2013 so angepasst, dass auch das auf den Flächen der künftigen bewirtschafteten Rastanlage (Baufenster) anfallende Oberflächenwasser aufgenommen werden kann. Statt eines Speichervolumens von 2626 m³, wird in dem Regenrückhaltebecken nun ein Speichervolumen von 3020 m³ vorgehalten; es kann unter Berücksichtigung des Freibordes ein HQ₁₀₀ im Becken zurückhalten. Der Drosselabfluss ist auf 90 l/s bei Erreichen des Stauziels vorgesehen.

Die vorgesehenen Einleitungen in den Graben 1 sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A. 4 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 für die bewirtschaftete Rastanlage Fürholzen West in den Gräben 1 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 ausgebauten 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 Angergraben 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 vielmehr die Situation gegenüber heute. Derzeit ist bei einem 15-minütigen Starkregenereignis mit einer Wiederkehrzeit von 10 Jahren mit einem Abfluss von 183 l/s zu rechnen, künftig beträgt der maximale Drosselabfluss 90 l/s. 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. Für die bewirtschaftete Rastanlage Fürholzen West hat die Autobahndirektion Südbayern darüber hinaus den Vorschlag geprüft, das Oberflächenwasser in Richtung Westen nach Hörenzhausen abzuleiten. Dagegen spricht jedoch schon der Höhenverlauf des Geländes. Das Einzugsgebiet der Gräben 1, 2 und 3 erstreckt sich in westlicher Richtung bis zum Geländehochpunkt, erst ab diesem Punkt entwässert das Gelände in westlicher Richtung. Die Fläche der Rastanlage Fürholzen West liegt innerhalb des Einzugsgebiets des Angergrabens mit seinen Zuflüssen. Eine Ableitung des Oberflächenwassers Richtung Westen könnte nur mit erheblichem Aufwand (Pumpen) realisiert werden und würde die natürlichen Abflussbedingungen des Geländes verändern. Die Auswirkungen auf die im benachbarten Einzugsgebiet vorhandenen Vorfluter wurden nicht festgestellt. Das ist jedoch schon deshalb nicht erforderlich, weil bereits der er-

hebliche Aufwand für die Herstellung und insbesondere die Unterhaltung der technischen Anlagen für das Pumpen gegen eine solche Lösung spricht.

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 Rückhaltekonzept 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. 8,46 ha bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche. Nach Angaben des AELF Ebersberg sind fünf landwirtschaftliche Betriebe betroffen. Bei einem Betrieb ist wegen Flächenverlusten von 17 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche (einschließlich Flächenverluste für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost) eine Existenzgefährdung aus Sicht des AELF Ebersberg nicht ausgeschlossen. Der Betriebsführer dieses Betriebes hat im Anhörungsverfahren eine entsprechende Einwendung erhoben, sie jedoch im Rahmen einer mit der Autobahndirektion Südbayern getroffenen Vereinbarung wieder zurück genommen. Zu den übrigen Einwendungen der betroffenen Landwirte verweisen wir auf die Bearbeitung der privaten Einwendungen (unten C 3.4). Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Ausbau der PWC-Anlage Fürholzen West zu einer 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 verhältnismäßig kompakte Ausführung der Tank- und Rastanlage, bei der auf wünschenswerte Elemente, wie z. B. die Anlage der Erholungsflächen abseits des Verkehrs am äußeren Rand der Rastanlage verzichtet wurde 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 16.12.2011). Über die Flächeninanspruch-

nahme 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 23.05.2013 berücksichtigt (vgl. Unterlagen 7.1 Bl. 2T und 7.2T). Dabei wurden u. a. der Übergabeschacht und die Eigentumsverhältnisse an der bestehenden Wasserleitung (BWV Nr. 4.3.2T) dargestellt, der Eigentümer der 110 kV-Freileitung BWV Nr. 4.2.1T im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T) korrigiert, sowie die Schutzzone der Leitung auf 25 m beiderseits in Unterlage 7.1 Bl. 1T geändert. Es wurden die bereits abgebaute 20 kV-Freileitung südlich der Rastanlage im Bereich der Günzenhausener Straße aus den Plänen gelöscht und die Schutzzonen der 110 kV-DB-Freileitung auf 30 m beiderseits (Unterlage 7.1 Bl. 2/T) berichtigt.

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 Belange der Autobahn Tank und Rast GmbH werden durch den Umbau der PWC-Anlage Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage hinsichtlich der Betroffenheit einer Wasserleitung, sowie einer Abwasserdruckleitung und eines Abwasserkanals berührt. Die dafür erforderlichen Regelungen sind im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T) enthalten. Die neue Lage der Wasserleitung BWV Nr. 4.3.2 wird im Zusammenhang mit der Beplanung des Baufensters für die Servicebetriebe der Rastanlage festgelegt. Hierzu verweisen wir auf die Auflage 3.1.5, mit der die Belange der Tank- und Rast GmbH gewahrt sind. Die übrigen Ausführungen der Tank und Rast GmbH sind für diesen Planfeststellungsbeschluss nicht relevant, weil die Planung der Servicebetriebe gerade nicht Gegenstand des Planfeststellungsantrags ist. Die Konzession für den Bau und den Betrieb der Raststätte ist auch noch nicht ausgeschrieben, der künftige Betreiber der Raststätte steht daher noch nicht fest. Belange der Tank und Rast GmbH im Zusammenhang mit den noch zu planen-

den Gebäuden (z. B. Anbindung des Wirtschaftshofs an die Verkehrsanlage etc.) können daher jedenfalls derzeit nicht verletzt sein.

3.4 Private Einwendungen

Für das Vorhaben werden rund 8,5 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. 1,3 ha privater Grundfläche werden vorübergehend für die Durchführung der Bauarbeiten in Anspruch genommen. Etwa 1,8 ha der Flächeninanspruchnahme betreffen die für die Gebäude und Anlagen der Tank- und Rastanlage vorgesehenen Flächen.

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. Hinsichtlich der für die Gebäude und Anlagen für die Servicebetriebe der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage erforderlichen Grundstücke kann der konkrete Bedarf noch nicht geprüft werden, weil die Planung dafür noch fehlt. Hierzu verweisen wir auf den Vorbehalt unter A 5 und die Erläuterungen bei C 3.3.3. 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 zwei landwirtschaftliche Betriebe geltend gemacht, dass sie durch das Bauvorhaben in ihrer Existenz gefährdet würden. In einem Fall wurde der Einwand im Rahmen eines Grundstücks-Tauschvertrages 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 (Le-

benshaltung, 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). Gleiches gilt für Flächenverluste bis zu 0,5 ha.

Zur genaueren Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung haben wir die Einwander unter Übersendung von Erhebungsbögen gebeten, uns ihre Betriebsdaten zur Verfügung zu stellen oder darin einzuwilligen, die bei der Landwirtschaftsverwaltung vorliegenden Betriebsdaten nutzen zu dürfen. Der noch verbliebene Einwander hat jedoch nicht auf diese Aufforderung reagiert. Eine konkrete Prüfung des Einwands war nicht möglich, da für die Berechnung eine Vielzahl von Betriebsdaten benötigt wird, die nur der Betriebsinhaber hat. Eine Einwilligungserklärung zur Einholung der Betriebsdaten der Landwirtschaftsverwaltung wurde uns ebenfalls nicht erteilt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass tatsächlich keine Existenzgefährdungen vorliegen und hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen. Zur

Begründung verweisen wir auf die Ausführungen bei den einzelnen Einwendungsführern.

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. Die Einwendungsführer werden aus Datenschutzgründen mit Schlüsselnummern bezeichnet und es wird die männliche Form verwendet, auch wenn die Einwendungen von einer Frau erhoben wurden. Die Schlüsselnummer wird ihnen 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 2121

Der Einwender 2121 wird wie folgt von dem Ausbauvorhaben betroffen:

Aus dem Grundstück Flur-Nr. 1448, Gemarkung Massenhausen, das eine Gesamtfläche von 34.661 m² hat, wird eine Teilfläche von 7045 m² auf Dauer und 2146 m² vorübergehend für die Bauzeit beansprucht. Die Fläche schließt nordwestlich an den vorhandenen Parkplatz an und soll mit Teilen der Tankstelle und anderer Anlagen der für die bewirtschaftete Rastanlage erforderlichen Servicebetriebe bebaut werden. Die allgemeinen Einwendungen, die gegen den Ausbau der PWC-Anlage zu einer bewirtschafteten Rastanlage sowie gegen die vorgesehene Entwässerung erhoben wurden, haben wir bereits oben bei C 3.2, 3.3.2, 3.3.3 und 3.3.7 bearbeitet, darauf wird verwiesen. Die Lage der Betriebsgebäude der Rastanlage im nördlichen Anschluss an die Verkehrsanlagen ist durch deren Ausgestaltung festgelegt. Die zwangsläufige Folge, dass für den Bau der Betriebsanlagen und -gebäude in das Grundeigentum des Einwenders 2121 eingegriffen werden muss, haben wir bei der Entscheidung berücksichtigt. Die für die Rastanlage an der vorgesehenen Stelle sprechenden öffentlichen Interessen überwiegen das Interesse des Einwenders

2121 am Erhalt des Eigentums an seinem Grundstück. Ein Standort, an dem keine oder deutlich weniger private Grundstücksflächen für den Bau einer Tank- und Rastanlage überbaut werden müssten, ist nicht ersichtlich. Allerdings steht die konkrete Planung für die Betriebsgebäude und –anlagen noch nicht fest, so dass zum jetzigen Zeitpunkt der genaue Umgriff der erforderlichen Grundstücksflächen noch nicht geprüft werden kann. Wir haben uns daher für den Fall, dass die für das Baufenster vorgesehenen Grundstücke nicht freihändig erworben werden können, eine ergänzende Entscheidung vorbehalten (A 5). Dieser Planfeststellungsbeschluss hat daher für den Einwender 2121 keine enteignungsrechtliche Vorwirkung, da die erforderlichen Flächen aus seinem Grundeigentum ausschließlich in dem Baufenster liegen.

Die Funktionsfähigkeit vorhandener Drainagen und die Erreichbarkeit der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen ist durch die Auflagen A 3.3.6 und 3.3.2 sichergestellt.

3.4.1.2 Einwender 2122

Der Einwender 2122 wird wie folgt von dem Ausbauvorhaben betroffen:

Aus dem Grundstück Flur-Nr. 1447, Gemarkung Massenhausen, das eine Gesamtfläche von 15.921 m² hat, wird eine Teilfläche von 9.335 m² auf Dauer und 883 m² vorübergehend für die Bauzeit beansprucht. Die Fläche schließt westlich an den vorhandenen Parkplatz an und soll mit dem Rasthaus, einem Wirtschaftshof und anderen Anlagen der für die bewirtschaftete Rastanlage erforderlichen Servicebetriebe bebaut werden. Die allgemeinen Einwendungen, die gegen den Ausbau der PWC-Anlage zu einer bewirtschafteten Rastanlage sowie gegen die vorgesehene Entwässerung erhoben wurden, haben wir bereits oben bei C 3.2, 3.3.2, 3.3.3 und 3.3.7 bearbeitet, darauf wird verwiesen. Die Lage der Betriebsgebäude der Rastanlage im nördlichen Anschluss an die Verkehrsanlagen ist durch deren Ausgestaltung festgelegt. Die zwangsläufige Folge, dass für den Bau der Betriebsanlagen und -gebäude in das Grundeigentum des Einwenders 2122 eingegriffen werden muss, haben wir bei der Entscheidung berücksichtigt. Die für die Rastanlage an der vorgesehenen Stelle sprechenden öffentlichen Interessen überwiegen das Interesse des Einwenders 2122 am Erhalt des Eigentums an seinem Grundstück. Ein Standort, an dem keine oder deutlich weniger private Grundstücksflächen für den Bau einer Tank- und Rastanlage überbaut werden müssten, ist nicht ersichtlich. Allerdings steht die konkrete Planung für die Betriebsgebäude und –anlagen noch nicht fest, so dass zum jetzigen Zeitpunkt der genaue Umgriff der erforderlichen Grundstücksflächen noch nicht geprüft werden kann. Wir haben uns daher für den Fall, dass die für das Baufenster vorgesehenen Grundstücke nicht freihändig erworben werden können, eine ergänzende Entscheidung vorbehalten (A 5). Dieser Planfeststellungsbeschluss hat

daher für den Einwender 2122 keine enteignungsrechtliche Vorwirkung, da die erforderlichen Flächen aus seinem Grundeigentum ausschließlich in dem Baufenster liegen.

Für den Einwender 2122 wurde beantragt, in den Planfeststellungsbeschluss eine Auflage aufzunehmen, dass der Vorhabensträger verpflichtet wird, das Grundstück Flur-Nr. 1447 der Gemarkung Massenhausen zum Verkehrswert ganz zu erwerben, soweit der Eigentümer dies verlangt. 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. 1447 um eine solche handelt, ist jedoch nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden. Das ist hier schon deshalb nicht möglich, weil die konkret benötigten Flächenanteile noch gar nicht bekannt sind. Aber auch wenn das so wäre, könnte die gewünschte Auflage nicht in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Enteignungs-, bzw. Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit (normalerweise) 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 Enteignungs-, bzw. 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 Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Funktionsfähigkeit vorhandener Drainagen und die Erreichbarkeit der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen ist durch die Auflagen A 3.3.6 und 3.3.2 sichergestellt.

3.4.1.3 Einwender 2123

Der Einwender 2122 wird wie folgt von dem Ausbauvorhaben betroffen:

Aus dem Grundstück Flur-Nr. 1431, Gemarkung Massenhausen, das eine Gesamtfläche von 20.189 m² hat, wird eine Teilfläche von insgesamt 2387 m² auf Dauer und 1084 m² vorübergehend für die Bauzeit beansprucht. 1.953 m² entfallen auf den Bau eines Regenrückhaltebeckens im Süden der Rastanlage, 434 m² auf den Bau des öffentlichen Feld- und Waldwegs, der als Ersatz für einen überbauten öffentlichen Feld- und Waldweg entlang der Rastanlage zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke vorgesehen ist. Die allgemeinen Einwendungen, die gegen den Aus-

bau der PWC-Anlage zu einer bewirtschafteten Rastanlage sowie gegen die vorge-sehene Entwässerung erhoben wurden, haben wir bereits oben bei C 3.2, 3.3.2, 3.3.3 und 3.3.7 bearbeitet, darauf wird verwiesen.

Neben den auch für ihn erhobenen Einwendungen im Schriftsatz der Kanzlei Labbé und Partner hat der Einwender 2122 mit Schreiben vom 06.12.2011 weitere Einwen-dungen erhoben. Darin macht er geltend, dass durch den Flächenverlust die Exis-tenz seines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes in Frage gestellt werde, da er schon in den letzten Jahren durch Straßenbaumaßnahmen Flächen verloren habe. Auf unser Schreiben vom 24.01.2012, mit dem wir ihn über die inzwischen von ihm beauftragte Rechtsanwaltskanzlei aufgefordert haben, die erforderlichen Betriebsda-ten für die Prüfung des Existenzgefährdungseinwandes oder die Zustimmung zur Einholung der betrieblichen Daten bei der Landwirtschaftsverwaltung zu erteilen, hat er nicht reagiert. Eine konkrete Prüfung des Einwandes anhand der Betriebsdaten war daher nicht möglich. Der Flächenverlust beträgt jedoch deutlich weniger als 0,5 ha. Das ist eine Größenordnung, die ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb ver-kraften kann, ohne dass die weitere Existenzfähigkeit in Frage gestellt würde. Vo-rangegangene Flächenverluste für andere Straßenbaumaßnahmen können bei der Entscheidung über das konkret in diesem Planfeststellungsverfahren zu prüfende Straßenbauprojekt nicht berücksichtigt werden.

Eine Verlegung des Regenrückhaltebeckens, die dazu führen würde, dass das Grundstück des Einwenders 2123 nicht beansprucht würde, ist aus technischen Gründen nicht möglich. Der Standort richtet sich nach dem Abfluss des Straßenober-flächenwassers im natürlichen Gefälle und dem vorhandenen Graben, in den das gereinigte Wasser gedrosselt eingeleitet werden muss. Außerdem ist auch kein Standort denkbar, an dem nicht in private Grundstücke eingegriffen werden müsste, deren Eigentümer in gleicher Weise von dem Vorhaben betroffen wären. Auch auf den öffentliche Feld- und Waldweg kann nicht verzichtet werden, weil sonst einige Grundstücke nach dem Ausbau der Rastanlage nicht mehr erreichbar wären.

Die Funktionsfähigkeit vorhandener Drainagen und die Erreichbarkeit der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen ist durch die Auflagen A 3.3.6 und 3.3.2 sicher-gestellt.

3.4.2 Mandanten der Kanzlei Meidert und Kollegen

3.4.2.1 Einwender 2001

Der Einwender 2001 wird wie folgt von dem Ausbauvorhaben betroffen:

Aus dem Grundstück Flur-Nr. 1439, Gemarkung Massenhausen, das insgesamt 48.361 m² groß ist, werden insgesamt 30.985 m² auf Dauer, davon 1.045 m² für den

Bau eines öffentlichen Feld- und Waldwegs, sowie 2.181 m² vorübergehend für die Bauzeit beansprucht. Außerdem ist er Pächter des Grundstücks Flur-Nr. 1464, aus dem für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Fürholzen Ost eine Teilfläche benötigt wird. Für das Grundstück Flur-Nr. 1439 hat der Einwender 2001 inzwischen einen Tauschvertrag mit der Autobahndirektion Südbayern in Vertretung für die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen und darin u. a. erklärt, dass der Einwand zur Existenzgefährdung nicht mehr aufrechterhalten wird. Der Einwand hat sich damit ebenso erledigt wie die Kritik an der Inanspruchnahme des Grundstücks. Das Grundstück Flur-Nr. 1464 wird vom Ausbau des PWC Fürholzen West zur bewirtschafteten Rastanlage nicht betroffen. Hierzu verweisen wir auf den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Rastanlage Fürholzen Ost vom 25.09.2013 (zum Einwender 2118). Hinsichtlich der Einwendungen, die gegen die Notwendigkeit der Ausbaumaßnahme und den vorgesehenen Ausbau der PWC-Anlage zu einer bewirtschafteten Rastanlage erhoben wurden, verweisen wir auf die Ausführungen oben bei C 3.2, 3.3.2 und 3.3.3.

3.4.2.2 Einwender 2002

Der Einwender 2002 wird wie folgt von dem Ausbauvorhaben betroffen:

Aus dem Grundstück Flur-Nr. 1432, Gemarkung Massenhausen, das insgesamt 16.295 m² groß ist, wird eine Teilfläche von insgesamt 5.048 m² dauerhaft, davon 1.192 für den Bau eines öffentlichen Feld- und Waldwegs, sowie 1.678 m² vorübergehend für die Bauzeit beansprucht. Das Grundstück ist an den Einwender 2001 verpachtet. Zusätzlich wird das Grundstück Flur-Nr. 1824 mit seiner gesamten Fläche von 12.747 m² für die Kompensationsmaßnahme A2/CEF2 in Anspruch genommen. Für das Grundstück Flur-Nr. 1824 hat der Einwender 2002 inzwischen einen Tauschvertrag mit der Autobahndirektion Südbayern in Vertretung für die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen. Die im Zusammenhang mit diesem Grundstück erhobenen Einwände haben sich damit erledigt. In dem Vertrag ist u. a. auch geregelt, dass für den Fall, dass die o. g. Teilfläche aus dem Grundstück Flur-Nr. 1432 erworben wird, auf Verlangen der Eigentümer auch die entstehende Restfläche zum selben Preis übernommen wird. Die Teilfläche aus dem Grundstück Flur-Nr. 1432 wird für den südlichen Randbereich der Verkehrsanlage der Rastanlage, sowie für den Bau des öffentlichen Feld- und Waldwegs benötigt, der als Ersatz für einen überbauten öffentlichen Feld- und Waldweg entlang der Rastanlage zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke vorgesehen ist. Auf die Grundinanspruchnahme kann nicht verzichtet werden, sie kann auch bei gleichem Parkplatzangebot nicht reduziert werden. Hinsichtlich der Einwendungen, die gegen die Notwendigkeit der Ausbaumaßnahme und den vorgesehenen Ausbau der PWC-Anlage zu einer bewirtschafteten Rastanlage erhoben wurden, verweisen wir auf die Ausführungen

oben bei C 3.2, 3.3.2 und 3.3.3. Für die darüber hinaus geäußerte Befürchtung, die Restflächen würden durch Immissionseinträge aus der Rastanlage als Futterflächen sowohl für die Biogasanlage, als auch für die Bullenmast ausscheiden, ergeben sich keine tatsächlichen Anhaltspunkte. Die Immissionseinträge aus der Rastanlage sind gegenüber den von der Autobahn ausgehenden Belastungen vernachlässigbar gering. Es ist nicht ersichtlich, dass sich die Flächen für die genannten Zwecke nach dem Ausbau zur bewirtschafteten Rastanlage nicht mehr eignen würden.

Wir erachten die für die Rastanlage in dem vorgesehenen Ausbaustandard sprechenden öffentlichen Belange für gewichtiger, als das Interesse des Einwenders 2002 am Erhalt des Eigentums an der benötigten Teilfläche aus dem Grundstück.

3.4.2.3 Einwender 2003 - 2006

Die Einwender 2003 – 2006 sind Miteigentümer des Grundstücks Flur-Nr. 1446, Gemarkung Massenhausen, mit einer Gesamtgröße von 7.360 m². Daraus werden 2.898 m² dauerhaft und 519 m² vorübergehend für die Bauzeit in Anspruch genommen. Die Fläche schließt westlich an das Grundstück Flur-Nr. 1446/1 an, das sich bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindet und soll mit Anlagen der für die bewirtschaftete Rastanlage erforderlichen Servicebetriebe bebaut werden. Hinsichtlich der Einwendungen, die gegen die Notwendigkeit der Ausbaumaßnahme und den vorgesehenen Ausbau der PWC-Anlage zu einer bewirtschafteten Rastanlage erhoben wurden, verweisen wir auf die Ausführungen oben bei C 3.2, 3.3.2 und 3.3.3. Die Lage der Betriebsgebäude der Rastanlage im nördlichen Anschluss an die Verkehrsanlagen ist durch deren Ausgestaltung festgelegt. Die zwangsläufige Folge, dass für den Bau der Betriebsanlagen und -gebäude in das Grundeigentum der Einwender 2003 - 2006 eingegriffen werden muss, haben wir bei der Entscheidung berücksichtigt. Die für die Rastanlage an der vorgesehenen Stelle sprechenden öffentlichen Interessen überwiegen ihr Interesse am Erhalt des Eigentums an dem Grundstück. Ein Standort, an dem keine oder deutlich weniger private Grundstücksflächen für den Bau einer Tank- und Rastanlage überbaut werden müssten, ist nicht ersichtlich. Allerdings steht die konkrete Planung für die Betriebsgebäude und -anlagen noch nicht fest, so dass zum jetzigen Zeitpunkt der genaue Umgriff der erforderlichen Grundstücksflächen noch nicht geprüft werden kann. Wir haben uns daher für den Fall, dass die für das Baufenster vorgesehenen Grundstücke nicht freihändig erworben werden können, eine ergänzende Entscheidung vorbehalten (A 5). Dieser Planfeststellungsbeschluss hat daher für die Einwender 2003 - 2006 keine enteignungsrechtliche Vorwirkung, da die erforderlichen Flächen aus ihrem Grundeigentum ausschließlich in dem Baufenster liegen.

3.4.3 Andere Einwender

Die übrigen Einwender haben in erster Linie das Hochwasserproblem in Fürholzen thematisiert, das wir bereits oben bei C 3.3.7 ausführlich bearbeitet haben. Darauf wird verwiesen.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Umbau der PWC-Anlage Fürholzen West zu einer bewirtschafteten Rastanlage 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 beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

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

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

München, 11.12.2013

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 den Gemeinden Eching und 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 abgerufen werden.